

# 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23年3月策定

(平成28年3月一部改定)

大 阪 府

# — 目 次 —

## 第1章 都市計画区域マスタープランの概要

～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基本的事項・・・・・・・・・・ 1
- 2 南部大阪都市計画区域の概要・・・・・・・・・・ 3
- 3 都市づくりの将来像と基本方針・・・・・・・・・・ 4
- 4 都市計画に関する情報の共有化と点検・評価・改善・・・・・・・・ 6

## 第2章 都市計画区域の特徴

～南部大阪都市計画区域はこのような区域です～

- 1 「人口」からみた特徴・・・・・・・・・・ 8
- 2 「土地利用」からみた特徴・・・・・・・・・・ 10
- 3 「産業」からみた特徴・・・・・・・・・・ 12
- 4 「都市構造」からみた特徴・・・・・・・・・・ 14
- 5 「安全・安心」からみた特徴・・・・・・・・・・ 16

## 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～

- 3-1 区域区分（線引き）の決定に関する方針・・・・・・・・・・ 17
- 3-2 用途地域の指定の方針・・・・・・・・・・ 21
- 3-3 市街化調整区域の土地利用の方針・・・・・・・・・・ 24
- 3-4 都市防災に関する方針・・・・・・・・・・ 29

## 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・・・・・・・・・・ 32
- 4-2 下水道整備の方針・・・・・・・・・・ 37
- 4-3 河川整備の方針・・・・・・・・・・ 41
- 4-4 その他の都市施設の方針・・・・・・・・・・ 43
- 4-5 市街地開発事業に関する方針・・・・・・・・・・ 44
- 4-6 都市計画施設等の見直しの方針・・・・・・・・・・ 46
- 4-7 住宅・住宅地の方針・・・・・・・・・・ 48

## 第5章 都市魅力の創造

～都市の魅力を高めます～

- 5-1 都市環境に関する方針・・・・・・・・・・ 51
- 5-2 みどりの大阪の推進・・・・・・・・・・ 55
- 5-3 都市景観に関する方針・・・・・・・・・・ 59

※平成28年3月の一部改定により、区域区分の方針を改定

## 第1章 都市計画区域マスタープランの概要

### ～ 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基本的事項

都市計画区域マスタープラン（以下、「本マスタープラン」といいます。）は、都市計画法第6条の2に規定される「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）」に適合させた上で、都市計画の基本的な方針等を定めるものです（図表 1-1）。

##### (1) 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（平成18年3月一部改定）の本マスタープランの目標年次である平成22年を迎えることや、平成18年に大阪府都市計画審議会から「成熟社会における大阪の都市づくりのあり方」について答申を受け、その答申を踏まえた内容とするため、改定を行うものです（詳細は「成熟社会における大阪の都市づくりのあり方（答申）」を参照下さい）。

##### (2) 都市計画区域マスタープランの意義

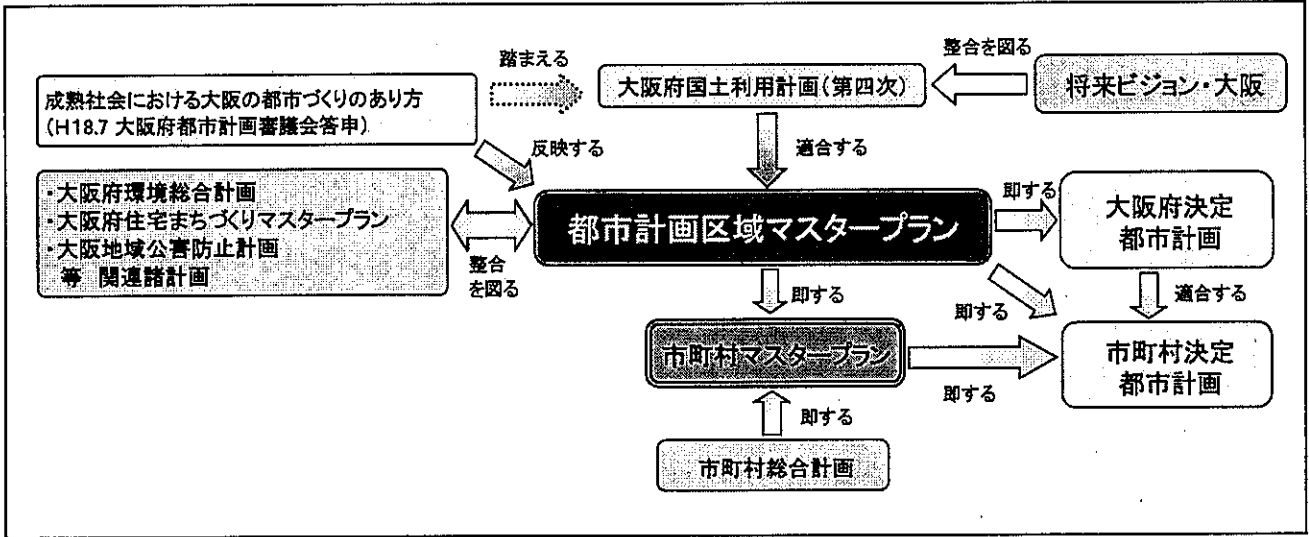
地方分権により、市町村が定める都市計画の範囲が今後、ますます拡大することが想定されますが、大阪府や市町村が定める都市計画や、市町村が都市計画の指針として定める都市計画に関する基本的方針、いわゆる市町村の都市計画マスタープラン（以下、「市町村マスタープラン」といいます。）は、本マスタープランに即することとされていることから、本マスタープランは都市計画を定める際の極めて重要な計画となります。

まちづくりの主体は市町村ですが、大阪府域は市街地が広範囲に連担し、一体的な都市空間を形成していることから、広域的な観点から土地利用計画等の方向性を示すことが重要となります（図表 1-2）。

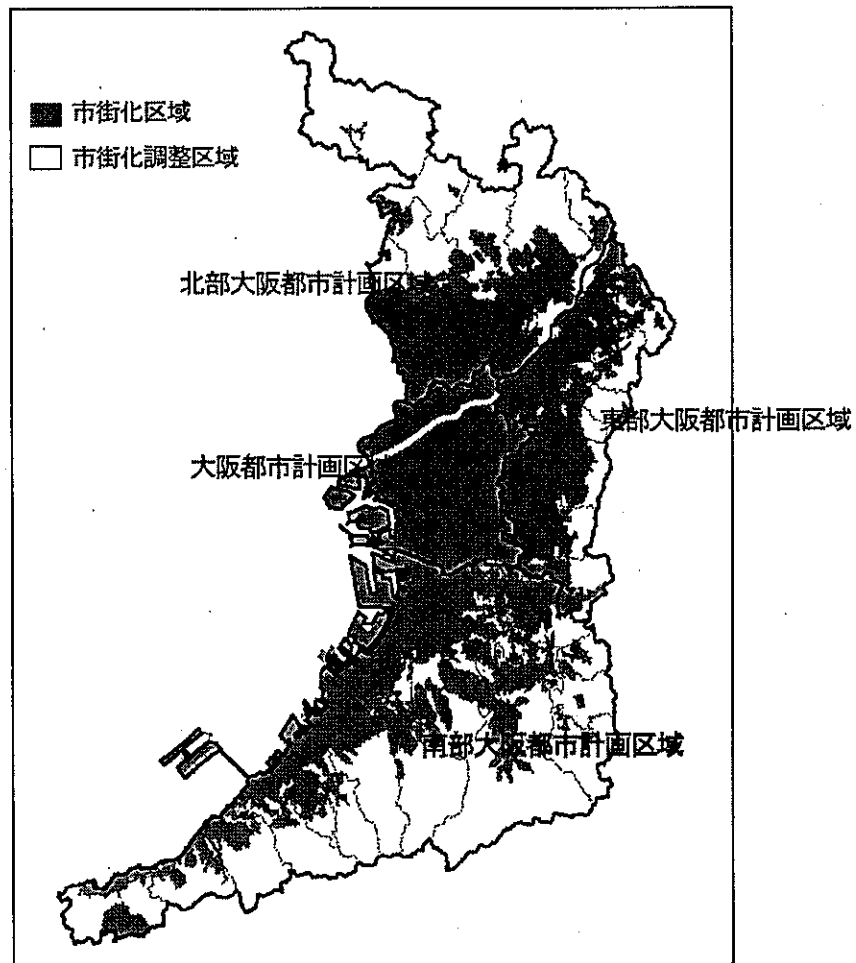
##### (3) 都市計画区域マスタープランの見直し

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などには、本マスタープランの見直しを行います。

図表 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)



図表 1-2 大阪府の都市計画区域



## 2 南部大阪都市計画区域の概要

### (1) 位置

本区域は、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生駒・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) 範囲

本区域の範囲は、以下のとおりです。

- 南河内地域：富田林市、河内長野市、松原市、羽曳野市、藤井寺市、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(地先公有水面含む)

### (3) 規模

- 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%)  
(市街化区域面積：約 35,162ha 本区域の約 40%)
- 人口密度：約 27 人/ha(市街化区域人口密度：約 64 人/ha)

※ 平成 22 年 8 月 1 日現在(市街化区域人口密度は平成 17 年国勢調査より算出)

### (4) 現況

本区域では大阪市域から放射状に延びる鉄道が古くから整備され、その沿線を中心に大阪湾沿いの泉州地域に位置する堺・岸和田や内陸部の南河内地域に位置する富田林・河内長野など、市街地が発達してきました。一方、道路は、関西国際空港関連事業として阪神高速湾岸線、阪和自動車道、大阪外環状線等の幹線道路の整備が急速に進みました。また、現在、大阪都市再生環状道路の一部を担う阪神高速大和川線の整備が進められています。

関西国際空港は、平成 6 年 9 月に、日本初の本格的な 24 時間空港として開港しました。現在、国において国際拠点空港を目指し、大阪国際空港との一体的運用に向けた検討が進められています。

また、港湾では、平成19年12月に、堺泉北港、大阪港、神戸港等の一開港化が実施され、関税法及び港則法の改正により阪神港が誕生しました。

平成12年のパーソントリップ調査の結果によると、本区域の交通分担率は他の都市計画区域に比べて自動車利用の割合が高いことが特徴です。

泉州地域では、ベイエリアに主に工業系の、内陸部に泉北ニュータウン等の住宅系の土地利用がされています。古くは泉州の多くの地域では繊維産業等の地場産業で栄えてきましたが、現在は産業の転換が進んでいます。

農業では、水なす等の大阪産（もん）野菜の栽培など特色ある農業経営が行われている農地が多いことも特徴です。

さらに、泉北地域から南河内地域にかけて仁徳陵古墳や応神陵古墳等、日本有数の大型古墳が密集する百舌鳥・古市古墳群が存在し、世界文化遺産登録の国内候補として暫定リストに掲載されました。

一方、南河内地域は、みどり豊かな金剛生駒山系を有し、都市化の進展が比較的緩やかで農林業も営まれています。日本最古の官道として知られる竹内街道や府内唯一の伝統的建造物群保存地区である富田林寺内町等の歴史的・文化的遺産が数多く存在し、府内でも歴史・文化に富んだ独特の空気感を持った地域です。大阪ミュージアム登録件数は、泉州地域も含めると他の区域と比べて圧倒的に多く、観光客数は増加傾向にあります。

### 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あり、にぎわい・活力、環境・景観、安全・安心の観点から、「土地利用の将来像」を設定し、その実現に向け取り組むべき「土地利用の基本方針」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

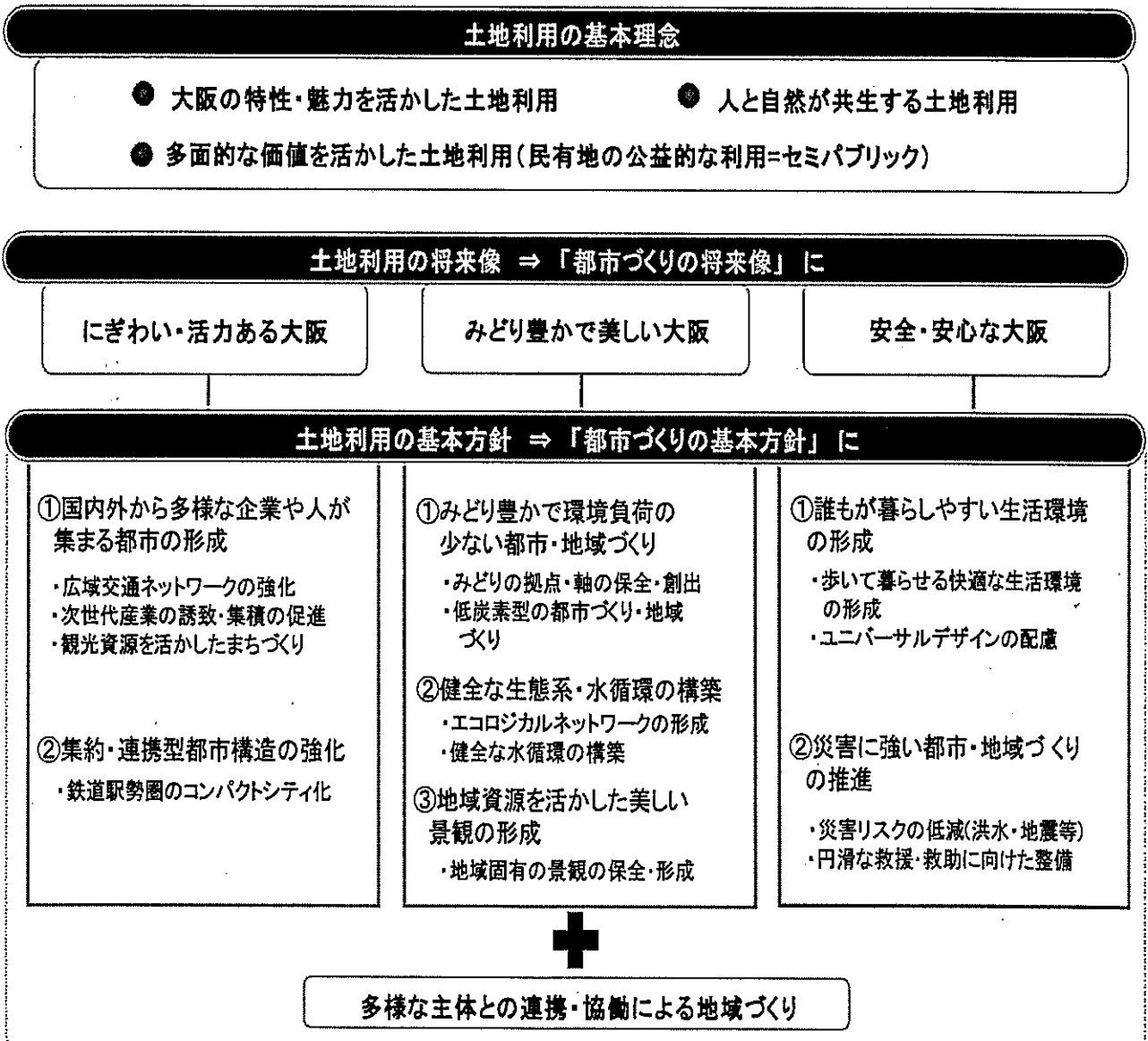
本マスタープランでは、「大阪府国土利用計画（第四次）」の基本理念を踏まえつつ、当計画の「土地利用の将来像」を「都市づくりの将来像」とし、「土地利用の基本方針」を「都市づくりの基本方針」と位置づけます（図表1-3）。

(3) 目標年次

本マスタープランの目標年次は、平成32年(2020年)とします。

区域区分については、本マスタープランの改定と併せ、平成32年(2020年)を目標とした第7回一斉見直しを行います。その後は、必要に応じ、次回(第8回)の一斉見直しを行います。

図表 1-3 「大阪府国土利用計画(第四次)」に定める「土地の利用に関する基本構想」(一部抜粋)



出典：大阪府国土利用計画(第四次)

#### 4 都市計画に関する情報の共有化と点検・評価・改善

##### (1) 都市計画に関する情報の共有化

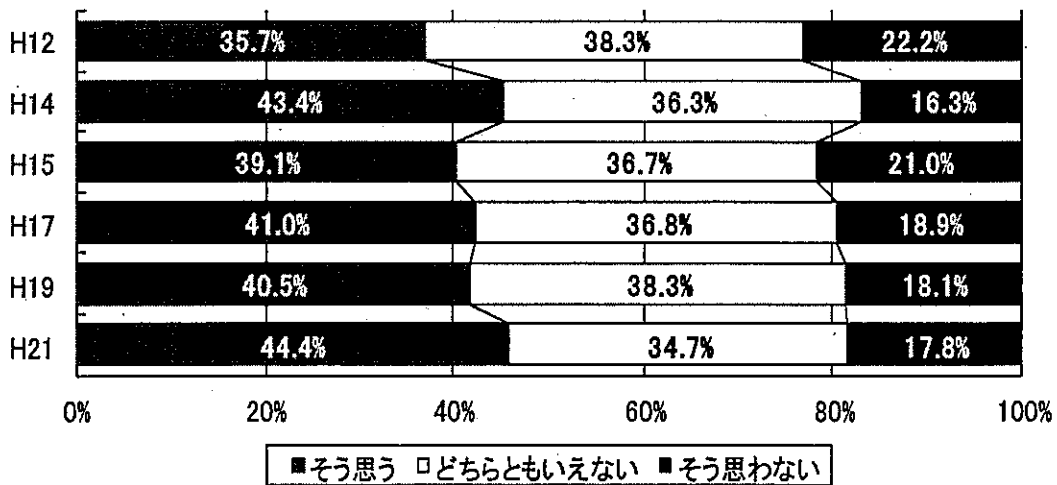
府民のまちづくりへの参加意識が徐々に高まっていることから（図表 1-4）、今後、府民がまちづくりに関する意識をさらに深め、積極的にまちづくりに参加できるよう、都市計画の内容や都市計画に関する基礎調査の結果等を府ホームページにおいて公開するなど、都市計画に関する情報の共有化を図ります。

##### (2) 都市計画に関する基礎調査の実施と点検・評価・改善

概ね5年毎に、本マスタープランで定めた方針等の達成状況を点検・評価し、必要に応じて本マスタープランの改定を行います（図表 1-5）。

なお、社会経済情勢の変化等を把握するため、都市計画に関する基礎調査として、土地利用の現況や不燃化建築物の建築状況等を継続的に調査・分析するとともに、他機関による調査結果等も活用し、本マスタープランで定めた方針等の達成状況を客観的に検証できるよう努めます（図表 1-6）。

