

## 第2章 基本的な方針 (ターゲット)

本章では、都市計画マスタープランの一部とみなされる本計画が果たすべき役割を踏まえ、都市の現状と課題を整理し、本計画の基本的な方針を定めます。

## 第2章 基本的な方針（ターゲット）

本章では、都市計画マスタープランの一部とみなされる本計画が果たすべき役割を踏まえ、都市の現状と課題等を整理し、本計画の基本的な方針を定めます。

### 2-1. 上位計画でのまちづくりの方向性

#### （1）第五次大阪狭山市総合計画（令和3年（2021年）3月）

本市の最上位計画である、第五次総合計画では、「人と人、人と地域がつながり、誰もが居場所や役割をもつことができる全ての人にやさしいまちづくり」を基本理念とし、「水・ひと・まちが輝き みんなの笑顔未来へつなぐまち ~みんなで作る おおさかさやま~」を市の将来像に設定しています。さらに、この将来像実現に向けた5つのまちづくりの目標を「施策の大綱」として位置づけています。本計画における基本的な方針についても、これらに即するものとします。

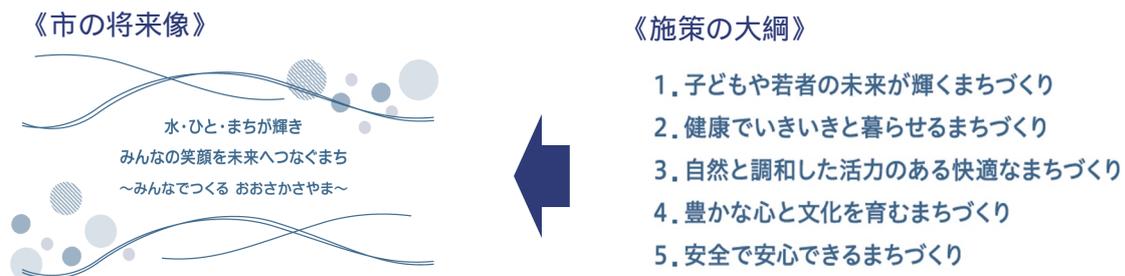


図 2 1 第五次総合計画より抜粋

#### （2）大阪狭山市魅力ある都市空間ビジョン

##### ~都市計画マスタープラン~（令和4年（2022年）3月）

本計画の上位計画であり、かつ、本計画を一部とする都市計画マスタープランは、「社会潮流の変化」を、チャンスとして“捉えるべき機会”、備えておくべき“今後の脅威”に分類し、さらに、本市の現状を評価できる事項である“今ある強み”と、解決すべき事項である“今ある弱み”に分類したうえで、“空間形成に資する取組みの方針”として、「まちづくりの主要テーマ」を位置づけ、主要テーマの実現に向けた「テーマ別の取組方針」や「分野別の取組方針」を定めています。本計画では、これら市の将来像実現に向け、まちのリメイクに必要な、戦略的かつ計画的な具体的な方策を盛り込むものとします。

主要テーマ1 強みを伸ばす

身近な魅力が活きる生活空間の向上

主要テーマ2 弱みを補う

活力がつながるにぎわい空間の形成

主要テーマ3 脅威に備える

強靱で持続可能な都市空間の実現

図 2 2 都市計画マスタープランより抜粋

## 2-2. 現状と課題の把握

本計画がめざすべき市の将来像は、第五次総合計画および都市計画マスタープランに即します。

第1章に示すとおり、本計画の役割は「居住を含めた「都市機能」の「誘導」と「公共交通ネットワーク」の「形成」により、都市を緩やかにコントロールすること、市の将来像実現に向け、中長期的な方策を推進することです。そのため本節では、まず本市の都市構造に係る現状と課題を分野別に把握することで市全体の状況を網羅的に確認するとともに、都市機能等の拠点形成のあり方の検討に向けて、都市計画マスタープランに基づくエリア別の現状と課題の把握を行います(第1章・1-5の記載に基づく)。

なお、本節で現状と課題を把握したうえで、次節(2-3)にて立地適正化により解決する課題の整理を行い、本計画の基本的な方針(ターゲット)の検討(2-4)を行います。

### 2-2. 現状と課題の把握

#### (1) 都市分析に基づく分野別の課題の把握

人口 産業 土地利用 建物利用(空家) 都市施設  
交通(鉄道・駅) 交通(バス)  
交通(歩行者空間(ウォークアブルネットワーク)) 防災・減災 財政

#### (2) 都市機能誘導(拠点形成)に関するエリアごとの課題の把握

中心市街地エリア 近隣中心エリア 公共・文化交流エリア  
沿道サービスエリア 都市機能増進検討エリア  
人とみどりの共生ゾーン



### 2-3. 立地適正化により解決する課題

- (1) 居住誘導の方針において解決すべき課題
- (2) 都市機能誘導(拠点形成)の方針により解決すべき課題
- (3) 公共交通ネットワークの方針により解決すべき課題



### 2-4. 立地適正化の基本的な方針(ターゲット)

整理した課題に基づいた“基本的な方針”の検討

図 2-3 現状と課題を踏まえた立地適正化の基本的な方針

## (1) 都市分析に基づく分野別の課題の把握

関連計画(関連施策)と本計画が一体となって解決すべき共通の課題を抽出するため、本市全体での、人口や高齢化等の現状と推移、地域経済、財政状況などを分析し、把握します。