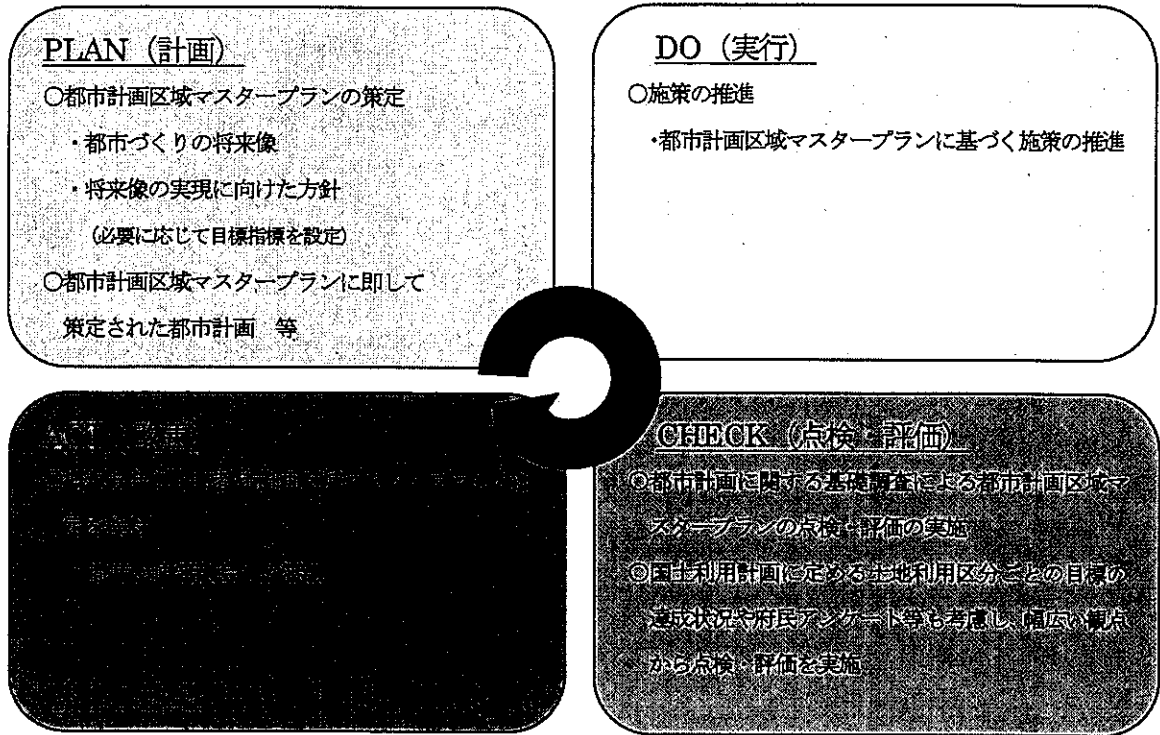
図表 1-4 まちづくりに参加したいという府民の割合



出典：府民の意識と行動に関する世論調査



図表 1-5 PDCA サイクルに基づく点検・評価及び改善の概念



図表 1-6 都市計画に関する基礎調査項目例

定期的に行う調査項目	毎年モニタリングを行う調査項目
土地利用現況調査	土地利用区分別面積調査
道路現況調査	鉄道駅圏や郊外住宅団地の人口・世帯数に関する調査
容積充足率に関する調査	耐火建築物・準耐火建築物の建築状況に関する調査
緑地現況や市街化区域における緑被率に関する調査	農地転用状況に関する調査
近畿圏交通実態調査 (近畿圏パーソントリップ調査)	鉄道駅の利用者数に関する調査
全国道路・街路交通情勢調査 (道路交通センサス)	自動車保有台数に関する調査
等	等

## 第2章 都市計画区域の特徴

### ～南部大阪都市計画区域はこのような区域です～

ここでは、本区域の特色を明らかにするため、「人口」、「土地利用」、「産業」、「都市構造」、「安全・安心」における特徴を整理しました。

#### 1 「人口」からみた特徴

##### (1) 定住人口の状況

本区域の将来人口は、平成32年には平成22年よりも約6万人減少すると予測されています(図表2-1)。これは、高齢人口が約15万人増加しているにも関わらず、生産年齢人口(約14万人)と年少人口(約7万人)が減少するためです(図表2-1、図表2-3)。なお、平成21年3月の現況値は、人口が約240万人(生産年齢人口約154万人、年少人口約36万人、高齢人口約50万人)、世帯数が約93万世帯でした。

このため、将来の人口減少(特に生産年齢人口の大幅な減少)が避けられないことを十分に認識した上で、今後の方針を定めることが極めて重要です。

##### (2) 交流人口の状況

本区域では、平成12年から平成17年に、流出人口が約8万人、流入人口が約2万人それぞれ減少していますが、依然として流入人口に比べ、流出人口が多いため、昼夜間人口比率は1.00を下回っている状態が続いています(図表2-4)。

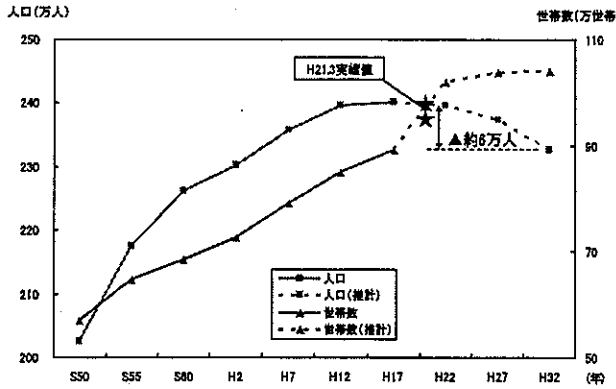
一方、本区域では、大阪ミュージアムへの登録が605件あり(図表2-5)、観光客数も平成10年度以降大きく増加しています(図表2-6)。

##### (3) 人口減少に伴う影響

人口減少に伴い、主に以下の3点が懸念されます。

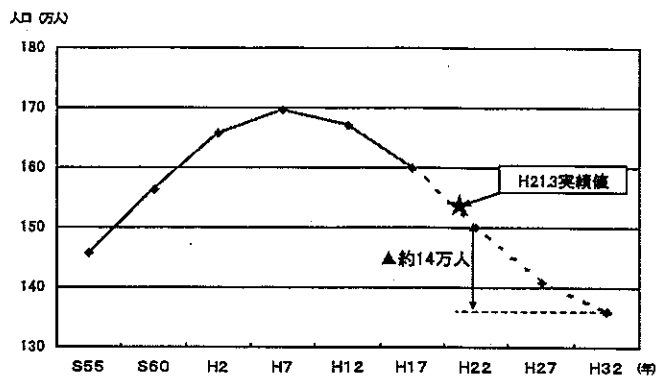
- 住宅や住宅地等の需要が減少し、市街地における空き家や低未利用地の発生が予想されます。
- 通勤・通学人口(定期券利用者)の減少に伴い、今後、公共交通を維持するための新たな需要喚起が課題です。
- 観光客数は増加しているものの、今後の人口減少に伴い、都市活力や都市のにぎわいの低下が懸念されます。

図表 2-1 人口・世帯数の推移と将来予測  
(南部大阪都市計画区域)



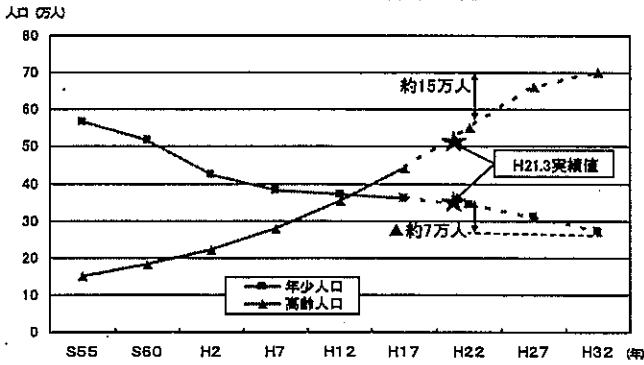
注) 「大阪府の将来推計人口の点検について (大阪府)」を基に、国立社会保障・人口問題研究所による市町村毎の推計を踏まえ、補正した予測値です。  
出典：国勢調査(総務省)、住民基本台帳要覧 (総務省 H21.3)

図表 2-2 生産年齢人口 (15~64歳) の推移と将来予測  
(南部大阪都市計画区域)



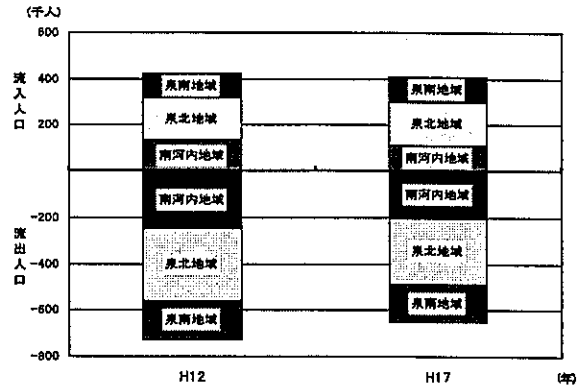
注) 「大阪府の将来推計人口の点検について (大阪府)」を基に、国立社会保障・人口問題研究所による市町村毎の推計を踏まえ、補正した予測値です。  
出典：国勢調査(総務省)、住民基本台帳要覧 (総務省 H21.3)

図表 2-3 高齢人口及び年少人口の推移と予測  
(南部大阪都市計画区域)



注) 「大阪府の将来推計人口の点検について (大阪府)」を基に、国立社会保障・人口問題研究所による市町村毎の推計を踏まえ、補正した予測値です。  
出典：国勢調査(総務省)、住民基本台帳要覧 (総務省 H21.3)

図表 2-4 流入・流出人口の推移  
(南部大阪都市計画区域)



注) 流入・流出人口は、通勤・通学 (15歳以上) です。  
出典：国勢調査 (総務省)

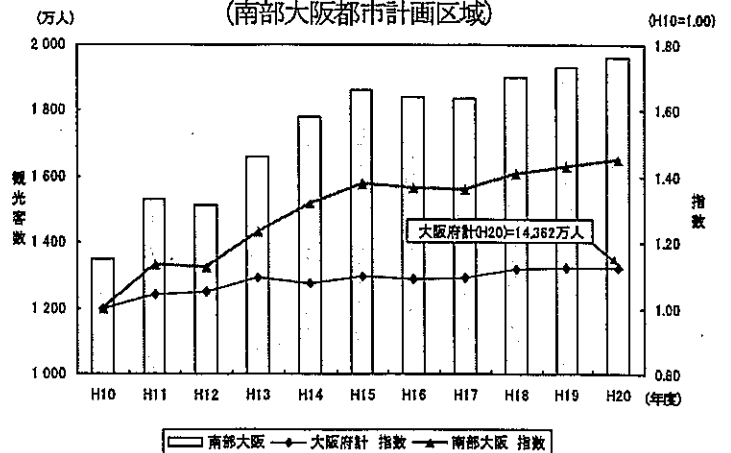
図表 2-5 大阪ミュージアム登録件数 (H21.9 現在)

区 域	登録件数
大 阪	184
北部大阪	207
東部大阪	189
南部大阪	605
計	1,185

注) 広域 (2市町村以上に跨るもの) の登録物 72 件は、所在地を基に各区域に計上しているため、合計は大阪ミュージアム登録件数 (1,166 件) と合致しません。

出典：大阪府

図表 2-6 観光客数の推移  
(南部大阪都市計画区域)



出典：大阪府観光統計調査

## 2 「土地利用」からみた特徴

### (1) 農地、森林・原野の状況

本区域の農地と森林・原野の面積の合計は、区域全体の約45%です(図表2-7)。平成10年から平成20年にかけて、農地が約820ha、森林・原野が約250haと大幅に減少しました(図表2-8)。このため、みどりの確保や防災機能の維持等の観点から、農地や森林の保全を図ることが必要です。

また、市街地内の貴重なみどり空間である生産緑地は、平成10年から平成21年にかけて、約6%(約75ha)減少しているため、市街化区域内のみどりとして保全することが必要です(図表2-9)。

農地を市民農園等として利用したいというニーズもありますが、生産緑地については運用上の課題や、農地を貸し付けた場合、相続税の納税猶予が適用されなくなるという税制上の課題があります。

### (2) 工業用地の状況

本区域では、平成10年から平成20年にかけて工業用地が約480haと大幅に減少し、これに伴うにぎわい・活力の低下が懸念されます(図表2-8)。一方で、本区域における製造品出荷額のうち、堺泉北臨海工業地帯が占める割合は高く、この集積を維持していくことが必要です(図表2-10)。

なお、堺・高石臨海地域では、企業立地促進法に基づく「堺・高石臨海地域基本計画」の区域に指定されており、液晶パネル工場をはじめとする大型の設備投資や企業進出が見られます。

また、本区域においては、毛布や刃物、爪楊枝等の地場産業の集積が多く見られ、この集積を維持していくことが必要です。

### (3) 住宅地の状況

本区域では、平成10年から平成20年にかけて住宅地が約1,050haと大幅に増加しました(図表2-8)。

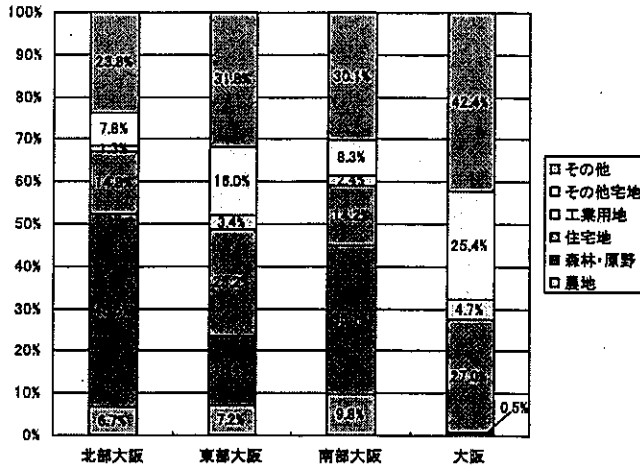
また、泉北ニュータウンのような大規模な住宅団地が計画的に整備された一方、南海本線沿線や紀州街道沿道等において密集市街地が形成されています。

### (4) その他の産業用地の状況

本区域では、都市活力を高めるため、岸和田丘陵地区や岬町多奈川地区において産業系土地利用の検討が進められています。

また、ちきりアイランド(阪南2区)の製造業用地や新貝塚埠頭の物流施設用地等への企業進出が見られます。

図表 2-7 土地利用区分毎の面積の割合 (平成 20 年)



出典：平成 21 年度版国土利用計画関係資料集 (大阪府)

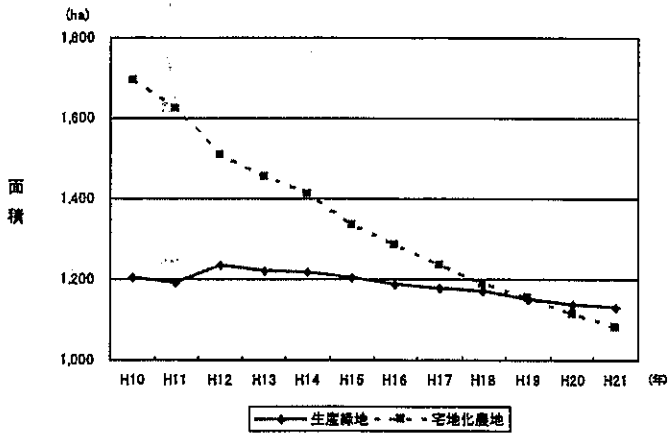
図表 2-8 平成 10 年と平成 20 年における土地利用区分毎の面積増減 (南部大阪都市計画区域)

	H10	H20	差(ha)	増減率
住宅地	11,474	12,524	1,050	9.2%
	18.1%	14.2%		
工業用地	2,619	2,132	-487	-18.6%
	8.0%	7.4%		
その他の宅地 (商業業務施設用地等)	6,686	7,331	645	9.6%
	7.6%	8.3%		
農地	9,419	8,600	-819	-8.7%
	10.7%	9.5%		
森林	30,986	30,738	-248	-0.8%
	35.4%	34.9%		
道路	5,775	6,497	722	12.5%
	6.6%	7.4%		
その他 G運輸施設用地、低水利用地、 河川・水面等	20,667	20,204	-463	-2.2%
	23.6%	23.0%		
区域面積	87,626	88,030	404	0.5%

注) 上段：面積 (ha) 下段：区域面積に占める割合

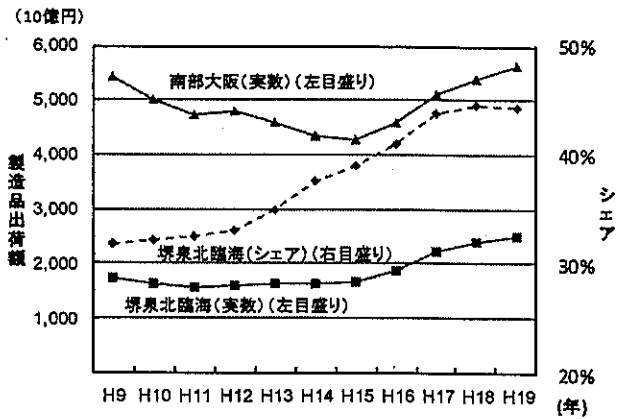
出典：平成 21 年度版国土利用計画関係資料集 (大阪府)

図表 2-9 市街化区域内農地の状況 (南部大阪都市計画区域)



出典：大阪府

図表 2-10 堺泉北臨海工業地帯の状況



出典：工業統計調査 (総務省)

### 3 「産業」からみた特徴

#### (1) 産業及び就業者の状況

本区域の事業所数は、平成13年から平成18年にかけて、約9千事業所が減少しており、特に、卸売・小売業が約1万5千事業所、製造業が約3千事業所減少しています。一方、サービス業は約1万事業所増加しています（図表2-11）。

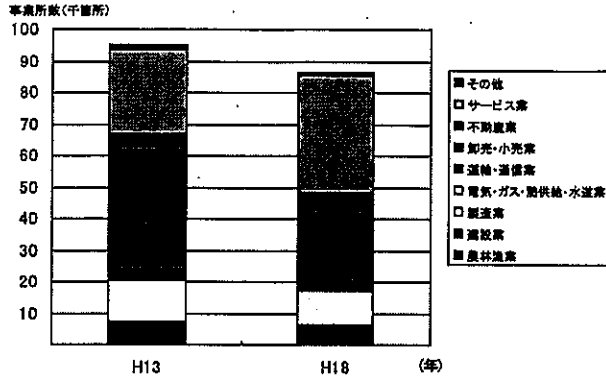
また、本区域の就業者数は、平成12年から平成17年に、約3万人減少しており、これは生産年齢人口の減少の半数に相当しています。特に、製造業が約3万人、建設業が約1万人減少している一方、サービス業や運輸・通信業等が増加しています（図表2-12）。

今後、生産年齢人口の減少による労働力の低下をカバーするため、性別や年齢にかかわらず、多様な労働力を確保することが必要です。

例えば、府域全体での、女性就業者について見ると、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年には約39%近くを占めています（図表2-13）。しかし、女性の就業希望者率は、30歳代前半から30歳代後半がピークとなっているのに対し、実際の就業率は、この世代が谷となり、子育て世代の就業希望が実現できていません（図表2-14）。

また、65歳以上の就業者は、高齢者雇用安定法に基づく雇用確保を図る企業の増加等もあり、就業者数は増加傾向にあるものの、高齢者の増加率がこれを大幅に上回っているため、高齢者全体に占める就業率は減少傾向です（図表2-15）。

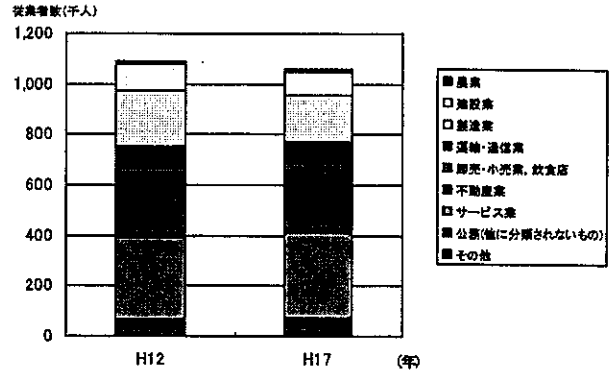
図表 2-11 業種別事業所数の推移  
(南部大阪都市計画区域)



注) 4人以上の従業員がいる事業所が対象です。

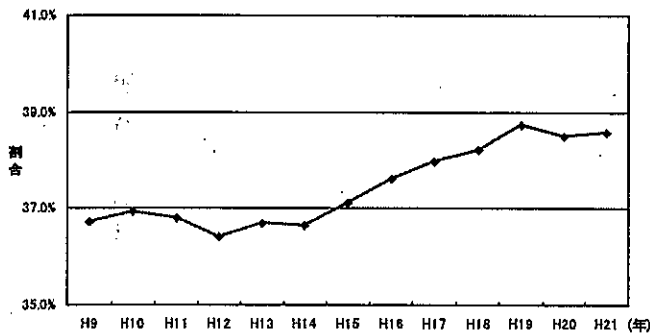
出典: 事業所・企業統計調査 (総務省)

図表 2-12 業種別就業者数の推移  
(南部大阪都市計画区域)



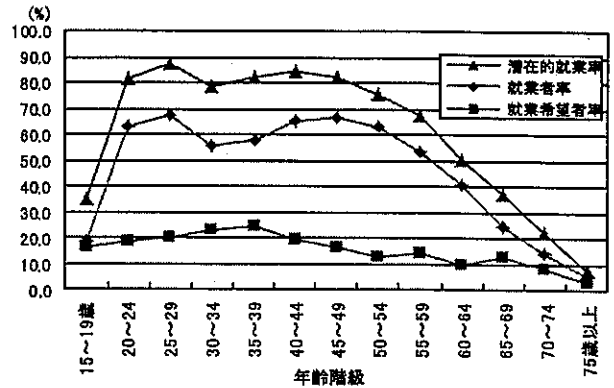
出典: 国勢調査 (総務省)

図表 2-13 労働力人口に占める女性の割合 (大阪府)



出典: 労働力調査 (総務省)

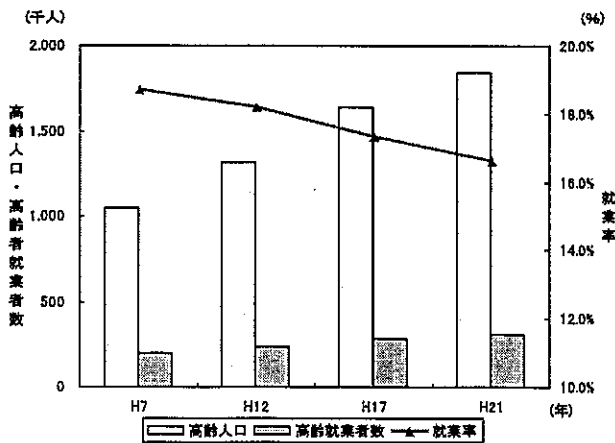
図表 2-14 年齢階層別 女性の潜在的就業率 (大阪府)



注) 潜在的就業率 = (就業者数 + 就業希望者数) / 年齢階層別人口

出典: 就業構造基本調査 (総務省) (H19)、  
大阪府の男女共同参画の現状と施策 (H22.3)

図表 2-15 65歳以上の就業者数と高齢人口の状況 (大阪府)



出典: 国勢調査 (総務省)、大阪府統計年鑑

## 4 「都市構造」からみた特徴

### (1) 鉄道駅勢圏の状況

人の移動は、大阪市への移動を除くと南河内地域や泉北地域、泉南地域の地域内での移動が多く、各地域が一定の生活行動圏を形成しています（図 2-16）。

本区域には 108 箇所※で 116 の鉄道駅が存在しており、急行停車駅等の主要な鉄道駅周辺には日常生活を支える都市機能だけでなく、高次な都市機能（例えば、高等教育、高度医療、アミューズメント、文化・芸術等）も備わっている地域拠点があります。

※ 南海高野線中百舌鳥駅、地下鉄御堂筋線なかもず駅のように、鉄道駅がほぼ同一地点にある駅は、1箇所としています。

これらの地域拠点が公共交通を介して相互に機能補完しながら、「集約・連携型の都市構造」を形成しています。

鉄道駅勢圏（半径 1km に含まれる町丁目）の人口は、南河内地域の人口の約 7 割、泉北地域の人口の約 8 割、泉南地域の人口の約 8 割を占めています。平成 15 年から平成 20 年にかけて、駅勢圏における住宅の増加に伴い、駅勢圏の人口の割合は、泉北地域では増加傾向ですが、南河内地域と泉南地域は横ばいです（図表 2-17、図表 2-18）。

鉄道駅を中心とした市街地を維持するため、徒歩や自転車による駅へのアクセス環境や、鉄道駅の利便性の向上を図る必要があります。

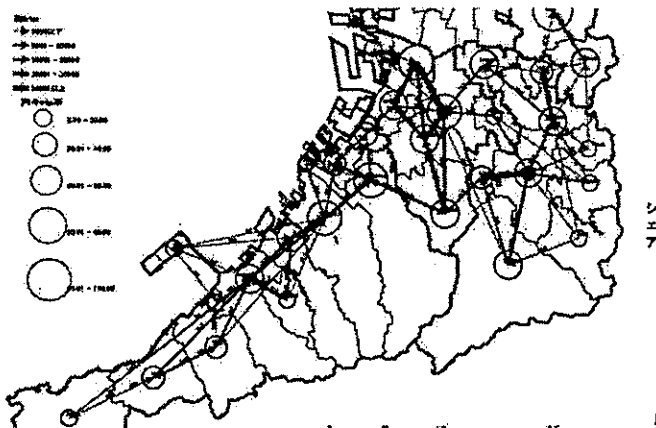
### (2) バス停圏の状況

バス停圏の人口は、南河内地域の人口の約 20%、泉北地域の人口の約 15%、泉南地域の人口の約 10%を占めており、どの地域も横ばいです。

バス停圏の人口密度は、泉北地域は 1 割の減少、泉南地域は 1 割の増加、南河内地域は横ばいですが、今後の人口減少等に伴い、バス路線の維持が困難になることも懸念されます（図表 2-19）。



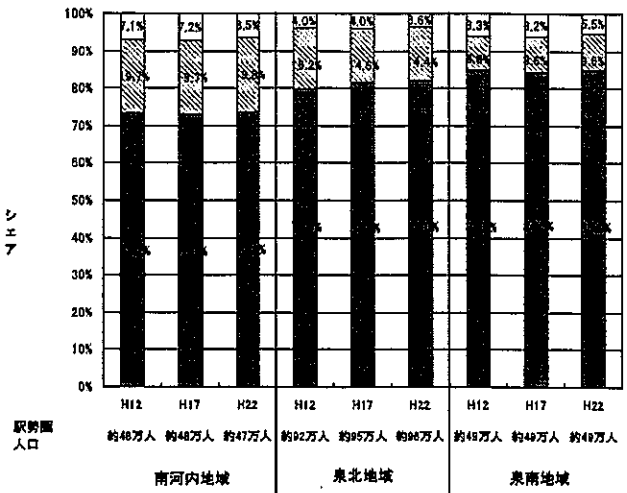
図表 2-16 人の行動  
(南部大阪都市計画区域)



注) 大阪市を除く、主要なトリップを表示しています。

出典：パーソントリップ調査 (H12)

図表 2-17 駅勢圏人口の状況  
(南部大阪都市計画区域)

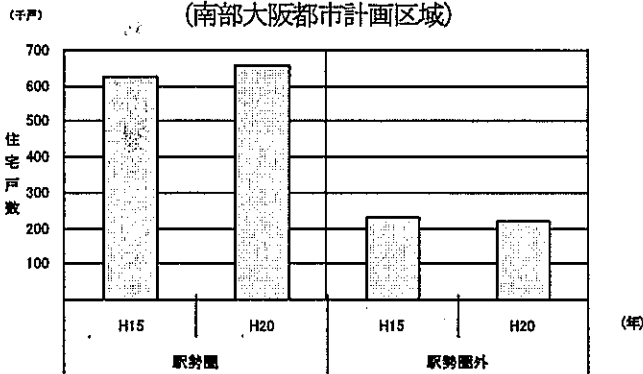


■ 駅勢圏(半径1km) □ バス停留圏(半径300m) □ その他

注) 駅勢圏人口は、鉄道駅を中心に半径1kmに含まれる町丁目人口の集計です。バス停留圏人口は、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の集計です。ただし、駅勢圏に含まれる町丁目は除外しています。

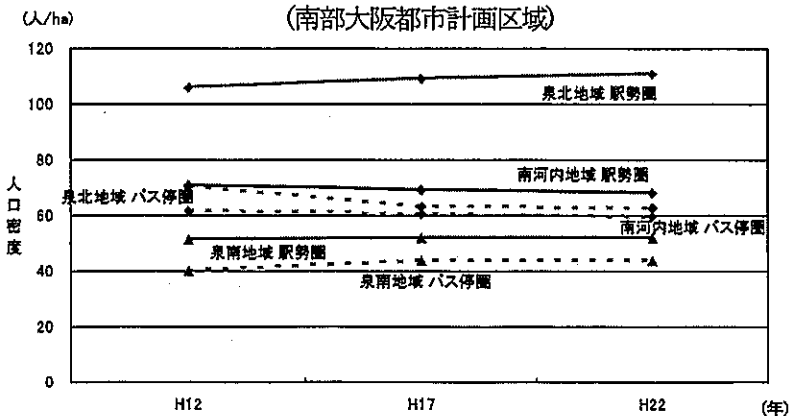
出典：国勢調査(総務省)、各市統計年鑑・公報資料

図表 2-18 駅勢圏における住宅の状況  
(南部大阪都市計画区域)



出典：住宅・土地統計調査(総務省)

図表 2-19 駅勢圏・バス停圏の人口密度の推移  
(南部大阪都市計画区域)



注) 駅勢圏、バス停留圏の定義は、図表2-17と同じです。

出典：国勢調査(総務省)、各市統計年鑑・公報資料

## 5 「安全・安心」からみた特徴

### (1) 自然災害への対応

近年、各地において、大規模地震や記録的な豪雨等による深刻な被害が多発しています。

今後 30 年以内に、高い確率で発生すると予測されている東南海・南海地震や、上町断層等の活断層による大規模な直下型地震により、甚大な被害が発生するおそれがあります。「地震被害想定」によると、上町断層系や生駒断層系の地震では、地震発生時の気象条件等により、大阪府全域で、阪神・淡路大震災における焼失棟数約 4,700 棟の最大約 20 倍にも及ぶ建物に延焼するものと想定され、これらの被害は密集市街地に集中するとされています。

また、これまでの洪水対策については、河道改修等を中心に進められてきました。

一方、土砂災害対策については、砂防施設等の整備と併せて、土砂災害警戒区域等の指定等によるソフト対策が実施されてきています。

さらに、沿岸部においては、高潮・津波対策のため、防潮堤や水門等の整備が進められてきました。

以上のような自然災害に対し、道路・鉄道・上下水道等の都市施設の耐震化や住宅・建築物の不燃化・耐震化を図るとともに、これらハード整備のみで全てを防止することは困難なため、円滑な避難を促し、被害の軽減を図るためハザードマップの作成・公表が望まれているところですが、未だ十分ではありません。

### (2) 誰もが暮らしやすい生活環境の形成

公共交通機関による移動の円滑化を図るため、鉄道駅を中心とした一定地域内での建築物も含むバリアフリー空間の形成が進められています。

また、これまでの防犯活動だけでなく、見通しを確保した道路・公園等の整備により、防犯にも配慮したまちづくりを進めることが必要です。

## 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～

### 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 区域区分の役割

区域区分は、昭和45年の当初計画決定以降、6回にわたる一斉見直しを経て現在に至っています。この制度は、これまで約45年間にわたり、無秩序な市街地の拡大を抑制し、計画的な市街地整備に大きな役割を果たしてきたところです。

しかしながら、本格的な人口減少・超高齢社会を迎える中、これまでと同様に市街地を拡大することは、人口密度の低下等、市街地の拡散を招くこととなり、公共交通の非効率化、自動車交通の利用促進、都市施設の維持管理等の行政コストの増大、地域コミュニティの崩壊等、さまざまな問題を引き起こすことが懸念されます。

こうした諸問題を緩和または回避するため、今後のまちづくりにあたっては、現行市街化区域を基本とし、まず、市街化区域の土地について、土地利用の高度化や低未利用地の有効利用を促進することが重要です。

### 3 第7回区域区分変更の実施（本マスタープランの改定と同時に実施）

#### （1）基本的な考え方

本格的な人口減少社会の到来等、社会経済情勢の変化を踏まえ、行政投資を効率的に行い、都市活力を維持するため、これまでの成長社会に対応した住宅系市街地拡大の方針を転換し、拡大を抑制することを基本とします。

市街化区域への編入は、主要な幹線道路沿道における産業系土地利用や市町村マスタープラン等に地域の生活拠点として位置付けられた鉄道駅等への徒歩圏の区域にある住宅系土地利用を誘導する場合など、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。

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、緑化の目標を定め、みどりの保全・創出につとめるとともに、景観にも配慮した土地利用を図るものとします（「5-2 みどりの大阪の推進」、「5-3 都市景観に関する方針」も参照下さい）。

市街化区域のうち、計画的な市街地整備の見込みがない区域は、市街化調整区域への編入を進めます。

#### （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、施設整備や誘導方策を行う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。

##### 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、市街化区域への編入と同時に、地区計画が定められるもので、地区施設の適正な整備が行われ、良好なまちづくりが誘導されるもの。

##### 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）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に変更があった場合等は、境界の見直しを行います。

#### (4) 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 目標年次における概ねの人口及び産業の規模

本区域における概ねの人口及び産業の規模を次のとおり想定します。

###### ● 目標年次における概ねの人口

年次 区分	平成 22 年 (実績)	平成 32 年 (目標年次)
都市計画区域内人口	2,400.2 千人	2,339.2 千人
市街化区域内人口	2,241.8 千人	2,183.6 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 26 年 3 月修正)を踏まえ、大阪府都市整備部都市計画室計画推進課において、都市計画区域毎に算出したものです。

注) 目標年次における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みません。

###### ● 目標年次における産業の規模

年次 区分	平成 22 年 (実績)	平成 32 年 (目標年次)
工業出荷額	58,093 億円	62,484 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です。

##### 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。

年次 区分	平成 22 年 (実績)	平成 32 年 (目標年次)
市街化区域面積	35,314ha	35,244ha (35,462ha)

注) 目標年次における市街化区域面積は、「平成 26 年全国都道府県市区町村別面積調」の結果を基に見直した面積です。なお( )書きは見直し前の面積です。

注) 目標年次における市街化区域面積は、市街化区域への編入を保留する区域の面積を含みません。

#### (5) 区域区分変更についての基本方針

第 7 回区域区分の変更については、基本的な考え方として別途「第 7 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 25 年 8 月)」を定めています。

## 4 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7回区域区分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うち、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。

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となった時点で、一斉見直しの時期に係わらず、随時行います。

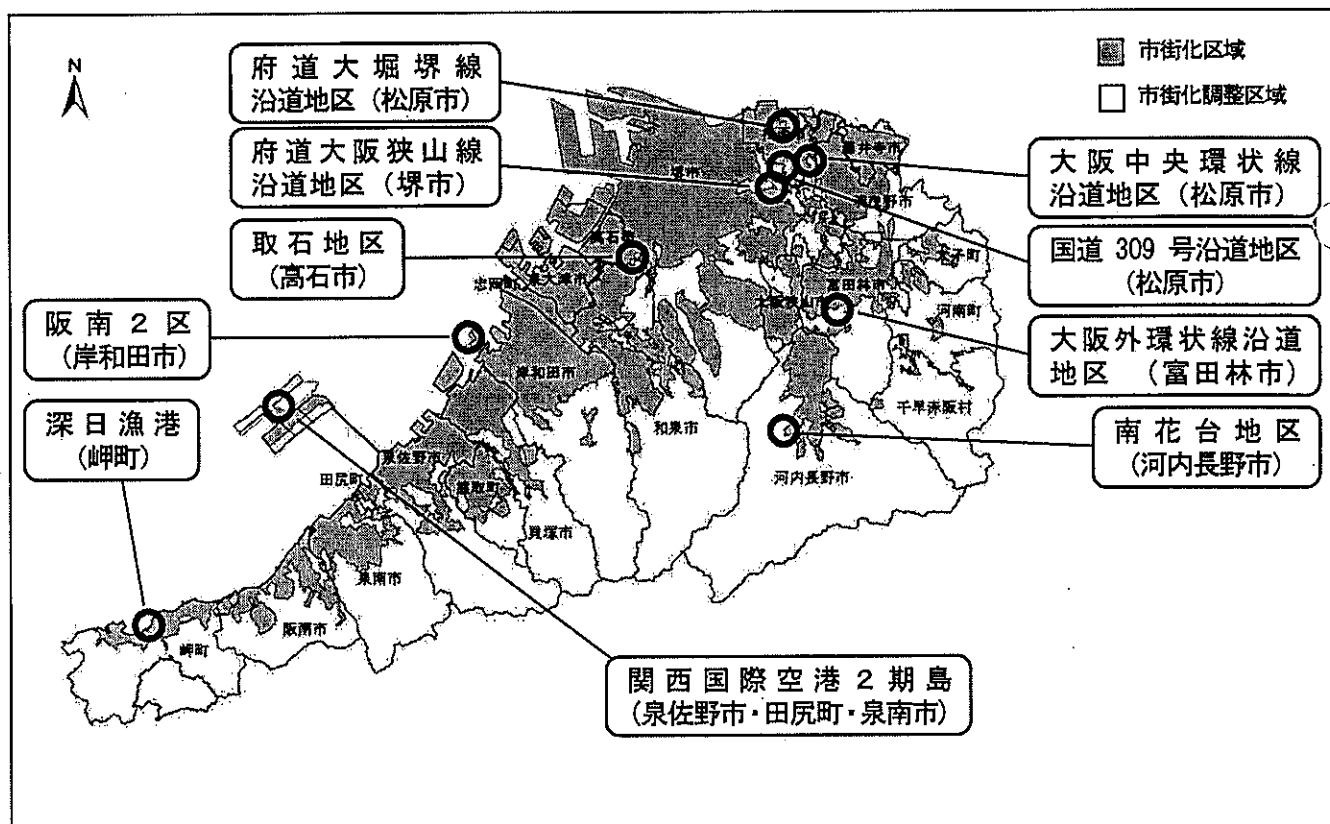
随時市街化区域へ編入できる区域は、保留区域に限るものとし、保留区域は目標年次に見直します。

なお、新たに市街化区域へ編入する区域は、緑化の目標を定め、みどりの保全・創出につとめるとともに、景観にも配慮した土地利用を図るものとしします。

### (2) 保留区域の設定

保留区域は、主要な幹線道路沿道や駅等の徒歩圏で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として、以下に示す地区とします（図表 3-1-1）。

図表 3-1-1 保留区域の位置



## 3-2 用途地域の指定の方針

### 1 第6回一斉見直しの実施

#### (1) 基本的な考え方

用途地域は、その地域を性格付ける都市計画であり、その適切な運用を図ります。また、その他の地域地区や地区計画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、その積極的な活用を促進します。

#### (2) 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

##### ② 戦略的な土地利用の誘導

産業振興、地球温暖化・ヒートアイランド対策、都市景観の向上、密集市街地の改善等の政策課題の解決に向けて、地域地区制度のほか地区計画制度等の活用を検討し、適切な土地利用を誘導します。

指定容積率に対して実際の容積率が低い状況が見られることから、用途地域の見直しに際しては、必要に応じて地域の実情に応じた容積率の見直しを検討し、適切な土地利用を誘導します。

幹線道路沿道においては、当該市街地の将来像を踏まえ、必要に応じて、例えば駐車場付置義務条例を併せて定めるなど、駐停車スペース等にも配慮して用途地域の見直しを行い、産業系施設等の立地誘導を図ります。

特に、新たに市街化区域へ編入する区域については、用途地域の指定により適切な施設立地を誘導するほか、併せて特別用途地区、地区計画、高度地区等の指定により、良好な地域環境や景観の創出を誘導します。

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活用の促進により、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、近隣商業地域、準工業地域等の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上で、必要に応じて住居専用地域、商業地域、工業専用地域といった専用系用途地域への見直しを進めます。

混合系用途地域を指定する場合は、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、必要に応じて特別用途地区や地区計画等を活用します。

#### 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低未利用地における開発等で、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等の指定により、適切な土地利用を保全します。

#### 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行政界に変更があった場合等には、境界の見直しを行います。

### (3) 用途地域の指定基準

用途地域の見直しは、本マスタープランや市町村マスタープランに即して行うほか、その検討にあたっては、別途定める「用途地域の指定基準」を基本的な考え方としながら、地域の課題解決にも応じた見直しを行うものとします。

## 2 第6回一斉見直し後の用途地域指定のあり方

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も必要です。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、以下の取組を必要に応じて検討することとします。

- 地域に即した土地利用や街並み誘導による景観形成等を実現するため、特別用途地区、地区計画、高度地区、景観地区等の活用を促進します。
- 「みどりの風促進区域」を指定する区域において、建ぺい率や容積率等の都市計画上の規制に対する緩和策が有効な区域については、市町村と連携して必要に応じ都市計画の見直しを行い、緑化誘導を行います（「5-2 みどりの大阪の推進」も参照下さい）。
- 容積充足率（指定容積率に対する現況容積率の割合）は、ほとんどの用途地域で50%以下となっています（図表3-2-1）。

このことも起因し、現在必要以上の容積率が指定されている工業地域内や低層住宅地周辺等で新たに高層住宅が立地し、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、総合設計制度等のまちづくりを誘導する制度の活用や新たな制度創設にも影響を及ぼしています。

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等も考慮した上で、地域の特性に応じた容積率の見直しや高度地区の指定も含め、用途地域の見直しの検討を進めます。



### 3 大規模集客施設の立地

大阪府域は、比較的高密度な市街地が形成され、幹線道路・鉄道駅周辺等に一定のまとまりを有し、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。

大規模集客施設は、商業、娯楽、文化、交流機能等の多様な機能を有し、地域の中心ともなり得る施設であることから、無秩序な立地により都市構造や周辺環境等へ悪影響を及ぼすことがないよう、またその立地の効果が発揮されるよう、別途定める「大規模集客施設の適正立地に関する運用指針」に基づき、適切な誘導を図ります（図表 3-2-2）。

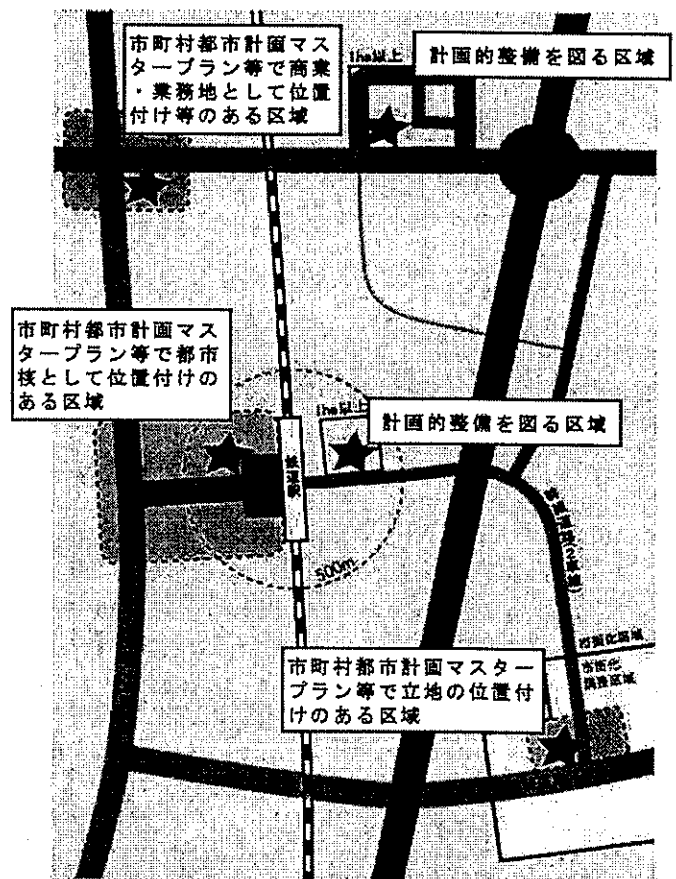
図表 3-2-1 容積充足率  
(南部大阪都市計画区域)

用途地域	指定容積率	面積(ha)	充足率(%)
第一種低層住居 専用地域	80	1,633.1	62.5
	100	3,081.2	52.0
	150	259.7	43.0
第二種低層住居 専用地域	80	3.0	58.0
	100	22.2	59.4
	150	7.2	6.9
第一種中高層住居 専用地域	200	6,209.1	27.7
第二種中高層住居 専用地域	150	5.1	4.9
	200	3,062.1	27.7
第一種住居地域	200	7,541.9	26.6
第二種住居地域	200	1,695.8	27.6
準住居地域	200	246.0	27.0
近隣商業地域	200	121.1	29.4
	300	1,075.5	24.4
	400	1.9	37.3
商業地域	400	295.1	16.5
	500	5.9	13.7
	600	128.8	18.2
	800	5.1	51.9
準工業地域	200	5,736.5	25.7
	300	129.2	18.9
工業地域	200	817.2	17.3
工業専用地域	200	2,814.9	15.1
無指定	200	132.3	25.9
区域計		35,029.9	34.0

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

出典：平成 17 年度都市計画基礎調査より作成

図表 3-2-2 大規模集客施設の立地イメージ



### 3-3 市街化調整区域の土地利用の方針

#### 1 現状と課題

本区域の約60%が市街化調整区域で、このうち約19%が農地、約65%が山林・原野となっています(図表3-3-1、図表3-3-2)。

本区域には府域における市街化調整区域内農地の約6割を占める農地が存在し、水稻だけでなく、なす・きゅうり・きゃべつ等の野菜や、ぶどう・いちじく・みかん・もも等の果樹の栽培が盛んで、府域における農業産出額の約6割を占めています。また、山林・原野の大部分は金剛生駒・和泉葛城山系に存在し、都市近郊にありながら和泉葛城山のブナ林をはじめ、牛滝山や犬鳴山の自然林など豊かな自然や景観が残されています。

本区域では平成10年から平成20年までの10年間で農地が約820ha(▲9%)、森林が約250ha(▲0.8%)減少しています(図表3-3-3)。これは、農業従事者の高齢化や担い手不足が一因となり、住宅地や事業用地に転用されたこと等が原因と考えられ、今後も転用による農地の減少や遊休農地・放置森林の増加が懸念されます(図表3-3-4、図表3-3-5、図表3-3-6)。

農地や森林の減少・荒廃が進むことで、洪水防止・水源涵養・生物多様性・景観等の多面的機能の低下が懸念されるとともに、人口減少・高齢化の影響が既存集落においても予想されることから、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・空き地の増加等、集落機能の低下が懸念されます。

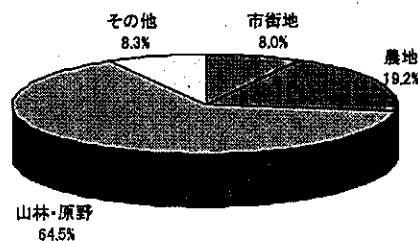
また、本区域の市街化調整区域には、平成26年度に開通予定である阪神高速大和川線の一部区間や大阪外環状線等の幹線道路や鉄道駅(5駅)があります。

図表3-3-1 市街化調整区域の状況(H22.8現在)

都市計画区域面積	市街化調整区域面積	割合
87,186(ha)	52,024(ha)	59.7%

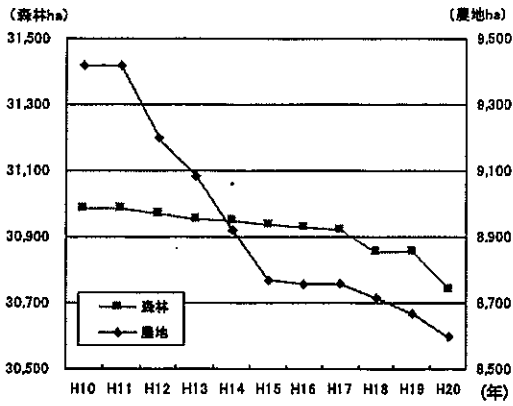
出典：大阪府

図表3-3-2 市街化調整区域における土地利用区分



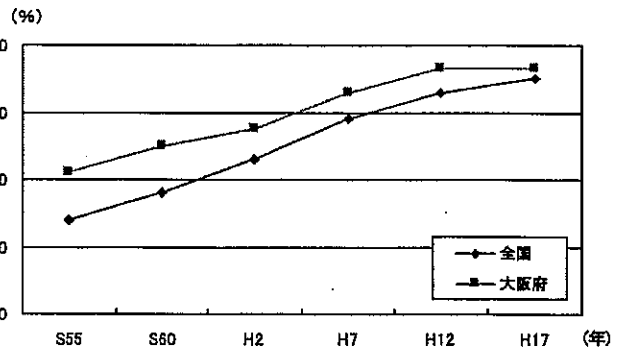
出典：平成18年度都市計画基礎調査(大阪府)

図表 3-3-3 農地、森林面積の推移  
(南部大阪都市計画区域)



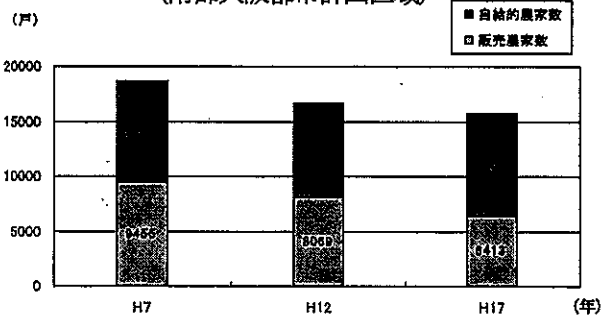
出典:平成 21 年度版国土利用計画関係資料集 (大阪府)

図表 3-3-4 基幹的農業従事者のうち  
60 歳以上の占める割合 (大阪府)



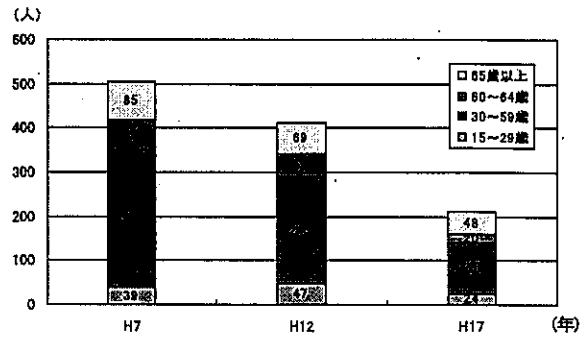
出典: 農林業センサス (S55~H17、農林水産省)

図表 3-3-5 農家戸数の推移  
(南部大阪都市計画区域)



出典: 農林業センサス (H7~H17、農林水産省)

図表 3-3-6 林業就業者数の推移 (大阪府)

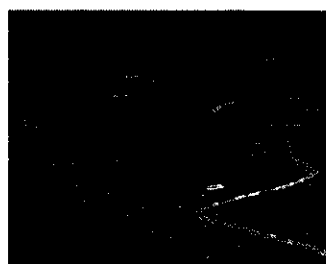


出典: 国勢調査 (H7~H17、総務省)

図表 3-3-7 農地、森林の保全・活用の事例



和泉葛城山のブナ林 (天然記念物)



下赤阪の棚田 (日本の棚田百選)



農地の貸借による企業の農業

出典: 大阪府

## 2 今後の方針

市街化調整区域は維持・保全することを基本とし、以下の取組を進めます。

### (1) 金剛生駒・和泉葛城山系の維持・保全

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、海と山をつなぐ「みどりの風の軸」を形成するための「骨格となるみどり」として積極的に維持・保全します（図表 3-3-7）。

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など、森林資源の有効活用に努めます。

### (2) 都市近郊に広がる農空間の保全・活用

「農地の所有から利用の促進」、「優良農地の確保」といった農地法改正の趣旨を踏まえ、市町村や農業委員会等と連携しながら以下の取組を推進します。

- 「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など、優良農地の確保と遊休農地の再生・活用を進めます（図表 3-3-7）。
- 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。
- 「農業振興地域の整備に関する法律」の改正を踏まえ、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。

また、大阪産（もん）の普及による地産地消の推進を通じて、農業生産の拡大を図るとともに、担い手の育成・確保を進めます。

### (3) 既存集落における集落機能の維持

住環境の保全や周辺環境との調和、地域コミュニティの維持・改善が課題となっている地域では、地区計画の活用等による集落機能の維持について検討する必要があります。

また、バス路線の廃止等により、通院等の日常生活を支える交通手段の確保が課題となる地域では、デマンドバスの導入等による交通手段の確保について検討する必要があります。

### (4) 主要な幹線道路沿道における産業系土地利用の誘導

阪神高速大和川線や府道堺港大堀線、大阪外環状線の沿道や、美原新拠点黒山地区、高石市取石地区、岸和田丘陵地区においては、農地の保全に配慮しつつ、土地区画整理事業の実施等により農地と宅地をそれぞれ集約するなど、土地利用の混在を防ぐための方策を検討した上で、市街化区域への編入等により主に産業系土地利用を誘導します。

## (5) 市街化調整区域における新たな住宅地開発の抑制

本格的な人口減少社会の到来を踏まえ、市街化調整区域における新たな住宅地開発は抑制することを基本としますが、既存ストックを活かして、市街化区域編入等により、新たに住宅地開発を行う場合は、市町村マスタープラン等に地域の生活拠点として位置付けられた鉄道駅等への徒歩圏に限定し、それ以外の場所では基本的に抑制します。

## 3 市街化調整区域の地区計画の運用

「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、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図り、その魅力を最大限に引き出すため、地区計画の対象となる地域及び内容は以下のとおりとします（図表 3-3-8）。

### ① 既存集落地域

既存集落の住環境の保全や、周辺環境との調和、地域コミュニティの維持・改善等を目的とするもの。

### ② 既成住宅開発地域

既に良好な住環境が形成されている既成の住宅開発地において、その住環境の保全や、周辺環境との調和、地域コミュニティの維持・改善等を目的とするもの。

### ③ 幹線道路沿道地域

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目的とするもの。

### ④ 市街化区域隣接地域

市街化区域に隣接する地域は一定の市街化圧力が想定されることから、良好な土地利用環境に誘導することを目的としたもの。なお、その範囲は、市街化区域内の既存ストックを有効活用できる範囲として1街区程度が想定されることから、市街化区域から概ね100m以内とします。

### ⑤ 鉄道駅等周辺地域

鉄道駅等への徒歩圏において、良好な住宅市街地の形成を目的とするもの。なお、その範囲は、高齢者等も含めた多くの人々が容易に徒歩でアクセス可能な、鉄道駅等から直線距離で概ね500m程度の範囲が望ましいと考えられますが、土地利用の現状や都市基盤施設の整備状況等も考慮することとします。

### ⑥ 大規模集客施設

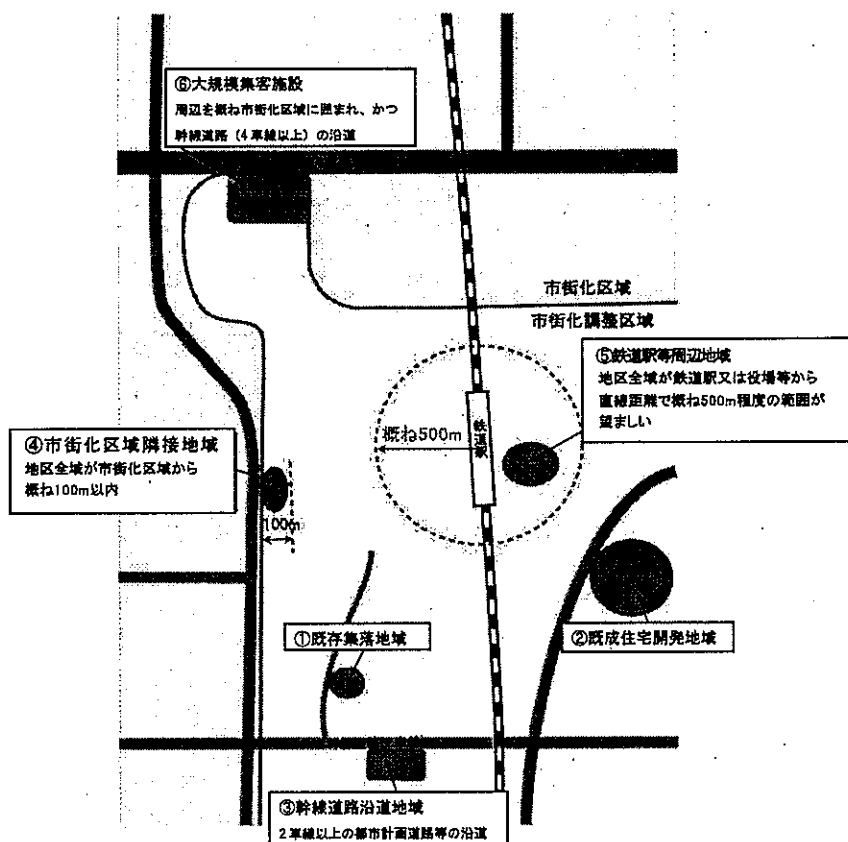
大規模集客施設の適正な立地を目的とするもの。

無秩序な市街地の拡大を防ぐため、地区計画の対象となる地域は、原則として前述によりませんが、市町村が地域の実情を踏まえ、地区計画の対象となる地域を市町村マスタープランに位置づける場合には、それに基づき地区計画を定めることが出来ることとします。

また、「みどりの大阪推進計画」では、平成37年を計画期間として緑地を府域面積に対して約4割以上確保し、市街化区域における緑被率を20%確保することを目標としています。市街化調整区域での開発は農地等からの転用が想定されることから、地区計画の策定にあたっては、公園・緑地の規模等を適切に定め、緑被率についても市街化区域内と同様の水準を目指すなど、積極的にみどりを確保することとします。

なお、地区計画の規模や対象外区域等は、別途定める「市街化調整区域における地区計画のガイドライン」によることとしますが、地区計画は市町村が定める都市計画であることから、市町村において、本ガイドラインを踏まえ、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望まれます。

図表 3-3-8 市街化調整区域における地区計画の立地イメージ



<参考>関連する計画

- ・大阪府新農林水産業振興ビジョン (H14.3)
- ・大阪府農業振興地域整備基本方針 (H23.1)
- ・大阪農業・元気倍増・普及プラン (H17.6)
- ・放置森林対策行動計画 (H19.8)
- ・大阪府森林バイオマス利用推進行動計画 (H16.3) 等
- ・みどりの大阪推進計画 (H21.12)
- ・農業経営基盤強化促進基本方針 (H22.3)
- ・大阪地域森林計画 (H17.4)

### 3-4 都市防災に関する方針

#### 1 現状と課題

##### (1) 不燃化対策

今後、30年以内に高い確率で、東南海・南海地震が発生すると予測されており、本区域は地震が発生した場合、甚大な被害が発生することが予想されます。

また、大阪府及びその周辺には、上町断層帯、生駒断層帯、有馬高槻断層帯、中央構造線断層帯等の活断層が位置しており、大規模な地震により大きな被害が発生するおそれがあります。「地震被害想定」によれば、上町断層系や生駒断層系の地震では、地震発生時刻や気象条件により、大阪府全域で、阪神・淡路大震災における焼失棟数約4,700棟の最大約20倍にも及ぶ建物に延焼すると想定され(図表3-4-1)、これらの被害は密集市街地に集中するとされています。本区域では、紀州街道等の旧街道沿いや旧漁村集落のほか、高度経済成長期において近鉄南大阪線沿線等に密集市街地が形成されてきました(図表3-4-2)。

しかし、本区域の市街化区域における防火・準防火地域の指定面積割合は、平成22年7月現在で約5.0%しかなく、指定割合が非常に低い状況です(図表3-4-3)。

また、指定後においては民間等の建替え活動に委ねられることとなり、これまでの建物更新状況から延焼防止効果の発現まで概ね20~30年程度と推測されるため、極力、早期に指定することが望まれます。

##### (2) 土砂災害対策

これまで砂防事業や急傾斜地崩壊対策事業、地すべり対策事業を行ってきましたが、整備が必要な箇所はまだ多く残っており、厳しい財政状況を踏まえると、これらのハード整備だけでは土砂災害を全て防止することは困難な状況です。

##### (3) 洪水対策

治水施設の整備期間が長期化しており、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があることから、治水施設で防げない河川氾濫や浸水に対する総合的なリスク対策が必要です。

##### (4) 高潮・津波対策

高潮や津波対策のため、これまで防潮堤や水門等の事業を行ってきましたが、整備途中では計画規模の高潮・津波でも被害を受けることや想定外の自然災害が発生する可能性もあり、高潮や津波による被害に対する総合的なリスク対策が必要です。

## 2 今後の方針

### (1) 不燃化対策

市街化区域内の建ぺい率 60%以上の地域については延焼する確率が高くなるという研究結果(※)があることから、原則として準防火地域の指定を促進し、耐火・準耐火建築物への誘導を図り、市街地の火災の延焼防止、遅延を図ります(市街地の不燃化促進のため、準防火地域に相当する内容を条例で定め、これにより対応することも可能です)。

※「市街地火災の延焼防止対策について」：糸魚川栄一(H12.1)等

また、10ha未滿の広域避難地については、輻射熱等に対応するため、周囲を耐火建築物等で囲むことが不可欠であり、防火・準防火地域の指定等、周辺状況に応じて不燃化を促進します。

市街化区域においては、災害危険度判定調査等を活用することにより、密集市街地等の災害に対して危険度の高い市街地を特定し、地域の実情に応じて特定防災街区整備地区や防災街区整備地区計画等の活用により、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。

さらに防災街区整備地区計画を定める際には、狭小な敷地における建築物の建替えや不燃化を促進するため、建ぺい率の緩和等を行えるものとします。あわせて、良好な住環境の形成の観点も踏まえて、道路に面して防火効果の高い中高木の植栽を行うなど、敷地内緑化を誘導します。

### (2) 土砂災害対策

土砂災害対策については、災害時要援護者施設や避難所、避難路を有するなど災害発生時の影響が大きい箇所等を評価し、土砂災害防止施設の整備を進めます。あわせて、警戒避難体制の整備を図るべく土砂災害警戒区域等の指定等、ソフト対策を推進します。

### (3) 洪水対策

河川氾濫や浸水が起こった場合にも被害が最小限となるまちづくりに向けた取組として、今後の土地利用のあり方等の検討を進め、耐水型都市づくりや雨水貯留等の流出抑制対策を市町村と連携して推進します。また、市町村での防災マップの作成や避難訓練の実施等、避難対策の確立を支援していきます(「4-2 下水道整備の方針」、「4-3 河川整備の方針」も参照下さい)。

### (4) 高潮・津波対策

高潮や津波対策のため、防潮堤の整備や耐震対策等を行うとともに、避難誘導を円滑に行うため、津波ハザードマップの作成と周知、津波防災情報システムの充実等を図ります。



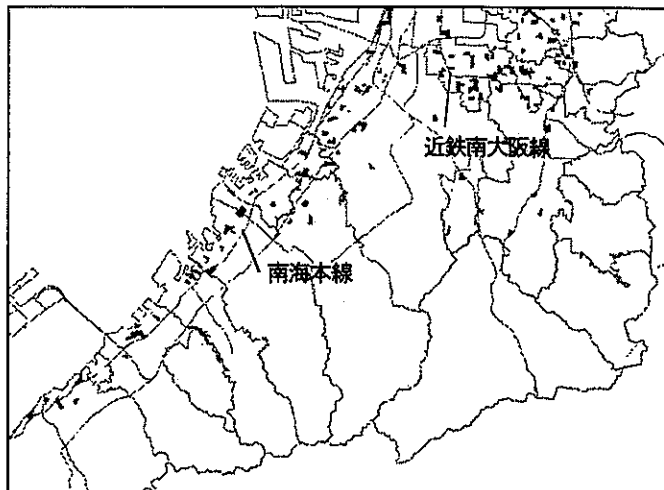
図表 3-4-1 地震に伴う焼失棟数の予測

	上町断層帯地震A		上町断層帯地震B	
	平均風速	超過確率1%風速	平均風速	超過確率1%風速
大阪市	243	316	37	38
大阪市を除く府域	37,144	39,617	16,981	20,612
府全体計	37,387	39,933	17,018	20,650
	生駒断層帯地震		有馬高槻断層帯地震	
	平均風速	超過確率1%風速	平均風速	超過確率1%風速
大阪市	59	68	2	2
大阪市を除く府域	85,218	89,168	9,350	9,431
府全体計	85,277	89,236	9,352	9,433

注) 本表では、大阪府自然災害総合対策委員会が平成 18 年に公表した大阪府域における被害想定において、最も影響が大きいと予測されている上町断層、生駒断層、有馬高槻断層のみを示しています。これ以外の地震にも注意が必要です。

出典：大阪府

図表 3-4-2 密集市街地と考えられる区域

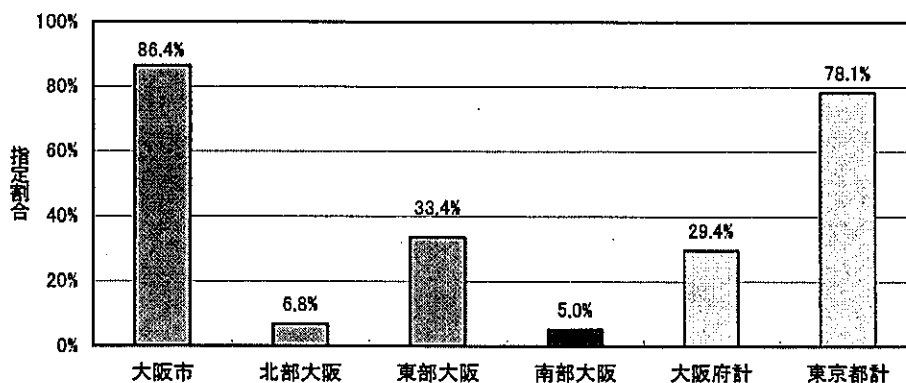


以下の条件に全て合致する地域を「密集市街地と考えられる地域」として抽出（都市計画基礎調査（H14～17年度）より算出）

- ・昭和60年以前建物率50%
- ・木造率50%以上、建て詰め率40%以上
- ・幅6m以上の道路延長が8km/km<sup>2</sup>未満
- ・宅地率60%以上かつ市街化区域
- ・不燃領域率 40%未満

出典：大阪府

図表 3-4-3 市街化区域における防火・準防火地域の指定状況（H22.7 現在）



出典：大阪府

<参考>関連する計画

- ・大阪府防災都市づくり広域計画（H21.1）
- ・大阪インナーエリア再生指針（H15.3）
- ・災害に強いすまいとまちづくり（H9.3）等

## 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」に転換し、物流は主として「自動車交通」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15.8%、自動車交通が37.7%となっており、自動車交通が高くなっています(図表4-1-1)。しかし、平成11年から平成17年の6年間で、鉄道乗車数が8%減少したのに対し、乗用車交通量は2%増加しています(図表4-1-2)。

本区域の鉄道網は、大阪市中心部から放射方向に整備され、108箇所、116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、泉北地域と泉南地域では80%以上、南河内地域では70%以上を占めています。一方、バス利用の割合は、南河内地域が最多となっています(図表4-1-3)。また、本区域のバス利用者は10年前に比べ、3割近く減少しており、バスによる公共交通機能の維持が困難となる地域が生じる懸念があります(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26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阪神高速大和川線の整備を進めています。

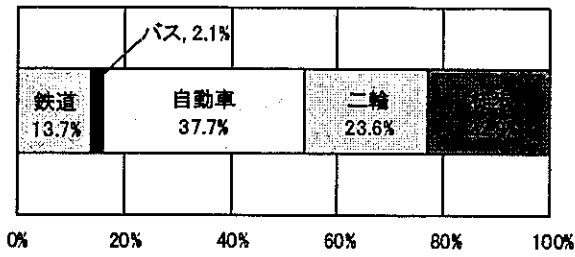
また、高速道路ネットワークの有効な活用を図ることが必要です。

京奈和自動車道と連絡する府県間の道路には、阪和自動車道のほかに泉佐野岩出線等がありますが、山間部に位置しており、線形不良箇所や幅員狭小区間があります。

一般道(国道、府道)では、大阪外環状線と幹線道路との交差点等で渋滞が生じています。

また、歩道の量的な不足や、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。

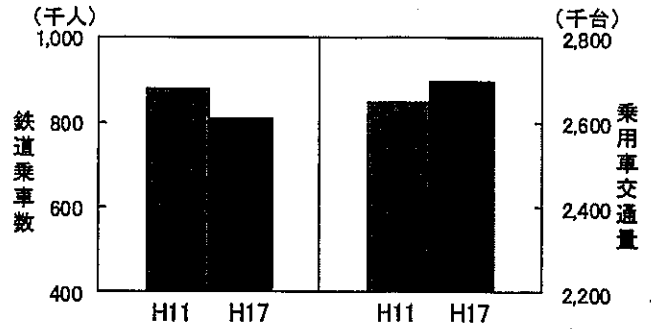
図表 4-1-1 交通分担率



注) 二輪は自動二輪、原付、自転車

出典：第4回京阪神地域パーソントリップ調査 (H12)

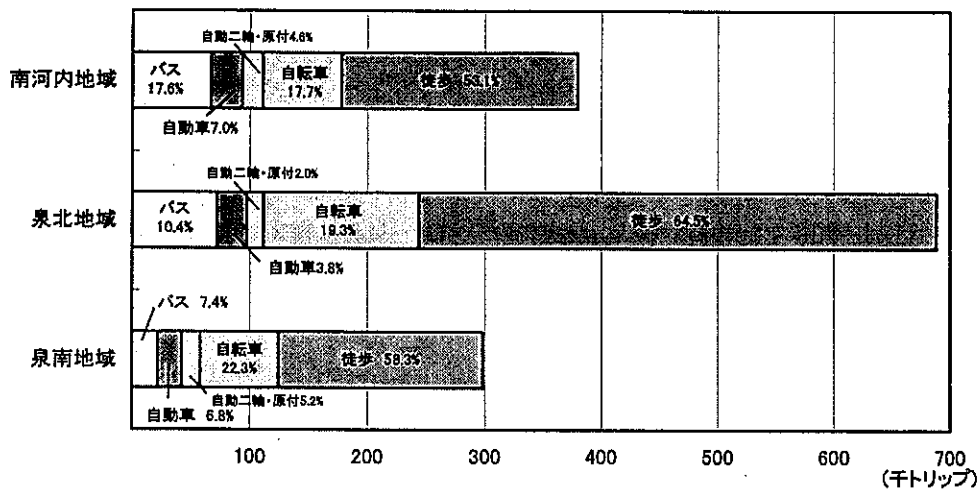
図表 4-1-2 鉄道乗車数と乗用車交通量の状況



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。

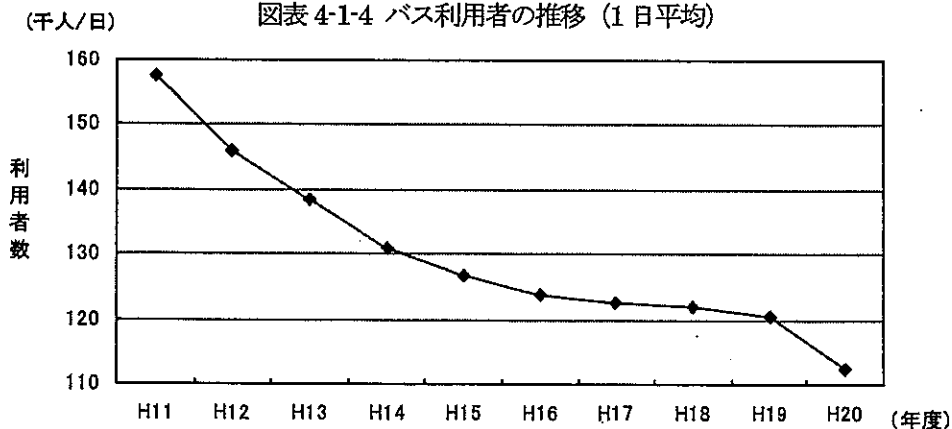
出典：道路交通センサス、大阪府統計年鑑

図表 4-1-3 鉄道駅への交通手段の状況



出典：第4回京阪神地域パーソントリップ調査 (H12)

図表 4-1-4 バス利用者の推移 (1日平均)



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、深夜バス、市が運営しているコミュニティバスを除く)

出典：各市統計年鑑及びバス事業者調べ

### (3) 空港

関西国際空港の乗降客数、国際貨物取扱量は、平成13年の米国同時多発テロ以降の大きな減少の後、持ち直す傾向にありましたが、世界経済危機の影響等により、平成20年に再び減少に転じました(図表4-1-5、図表4-1-6)。しかし、近時のアジアを中心とする景気回復を受け、平成22年度のデータでは急速に好転しつつあります(図表4-1-7、図表4-1-8)。

同空港については、国や本府等地元自治体、経済界が出資する株式会社により設置・運用されています。平成18年の限定供用に伴い、複数の平行滑走路を備えた完全24時間運用可能な空港となりましたが、公害のない海上空港として整備したことにより、建設以来、その資金調達のため多額の有利子負債を抱え、その財務構造の改善等が、国際拠点空港として成長する上での課題となっていました。

このため、平成22年5月に「国土交通省成長戦略」が取りまとめられ、「関西国際空港を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港とする」旨の方針の下、様々な強化方策が示され、国においてその実現に向けた検討が進められています。

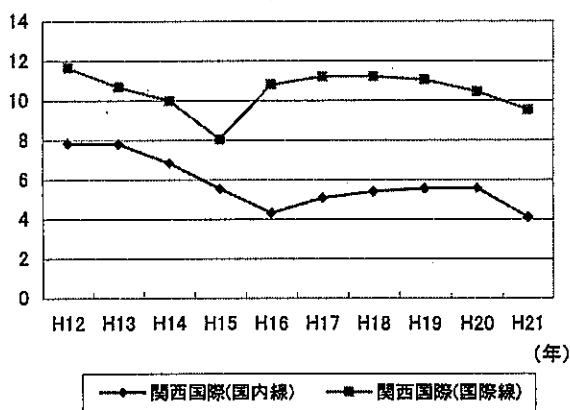
### (4) 港湾

平成19年12月に、大阪湾諸港の広域連携を通じ国際競争力の強化を図るため、大阪港、神戸港、堺泉北港、尼崎西宮芦屋港の一開港化が実施され、関税法及び港則法の改正により「阪神港」が誕生しました。

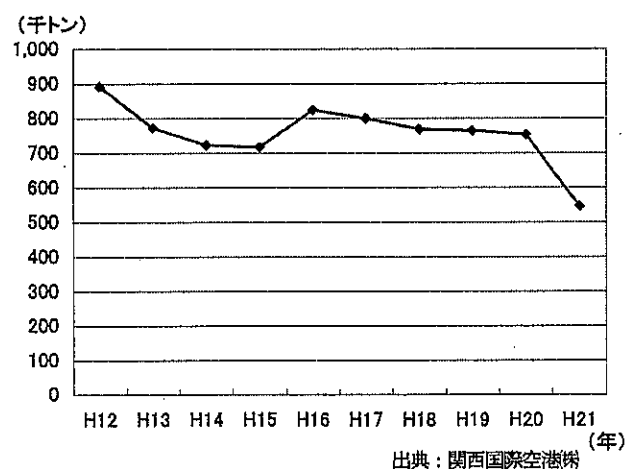
さらに、釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、わが国の国際コンテナ港の地位が相対的に低下し、コンテナ港湾について、更なる「選択」と「集中」を行うことにより国際競争力を強化するため、国土交通省が選定を進めていた「国際コンテナ戦略港湾」に、平成22年8月、阪神港(神戸港、大阪港)が京浜港(東京港、川崎港、横浜港)とともに選定されました。

取扱貨物量については、堺泉北港では、ほぼ横ばいでしたが、平成21年は前年比約2割減少しています。阪南港では、ほぼ横ばいです(図表4-1-9)。

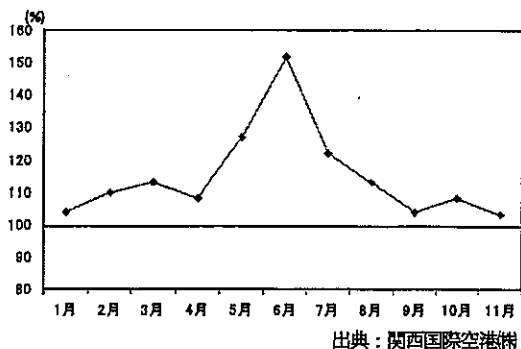
図表4-1-5 関西国際空港の乗降客数の推移  
(百万人)



図表4-1-6 関西国際空港における国際貨物取扱量の推移



図表 4-1-7 関西国際空港の国際線乗降客の伸び  
(H22 年対前年比)

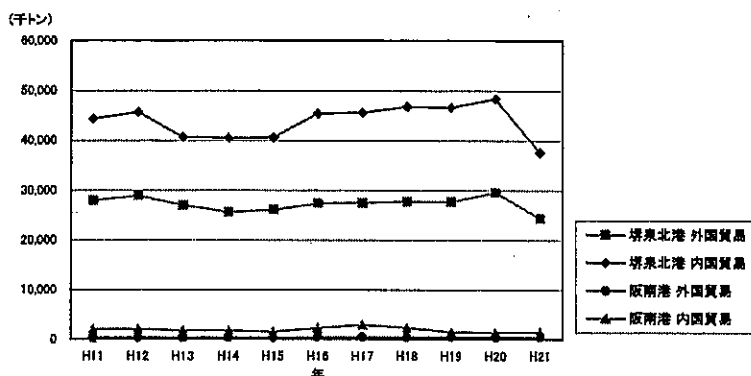


図表 4-1-8 関空の国際線ネットワーク (旅客・貨物)

	H21夏	H22夏(計画)	H22夏(実績)
全体便数	週719便	週729便 (+10便)	週736便 (+17便)
うち 外国航空会社	週475便	週558便 (+83便)	週565便 (+90便)

出典：関西国際空港㈱

図表 4-1-9 堺泉北港・阪南港の取扱貨物量の推移



## 2 今後の方針

### (1) 都市高速鉄道等

自動車から公共交通の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。また、バスによる公共交通機能の維持が困難となることが予測される地域においては、デマンドバス等も含めたバスサービスのあり方を検討することが必要です。

都市交通の安全性の確保と円滑化を図るため、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。

また、関西国際空港へのアクセス強化を図るための検討と併せて、広域的な観点から近畿地方交通審議会答申第8号(平成16年10月)も踏まえ、既存の鉄道路線等を連絡する公共交通ネットワーク充実のための検討をしていきます。

### (2) 道路

大阪都市再生環状道路(阪神高速大和川線)や府県間連絡道路の整備を進めます。

また、高速道路ネットワークの有効な活用を図るため、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き続き実施します。

渋滞緩和・解消を図るため、バイパス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やバリアフリー化等を実施します。

### (3) 空港

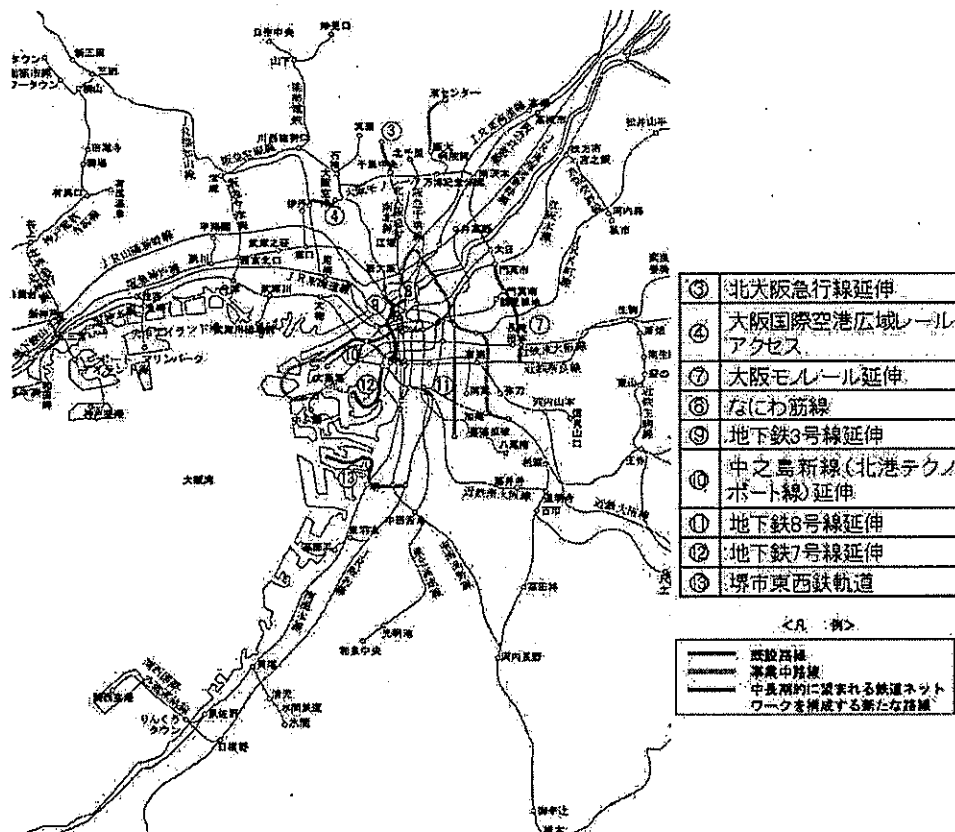
国土交通省成長戦略の具体策が早期に示され、関西国際空港が、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港となるよう、国への働きかけなどに努めます。

### (4) 港湾

堺泉北港においては、阪神港としてコンテナ海上輸送における西日本の内航ハブ港を目指す上で、内航定期航路網の充実・強化に取り組むとともに、大阪港、神戸港との連携の強化を図っていきます。

阪南港では、事業用地への企業誘致を進め、引き続き、利用促進に努めます。

図表 4-1-10 近畿地方交通審議会答申第8号（一部抜粋）



<参考>関連する計画

- ・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】
- ・貨物車交通プラン（H21.3）
- ・するっと交差点对策（案）（H15.3）
- ・大阪府交通安全計画（H18.6）
- ・近畿地方交通審議会答申第8号（H16.10）等
- ・大阪府交通道路マスタープラン（H16.3）
- ・大阪府歩道整備計画（案）（H14.12）
- ・大阪府無電柱化推進計画（案）（H16.4）

## 4-2 下水道整備の方針

### 1 現状と課題

本区域の下水道は、流域下水道と単独公共下水道により構成されています（図表 4-2-1）。

#### （1）下水道の普及及び接続率の向上

本区域の人口に対する下水道普及率は、平成 21 年度末で 83.6%（大阪府全域では 93.7%）となっていますが、未整備区域についても、早期に整備を図る必要があります。

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おり、整備済区域における未接続の解消（水洗化率の向上）を図る必要があります（図表 4-2-2）。

#### （2）公共用水域の水質改善

公衆衛生の向上、河川・海域等の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（「4-3 河川整備の方針」、「5-1 都市環境に関する方針」も参照下さい）。

#### （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

施設計画降雨を超える大雨により、下水道整備済み区域においても、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、30 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。

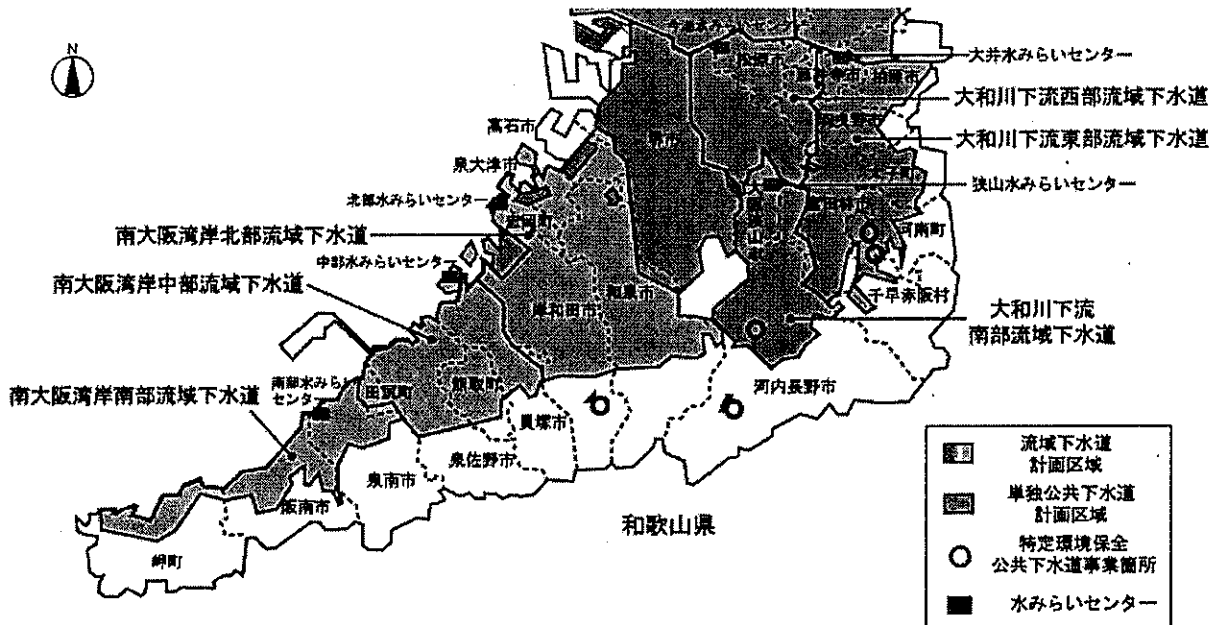
#### （6）下水道施設の耐震化

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。

図表 4-2-1 下水道計画の状況 (H22.3)

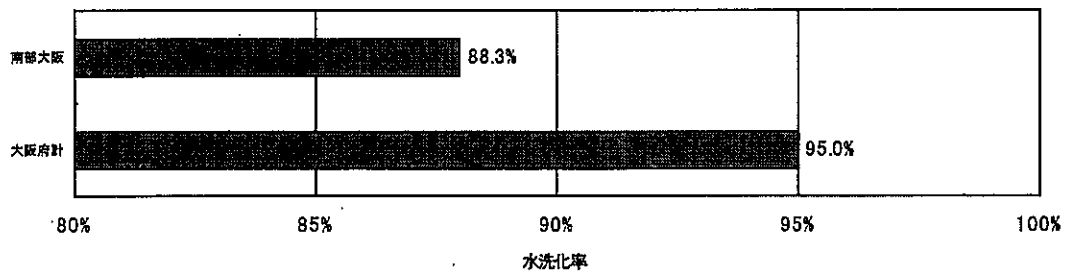


流域下水道 … 大和川下流西部流域下水道  
 大和川下流東部流域下水道  
 大和川下流南部流域下水道  
 南大阪湾岸北部流域下水道  
 南大阪湾岸中部流域下水道  
 南大阪湾岸南部流域下水道  
 単独公共下水道 … 三宝処理区、石津処理区、泉北処理区、  
 高石処理区、汐見処理区、磯ノ上処理区  
 特定環境保全公共下水道 … 滝畑処理区、牛滝処理区

参考) 合流式下水道: 堺市・高石市・泉大津市・岸和田市・藤井寺市の一部  
 分流式下水道: 上記以外

出典: 大阪府

図表 4-2-2 水洗化率の状況 (H21.3)



注) 水洗化率=下水道接続済人口/下水道整備区域内人口

出典: 大阪府下水道統計 (H22.3)



## 2 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、順次、市街化調整区域内における整備も進めていきます。あわせて、整備済区域における、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(図表 4-2-3)。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。

図表 4-2-3 流域下水処理場における高度処理施設の整備状況 (H22.3)

流域名	水みらい センター名	計 画 処理能力 ( $\text{m}^3/\text{日}$ ) (A)	H21年度末 処 理 能 力 ( $\text{m}^3/\text{日}$ ) (B)	進捗率 (%) (B) / (A) $\times 100$	(B) の内、 高度処理能力 ( $\text{m}^3/\text{日}$ ) (C)	高度処理 施設整備率 (%) (C) / (B) $\times$ 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
	狭山	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
合 計		3,824,850	2,111,505	55.2	1,356,685	64.3

出典：大阪府

<参考>関連する計画

- ・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】
- ・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(H20.3)
- ・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（図表 4-3-1）。しかし、近年、整備期間の長期化や想定外の自然災害の発生など河川氾濫・浸水リスクが増大してきています。

本区域における大和川は、洪水氾濫の危険がある区域に、多くの人口・資産が集積しています。一度、堤防の決壊が起こると、壊滅的な被害が生じる危険性を内包しています。また、堤防の安全性が低く強化の必要な箇所があります。

スーパー堤防は、昭和 62 年度から整備を進め、大和川は 6.0%の進捗率（平成 22 年 4 月現在）であり、整備進捗に時間を要しています。

大和川流域では、下水道整備や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、一部の支川においては環境基準を達成していません。

水辺空間の整備にあたっては、地域の特性を活かし、まちづくりを一体的に進めるため、市町村や地域等との協働により行うことが必要となっています。

### 2 今後の方針

「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、「防ぐ」施策とともに「逃げる」「凌ぐ」施策を強化すること、府民が対策の効果を実感できる期間（概ね 10 年）に実現可能な対策を行うこと、を取組方針とし、対策を実施していきます。なお、時間雨量 50mm 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。

また、想定外の降雨に対しても流域全体の被害を軽減するために、治水施設の整備だけでなく、今後の土地利用のあり方等の検討や雨水貯留・浸透事業（校庭貯留・各戸貯留等）、ため池利用、農空間の保全等の対策を行います。

国が管理する大和川については、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、阪神高速大和川線との一体整備やまちづくり等複合的に効果のある事業中の地区に限定し、整備されるよう働きかけます。

大和川の水質改善を図るため、下水道事業とも連携し、支川の水質浄化等の取組を進めていきます。

水辺空間の整備を進めるにあたり、特に、近木川においては、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が、自然再生を進めるためにも、市町村や地域との協働による取組をより一層促進します。



## 4-4 その他の都市施設の方針

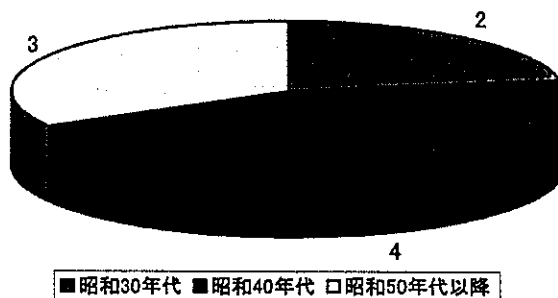
### 1 現状と課題

本区域におけるごみ焼却場は、昭和30年代に整備された施設が2箇所、昭和40年代に整備された施設が4箇所あります。老朽化が進んでいる施設もあり、今後、施設の建替え等が行われる可能性があります(図表4-4-1)。

### 2 今後の方針

ごみ焼却場等は、周辺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。

図表4-4-1 ごみ焼却場の供用された年代と箇所数



注) 都市計画決定されたごみ焼却場です。

出典:大阪府

<参考>関連する計画

・大阪府廃棄物処理計画(H19.3)

・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

本区域における市街地開発事業は、泉北ニュータウンの新住宅市街地開発事業や駅前での市街地再開発事業等により、市街化区域の約17%に相当する面積を整備し、都市ストックを形成してきました(図表4-5-1)。一方で、密集市街地やスプロール市街地等、都市基盤が脆弱な地域が存在しており、さらに、近年では、駅前再開発ビル等における空き室の増加や商店街における空き店舗が生じています。

人口減少に伴う住宅・住宅地需要の減少や地価の低迷等により、これまでのような「土地需要・床需要を背景とした開発利益」を基本とした事業スキームでは、事業の実施が困難となっているケースも存在してきているため、土地等の需要を踏まえた事業スキームの検討が必要です。また、都市間競争が高まる中、成熟社会に対応した良質な市街地ストックの形成が必要です。

### 2 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、地域資源を活かしつつ、景観やみどりが確保された魅力ある都市空間を有する良質な市街地ストックの形成を都市再開発方針や防災街区整備方針等との整合も踏まえ、以下のような地域で進めていきます。また、市街地開発事業等のハード事業だけでなくソフト対策等も含め、多様な事業手法を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。

#### (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(岸和田市岸和田駅周辺地域等)
- 都市居住の推進(和泉市和泉府中駅東第一地区等)
- 交通結節点(駅前広場等)の整備(和泉市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、岸和田市東岸和田駅東地区等) 等

#### (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(堺東駅西地域等)
- りんくうタウンの整備 等

#### (3) 幹線道路沿道等のまちづくり

- 阪神高速大和川線等の沿道まちづくり 等

#### (4) 多様化する居住ニーズへの対応と産業集積の促進

- 阪南スカイタウン、トリヴェール和泉の整備 等

#### (5) 都市的土地利用と農地が調和したまちづくり

- 岸和田丘陵地区 等

#### (6) 府有施設跡地等、公共施設跡地の活用と促進

図表 4-5-1 土地区画整理事業・市街地再開発事業等の実施状況（平成 21 年 10 月時点）

（単位：ha）

	施行済	施行中	計
土地区画整理事業	3,295.8	180.9	3,476.7
市街地再開発事業	22.5	5.3	27.8
防災街区整備事業	0.0	2.9	2.9
新住宅市街地開発事業等	1,854.6	540.7	2,395.3

注) 土地区画整理事業には、旧都市計画法等に基づく事業や住宅街区整備事業を含みます。

出典：都市計画年報



泉北ニュータウン

出典：大阪府



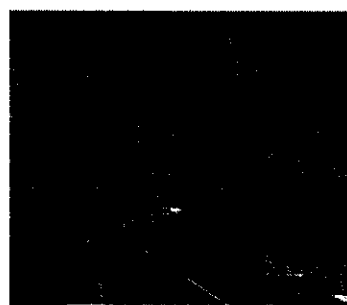
堺市駅前地区

出典：堺市



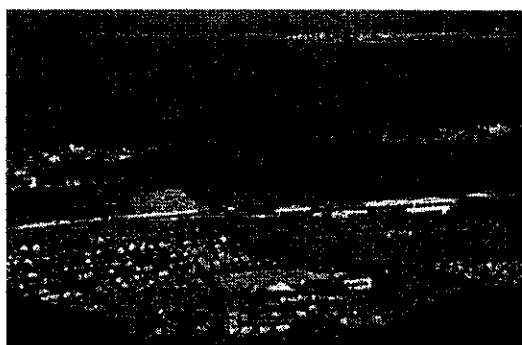
トリヴェール和泉（大阪府立産業技術総合研究所）

出典：大阪府



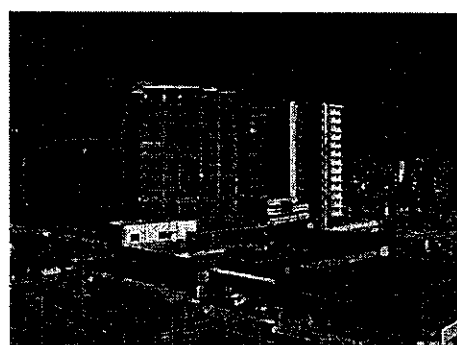
りんくうタウン

出典：大阪府



阪南スカイタウン（H22.11 現在）

出典：大阪府



東岸和田駅前地区（H22.10 現在）

出典：岸和田市

<参考>関連する計画

- ・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】 等

## 4-6 都市計画施設等の見直しの方針

### 1 現状と課題

道路、公園・緑地等の根幹的な都市施設や土地区画整理事業等については、都市の発展を計画的に誘導し、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、都市計画決定されています。しかしながら、高度経済成長期にかけて計画決定してきた都市計画施設等のなかには、計画決定後長期にわたり未着手となっているものが数多く存在しています。

都市計画道路については、平成 15～18 年度にかけて必要性を再検証する観点から、府域全体で都市計画道路の見直しを実施し（大阪市域を除く）、路線数 103 路線、延長 123km を廃止しました。しかし、平成 20 年度末現在、本区域内では延長約 765 km の都市計画道路が都市計画決定されていますが、そのうち約 4 割が未着手のまま存在しています（堺市域を除く）（図表 4-6-1）。

また、都市計画公園・緑地・墓園については、本区域内に面積約 2,359ha が都市計画決定されていますが、そのうち約 4 割が未着手のまま存在しています（図表 4-6-2）。

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：一部未施行）があります。

以上のような状況から、地権者に対して都市計画上の建築制限が長期間にわたっているといった課題もあるため、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

長期未着手の都市計画道路については、ネットワーク機能や市街地形成機能、都市防災機能等を考慮した「必要性」や時間軸の観点からの「実現性」について総合的に検証を行った上で、別途定める基本方針に基づき、見直しを進めます。今後、都市計画道路見直しの結果を踏まえ、具体的路線について変更・廃止を含めた都市計画変更の手続きが必要となります。なお、市町村においては、市町村マスタープランとの整合を図る必要が生じる場合があります。

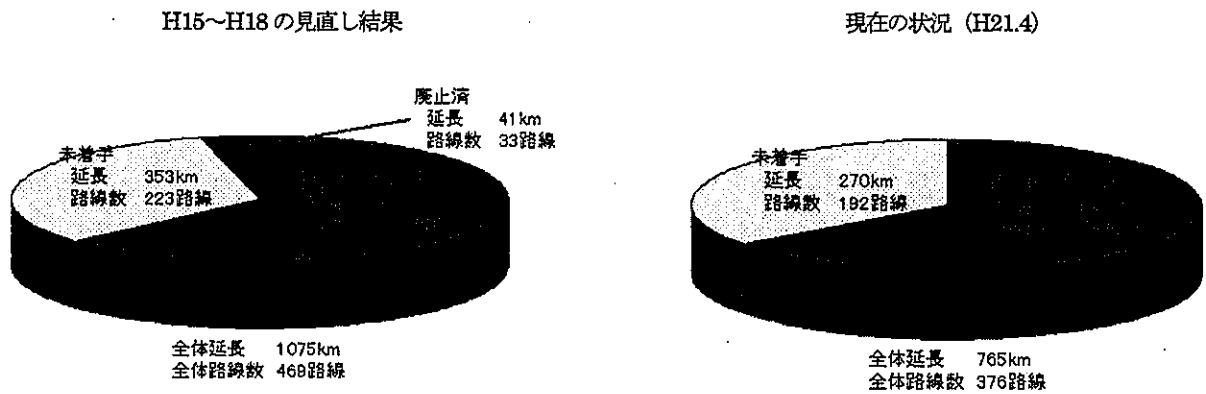
公園・緑地・墓園については絶対量が不足しているものの、「都市のみどり」という観点では、鎮守の森など既存のみどりや港湾緑地など他の方法により創出されたみどりが一体的に評価されていないことから、都市計画公園・緑地・墓園だけでなく、施設緑地や地域制緑地等を一体的に評価する仕組みについて検討していきます。

土地区画整理事業については、民間による開発が行われた結果、部分的に未整備状態となっている残区域について整備手法を検討するとともに、計画どお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。



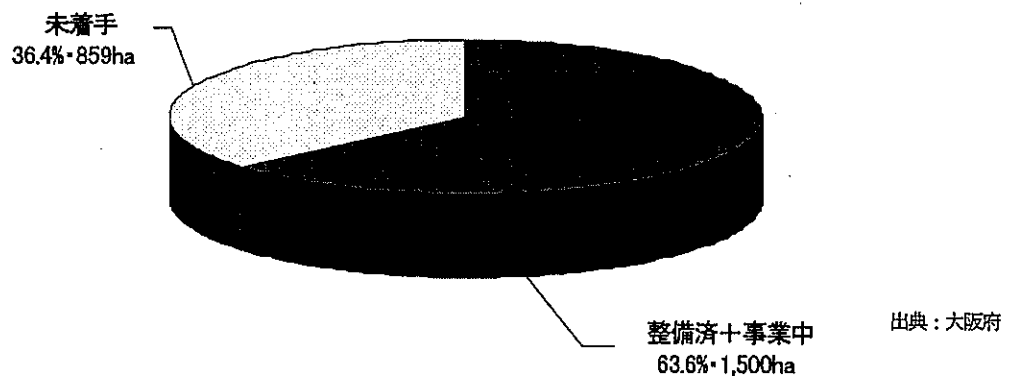
なお、都市計画施設等の見直しを実施するにあたり、大阪府決定の都市計画については、市町村の意見を聞きながら見直しを進めるとともに、市町村決定の都市計画についても、大阪府と市町村が協議・調整の上、見直しを進めていきます。

図表 4-6-1 都市計画道路の着手状況  
(南部大阪都市計画区域 (堺市除く))



出典：大阪府

図表 4-6-2 都市計画公園・緑地・墓園の着手状況 (H21.3 現在)  
(南部大阪都市計画区域 (堺市域を含む))



出典：大阪府

## 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）。大阪府及び本区域の泉北・泉南地域における空き家率は東京都を上回る値となっており、今後、空き家を放置した場合、土地利用効率の低下や防犯・景観上の問題、地域コミュニティ力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、全国平均を大きく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、大阪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東南海・南海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、高度経済成長期に南海本線、近鉄南大阪線の沿線、紀州街道の沿道等に密集市街地が形成されてきました。これら密集市街地のうち、堺市と高石市の一部 66ha においては、住宅市街地総合整備事業等を活用しながら、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、今後、対策を必要とする密集市街地も数多く残っています（「3-4 都市防災に関する方針」も参照下さい）。

また、開発後 40 年以上が経過した泉北ニュータウンにおいては、公的賃貸住宅が総住宅戸数の半数を占めており、人口減少や高齢化の進展、住宅や施設の老朽化、バリアフリー対応の不足、設備や間取り等が居住者へのニーズに対応できていないこと等の問題から空き家が増加しています（図表 4-7-5、図表 4-7-6）。

### 2 今後の方針

#### (1) 住宅

人口減少等に伴い生じた空き家や空き地を活用し、誰もが住みやすい空間を形成するため、周辺土地利用を考慮した上で、みどりの確保や福祉・生活サービス機能等への転換を図ることが必要です。

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、大阪府住宅まちづくりマスタープランの改定を進めます。改定にあたっては、これまでの公的賃貸住宅だけでなく、民間賃貸住宅を含む住宅市場全体を活用した住宅セーフティネットの新たな枠

組みづくり等の「府民の安心」、住宅・建築物の耐震化や密集市街地の再整備等の「府民の安全」、急激な高齢化の進展に対応した住宅の供給やリフォーム・中古住宅流通等の市場の拡大等の「市場の活性化」等について検討を行い、改定後はこれらにかかる施策に取り組みます。

また、大阪府住宅・建築物耐震 10 ヶ年戦略プランに基づき住宅の耐震化の一層の促進に取り組みます。

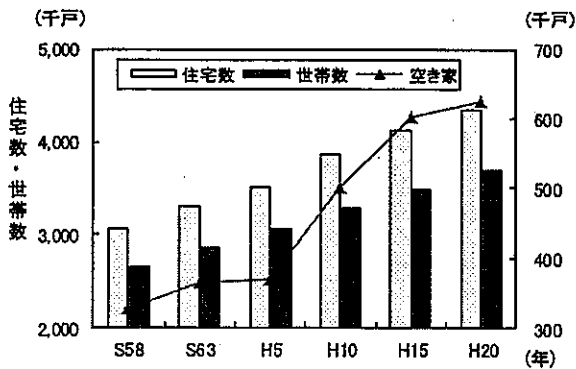
## (2) 住宅地

これまでは人口増加に伴い、住宅地が拡大してきましたが、今後の人口減少・高齢化の進展を踏まえ、住宅地開発にかかる市街化区域の拡大は、市町村マスタープラン等に地域の生活拠点として位置付けられた鉄道駅等への徒歩圏に限るものとし（「3-1 区域区分（線引き）」の決定に関する方針）も参照下さい。

また、密集市街地と考えられる地域を抱える市町は、災害危険度判定調査等を活用することにより、密集市街地等の災害に対して危険度の高い市街地を特定し、地域の実情に応じて特定防災街区整備地区や防災街区整備地区計画等の活用により、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（「3-4 都市防災に関する方針」も参照下さい）。

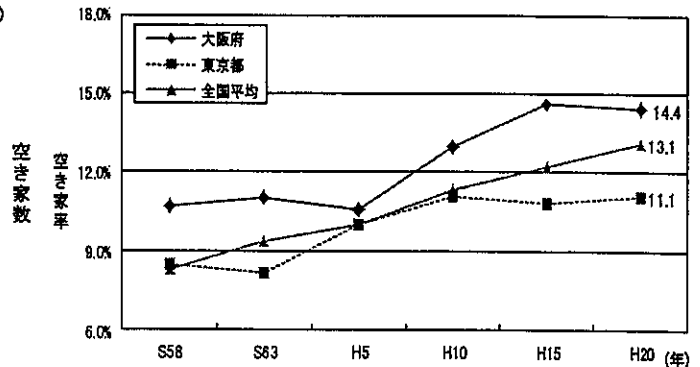
泉北ニュータウンについては、関係機関と連携を図りながら、地区センター・近隣センターの活性化や公的賃貸住宅の活用方策の検討等、既存施設等のストックの有効活用という視点も踏まえながら、まちの再生に向けた取組を進めます。

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



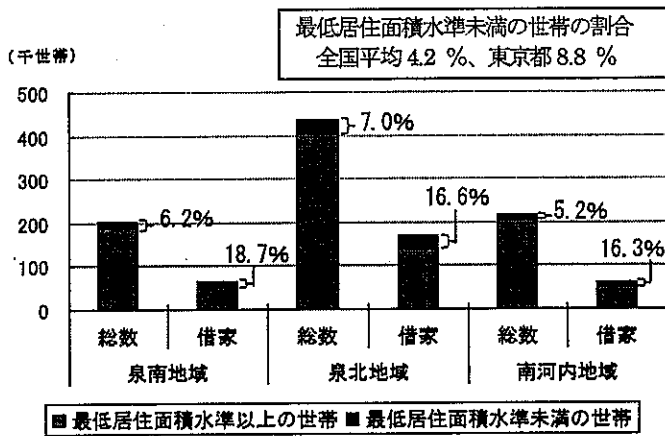
出典：住宅・土地統計調査（S58～H20、総務省）

図表 4-7-3 地域別の空き家率の推移

	南河内 地域	泉北 地域	泉南 地域
H15	11.2%	13.2%	12.6%
H20	10.6%	12.4%	11.7%

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)

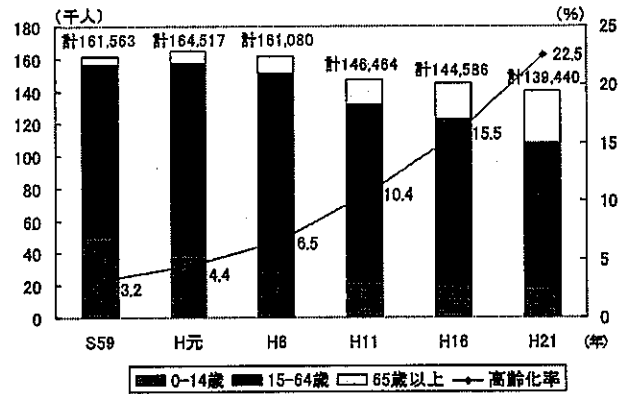


最低居住面積水準：世帯人数に応じて、健康で文化的な住生活を営む基礎として必要不可欠な住宅の面積に関する水準であり、4人家族の場合 50㎡です。

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)

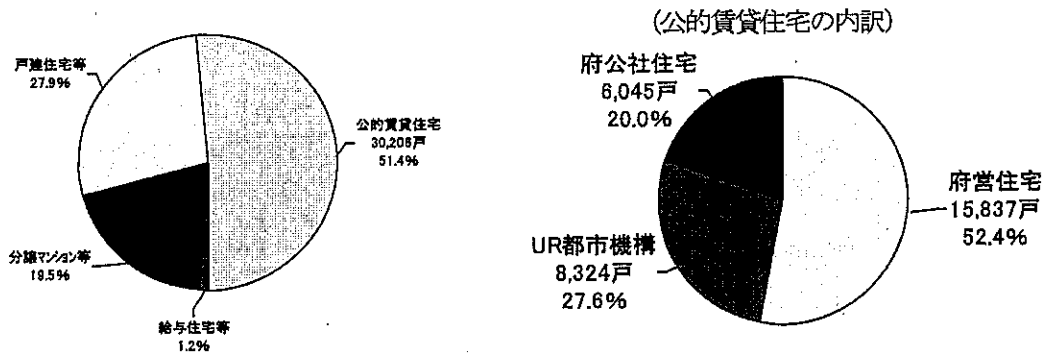
図表 4-7-5 泉北ニュータウンの年齢別人口の推移



注) 各年 12月末現在

出典：泉北ニュータウン再生指針(H22.5 堺市)を基に作成

図表 4-7-6 泉北ニュータウンにおける公的賃貸住宅の状況



- ・公的賃貸住宅は、各事業者データに基づく現況管理戸数 (H21.3時点)。
- ・公的分譲住宅は、堺市資料より集計 (H21.4時点)。
- ・給与住宅は、昭和46年の処分計画書に基づき各住宅の管理企業へのヒアリングにより確認 (H21.10時点)。
- ・戸建住宅は、住宅地図 (H20.10版) において、居住者の名義が確認できる区画を1戸として集計。
- ・民間マンションは、住宅地図 (H20.10版) の住戸数を集計したが、分譲・賃貸の確認ができないため合算値。

出典：泉北ニュータウン再生指針(H22.5 堺市)を基に作成

<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 (大阪府住生活基本計画) (H19.3)
- ・大阪府高齢者・障がい者住宅計画 (H19.3)
- ・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
- ・災害に強いすまいとまちづくり (H9.3)
- ・大阪府営住宅ストック総合活用計画 (H19.1)

## 第5章 都市魅力の創造

### ～都市の魅力を高めます～

低炭素社会の実現、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等によって、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 都市環境に関する方針

##### 1 現状と課題

###### (1) 低炭素社会の実現（地球温暖化対策）

府域における平成20（2008）年度の温室効果ガス排出量は5,299万トンであり、平成2（1990）年度比で8.4%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5-1-1）。

平成32（2020）年度の新たな削減目標については、政府は公平かつ実効性ある国際的枠組みの構築や意欲的な目標の合意を前提に平成2（1990）年度比25%削減を表明しています。

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5-1-2）。

###### (3) 公害への対応

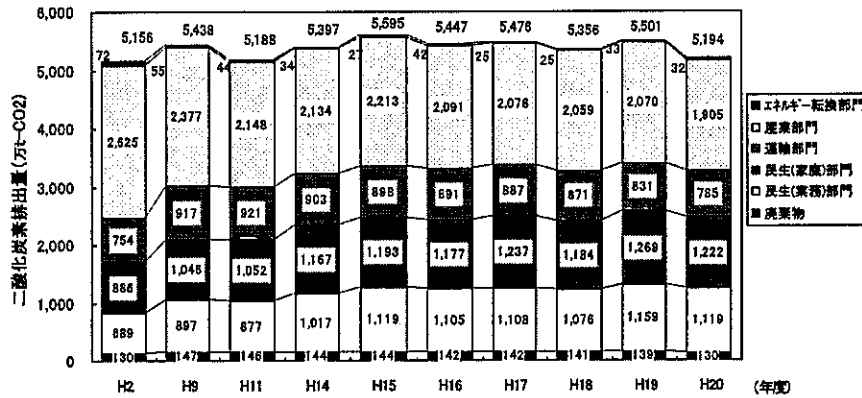
大気汚染及び水質汚濁については、全般的に改善が進んでいるものの、大阪湾の水質（COD）や光化学オキシダント等、未だに環境基準の達成が困難な項目があることから、今後も環境基準の達成・維持に向けての対応が必要です（図表5-1-3、図表5-1-4）。

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5-1-5）。

(4) 生物多様性の保全・向上

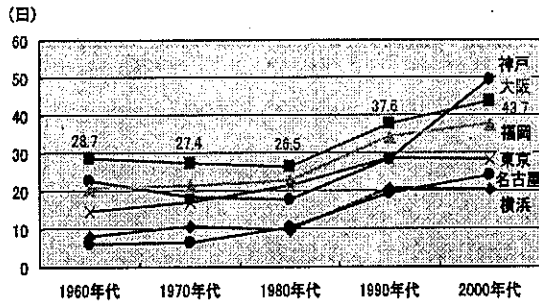
開発等による種の減少・絶滅、生息・生育地の減少、里地里山の手入れ不足等による自然の質の変化や地球温暖化の影響等により生物の多様性が急速に低下していることから、生物多様性の保全及び向上について取り組むことが必要です。

図表 5-1-1 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（H21）

図表 5-1-2 大阪府における熱帯夜の状況



出典：気象庁資料

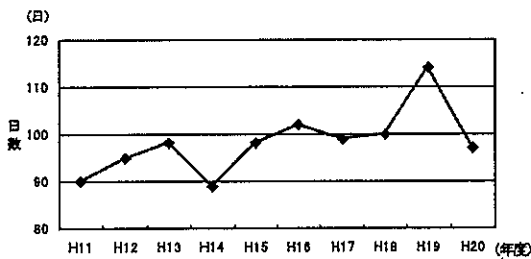
図表5-1-3 河川のBOD、大阪湾のCOD（75%水質値（表層））の環境保全目標達成状況

年度	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	
河川 (BOD)	達成水域数	48	43	37	42	53	59	58	57	58	85
	全水域数	73	73	73	73	73	80	80	80	80	80
	達成率	69.0%	58.9%	50.7%	57.5%	68.3%	73.8%	72.5%	71.3%	72.5%	81.3%
大阪湾 (COD)	達成地点数	6	7	7	6	9	8	6	6	6	8
	全地点数	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
	達成率	40.0%	46.7%	46.7%	40.0%	60.0%	53.3%	40.0%	40.0%	40.0%	53.3%

注) CODの表層は満潮下1m層です。

出典：大阪府環境白書（H21）

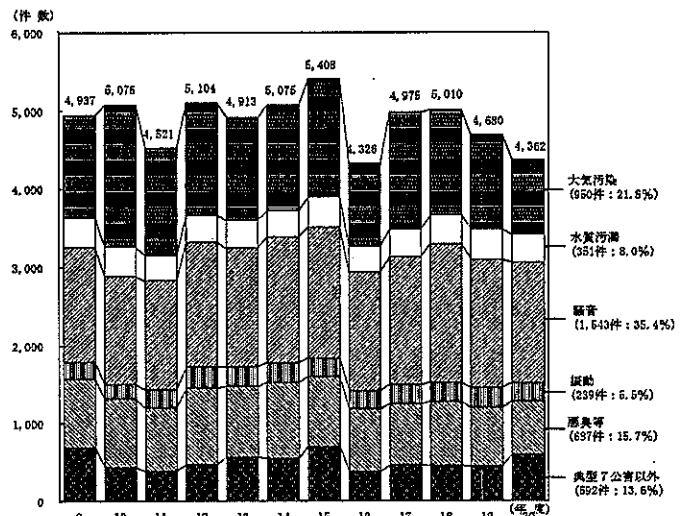
図 5-1-4 屋間の光化学オキシダント濃度が環境基準を超えた日数（南部大阪地域 23局平均）



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（H21）

図表5-1-5 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) 低炭素社会の実現（地球温暖化対策）

低炭素社会の実現に向けて、政府の取組と連動して、府域で平成 32（2020）年度に平成 2（1990）年度比 25%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。このため、住宅地開発にかかる市街化区域の拡大は、市町村マスタープラン等に地域の生活拠点として位置付けられた鉄道駅等への徒歩圏に限定するほか、モビリティマネジメントの実施等により、公共交通機関の利用を促進します。

また、温室効果ガスの吸収源対策として、金剛生駒・和泉葛城山系を保全し、健全な森づくりを推進します。

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等、地区・街区レベルにおけるエネルギーの面的な利用を促進します（図表 5-1-6）。

#### 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 CO<sub>2</sub> 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。

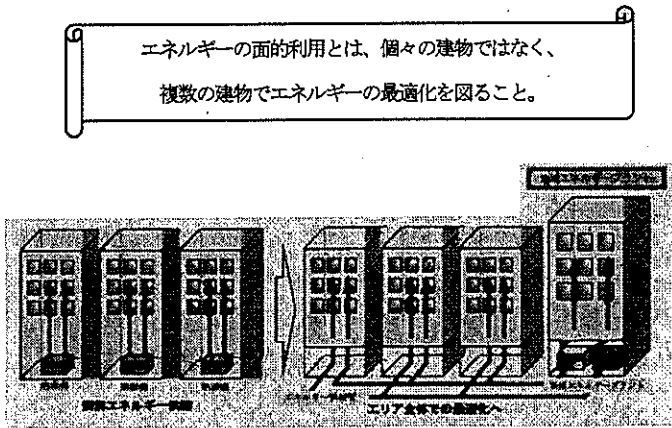
EV の普及については、EV 用充電インフラの整備や EV のカーシェアリングの導入を図ります。あわせて、エコカー全般の普及を官民協働で推進し、平成 32（2020）年度に府域の自動車の 2 台に 1 台をエコカーにすることを目指します。

### (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 5-1-7）。

また、あわせて道路の歩道部における透水性舗装や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5-1-6 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5-1-7 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。

また、生活排水処理対策等を計画的に進めることで、水質汚濁の改善を図ります。

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。また、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。

### (4) 生物多様性の保全・向上

小島自然海岸等の自然海浜保全地区や金剛生駒・和泉葛城山系、農地、河川等の多様な自然環境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。

#### <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)
- ・瀬戸内海の環境の保全に関する大阪府計画 (H20.5)
- ・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 (H19.6) 【改定中】 等
- ・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 (H20.3)
- ・大阪エコカー普及戦略 (H21.12)



## 5-2 みどりの大阪の推進

### 1 現状と課題

平成21年7月に実施した調査では、79.8%と多くの人が大阪府の都市部はみどりが少ないと感じています(図表5-2-1)。

本区域では、緑地の割合は46.2%、市街化区域内の緑被率は13.8%となっています。

金剛生駒山系や和泉葛城山系はみどり豊かな山地景観及び自然環境を有することから、その保全、整備を図る必要があります。

歴史的資源や良好な田園環境を活かしたみどりの保全、整備を図る必要があります。

大規模古墳やため池、良好な樹林地が多数分布することから、その保全やこれらを活かした公園緑地等の整備を図るなど、地域性豊かなみどりの形成を図る必要があります。

長い海岸線を有することから、「共生の森」づくりをはじめ、多様な海岸環境の保全、回復と、これらの利用拠点としての公園緑地の拡充を図る必要があります。

密集市街地も多く見られることから、住環境改善や防災に資する都市基幹公園、住区基幹公園等を適正に整備する必要があります。

本区域の金剛生駒山系・和泉葛城山系、大和川・石川・臨海部、大阪中央環状線、大泉緑地・錦織公園・(仮称)泉佐野丘陵緑地等の大規模公園緑地をみどりの骨格として保全、整備するとともに、主要道路や主要河川、自然歩道等によりみどりのネットワークづくりを進める必要があります。

泉北丘陵、泉南丘陵、羽曳野丘陵における良好な住宅地等のみどりの保全や育成を図る必要があります。

竹内街道、東高野街道、紀州街道、熊野街道等の南河内や泉州の歴史が感じられる旧街道沿いのみどりや景観の保全が必要です。

市街地のうちヒートアイランド優先対策地域は一部ですが、市街化区域内の緑被率は平均を下回っているため、海陸風などを活かした「みどりの風の軸」の形成や、緑化によるクールスポットの形成が必要です。

### 2 今後の方針

具体的な取組については、「みどりの大阪推進計画(平成21年12月)」によることとし、「地域別のみどりの将来像」を踏まえることとします。中でも、以下の観点を重点的に取り組みます(詳細は「みどりの大阪推進計画(平成21年12月)」を参照下さい)。

### (1) 「みどりのネットワーク」の形成

周辺山系やベイエリアの豊かな自然が街をつつみ、それらの自然が河川や道路を軸として街へと導かれ、そして街の中でも都市公園をはじめとする緑の拠点が緑道や街路樹などでつながれた「みどりのネットワーク」を形成します（図表 5-2-2）。

### (2) 「みどりの風の軸」の形成 ～みどりの風促進区域の指定～

「みどりのネットワーク」において、効果的にクールスポットを形成するため、海と山が近接し、海陸風が吹いている大阪の地形特性とみどりが持つクーリング効果を活かして、河川や道路等の空間、その周辺をみどりでつなぐことによる「みどりの風の軸」の形成を目指します。

具体的には、主要道路や河川を軸に、府民が実感できるみどりを増やすため、沿線の民有地を含めた区域を「みどりの風促進区域」（図表 5-2-3）として定めます。この区域では軸となる道路等への緑化の重点化、沿線の民有地等において、緑被率に加え、質も考慮し見えるみどりを重視した「緑視率」の概念を新たに導入し、建ぺい率や容積率等の都市計画上の規制に対する緩和策等を有効に活用した緑化誘導、区域内緑化のための府民や企業との協働等の取組を必要に応じ組み合わせ、みどり豊かなセミパブリック空間を重点的に創出します。

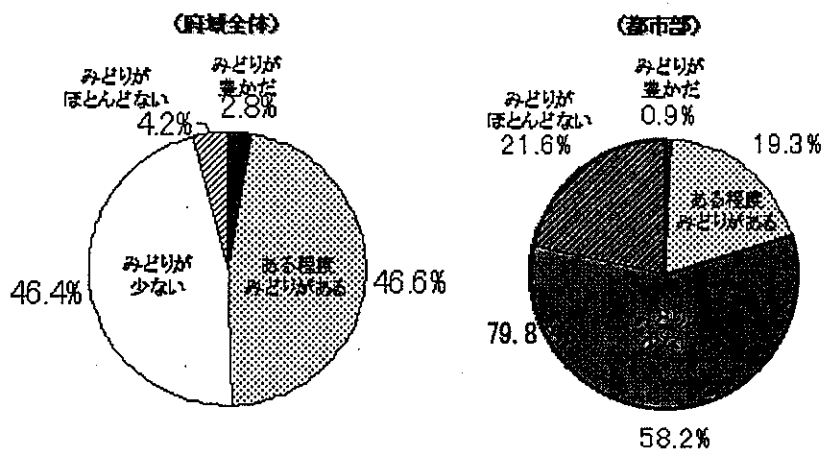
## 3 目 標

「みどりの大阪推進計画」では、平成 37 年（2025 年）を計画期間として、緑地を府域面積に対して約 4 割以上確保し、市街化区域における緑被率を 20% 確保することを目標としています。また、大阪府域にみどりがあると感じる府民の割合を約 5 割から約 8 割に、最近みどりに触れた府民の割合を約 4 割から約 8 割に増やすことを目標としています。

このため、「みどりの大阪推進計画」における 4 つの基本戦略を効果的に進め、本マスタープランの期間において、特に以下の取組を進めます。

- 今後、森林、樹林地、農地等の保全に努め、大泉緑地、（仮称）泉佐野丘陵緑地等の施設緑地の整備や生産緑地の指定をはじめ都市部の緑化等を進めることによって、緑地面積を確保し、現在の緑地率（46.2%）を維持し、府域面積の約 4 割以上の確保に寄与できるよう努めます。
- 条例等による緑化施策を更に推進するほか、少なくとも大規模集客施設を立地可能とする地区計画（開発整備促進区）を定める地区や、市街化調整区域から市街化区域に編入し新たに開発整備を行う地区等においては、地区計画等により、緑被率 20% 以上を確保することとします。その他市街化区域における工場跡地の土地利用転換を図る地区等においても、地区計画を定めるなど緑被率の向上を目指します。
- 市街化調整区域の地区計画により、開発を行う場合にも、同様の水準を目指します（「3-3 市街化調整区域の土地利用の方針」も参照下さい）。
- 府民実感につながる「みどりの風の軸」を形成するための「みどりの風促進区域」に重点的に施策を講じ、みどりに対する府民意識を向上させます。

図表 5-2-1 みどりに対する府民の意識



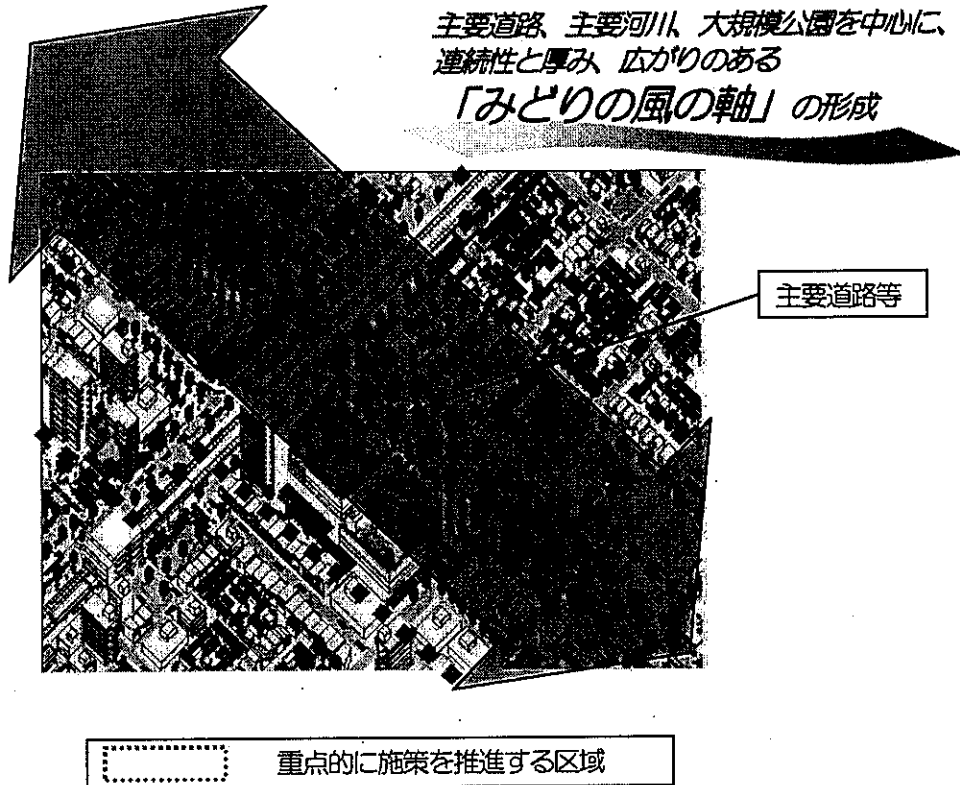
出典：政策マーケティング調査「大阪のみどりについて」（H21.7、大阪府）

図表 5-2-2 みどりのネットワーク図



出典：みどりの大阪推進計画（大阪府）

図表 5-2-3 「みどりの風促進区域」のイメージ



出典：みどりの大阪推進計画（大阪府）

<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（都市基盤施設編）（建築物及びその敷地編）（H19.3） 等

## 5-3 都市景観に関する方針

### 1 現状と課題

本区域は、仁徳陵古墳や応神陵古墳等、日本有数の大型古墳が密集する百舌鳥・古市古墳群をはじめ、日本最古の官道として知られる竹内街道や高野街道、熊野街道、府内唯一の伝統的建造物群保存地区の富田林寺内町等、歴史的・文化的資源が数多く存在する地域です。

府の景観計画では広域的観点から大阪中央環状線、国道26号（第二阪和国道）、国道170号（大阪外環状線）沿道及び大和川、石川沿岸、金剛・和泉葛城山系区域を景観計画区域とし、景観形成方針を定め、大規模な建築行為（高さ20m超、または建築面積2000㎡超）などを対象に届出制度による景観形成を進めています。

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5-3-1）。

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、多くの人内外から集まる「成熟した魅力ある都市づくり」が求められており、地域の歴史、文化、風土等に根ざした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

大阪府が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。そのためには、全ての市町村が景観行政団体となり、地域の特性に合わせた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、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おり、都市魅力の向上のため、電柱や電線類のない景観形成を促進します。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5-3-2、図表5-3-3）。

### 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（「5-2 みどりの大阪の推進」も参照して下さい）。

### ④ 屋外広告物の規制・誘導

道路等の公共施設に接し、周辺環境と屋外広告物を調和すべき地区等を中心に、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。

### ⑤ 建築物の高さの制限

ランドマークや山並み等の眺望景観の保全や、スカイライン等も考慮し、建築物の高さを誘導することが重要です。

## (2) 優先的に景観形成を進めるのが望ましい地区

「大阪府景観形成基本方針（H20.4）」においては、景観上重要な要素を持つ地区について、景観形成を進めることを示しています。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ふ観点から、以下のとおり優先的に景観形成を促進します。特に石畳と淡い街灯まちづくり支援事業を実施している地区において、先導的に取組を促進します（図表 5-3-4）。

**■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

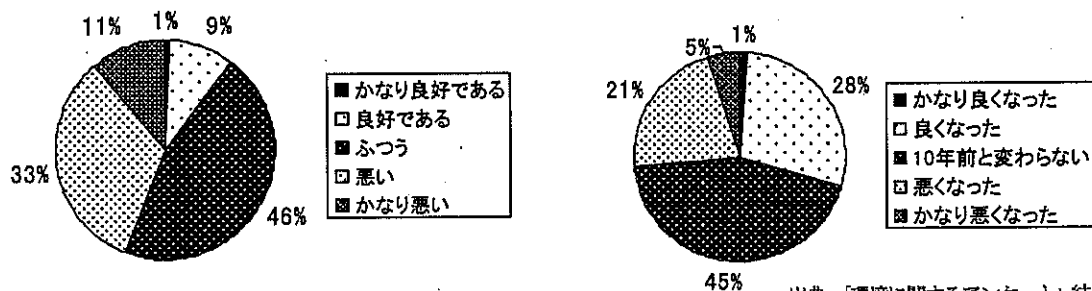
[地域の人々が誇りと愛着を感じ、多くの人々の交流を生む]

③河川や山地、里地里山等の自然環境地区  
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]

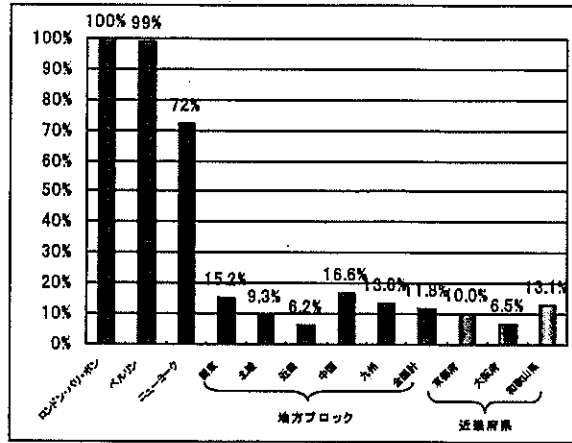
⑤新市街地地区・土地利用転換地区

図表 5-3-1 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）

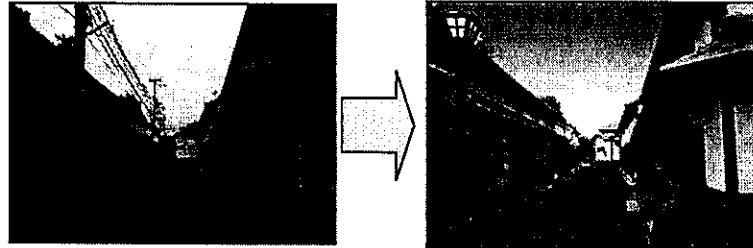
図表 5-3-2 市街地の幹線道路における無電柱化率の現状



※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）  
 ※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）

出典：国土交通省資料等により大阪府作成

図表5-3-3 事例：高野街道周辺地域（河内長野駅～三日市町駅間）  
 ・[石畳と淡い街灯まちづくり支援事業実施地区]

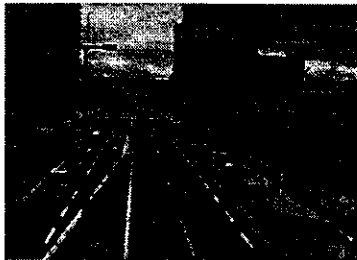


【整備前 (現状)】

【整備後 (イメージ)】

出典：大阪府・河内長野市

図表 5-3-4 事例：良好な都市空間



泉佐野市 りんくうタウン

出典：大阪府



富田林市 富田林寺内町

出典：富田林市



岸和田市 岸和田城周辺

出典：大阪府

<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）
- ・大阪府営住宅ストック総合活用計画（H19.1） 等
- ・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）