### 人口

現状
<p>【現在の人口】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 本市の人口は令和2年(2020年)まで増加し続けており、平成12年(2000年)から令和2年(2020年)の20年間で1,439人増加している(参考・基礎調査資料 p.1)。</li></ul> <p>【将来人口予測】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● しかし、大阪狭山市人口ビジョン・第2期大阪狭山市総合戦略に基づく将来人口推計では、令和12年(2030年)には、約57,400人、令和22年(2040年)には約55,100人となり、令和47年(2065年)には5万人を下回ると展望されている(図2-4)(参考・基礎調査資料 p.1)。</li><li>● 加えて、少子高齢化の進展も見込まれ、令和2年(2020年)現在の年少人口約13.3%、老年人口は28.7%であるが、令和27年(2045年)には15.0%、34.3%になり、令和47年(2065年)には15.5%、31.0%になると展望されている(図2-5)(「第2期大阪狭山市総合戦略」 p.7-8)。</li></ul> <p>【人口密度・人口集中地区(DID)】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● また、人口密度は本市全体で49.02人/ha(令和2年(2020年)国勢調査)であり、これは人口集中地区(DID)の基準である1haあたり40人を上回る。</li><li>● なお、令和2年(2020年)国勢調査における人口集中地区の人口密度は76.01人/haであり、図2-7に示すとおり、おおむね市街化区域と重なる範囲に広がっている(参考・基礎調査資料 p.5)。</li></ul> <p>【狭山ニュータウン地区の人口予測】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 狭山ニュータウン地区は、ゆとりある住みよいまちという本市のイメージを牽引してきたが、本市の中でも高齢化の進行が著しい地区となっている(都市計画マスタープラン p.30)。</li><li>● 本市の人口が増加傾向であり、高齢化率も27.6%に留まるのに対し、狭山ニュータウン地区の人口は減少傾向であり、令和2年(2020年)時点の高齢化率は40.0%である(住民基本台帳に基づく)(参考・基礎調査資料 p.6)。</li></ul>

↓

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>● 本市の人口はこれまで増加傾向であったが、今後は人口減少・少子高齢化社会の進行を前提としたまちづくりのあり方について検討が必要である(都市計画マスタープラン p.6)。</li><li>● 本市の学校園を取り巻く状況を見ると、小規模化と大規模化が同時進行しており、施設の建替えの時期等も見据えながら、より良い教育環境の実現を図るよう努める必要がある(大阪狭山市立学校園の適正規模・適正配置に関する基本方針 p.18)。</li></ul>



図 2-4 人口・将来人口の推移 (「第 2 期大阪狭山市総合戦略」より)

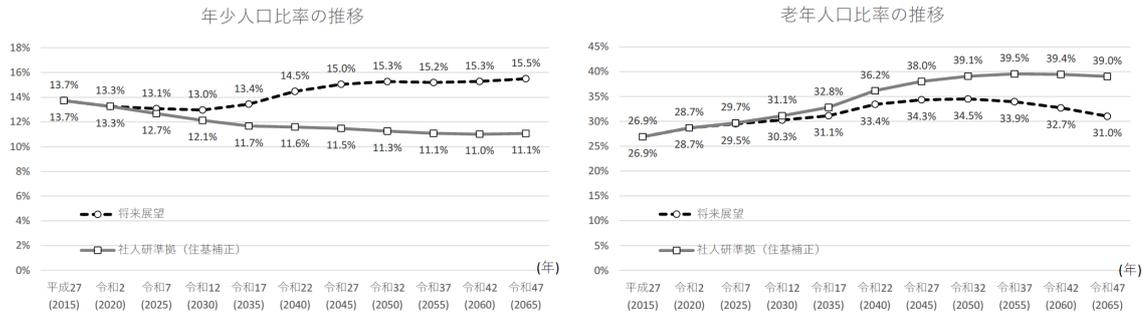


図 2-5 年少人口及び老年人口比率の推移 (「第 2 期大阪狭山市総合戦略」より)

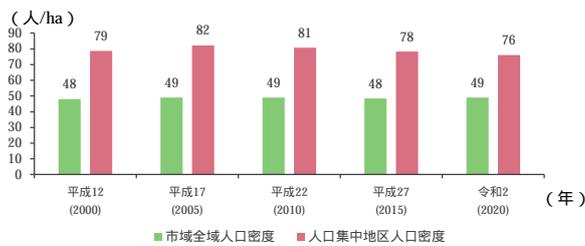


図 2-6 人口密度 (1ha あたりの人口)、人口集中地区と市域全体の比較

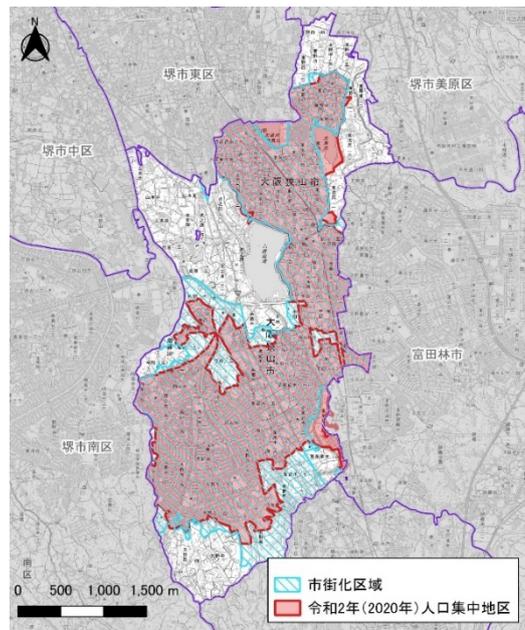


図 2-7 人口集中地区と市街化区域

## 産業

現状
<ul style="list-style-type: none"><li>● 令和 2 年（2020 年）国勢調査によれば本市の就業者及び通学者のうち、市外で就業・通学する人の割合は約 67.9%であり、多くの市民が市外で就業している（参考・基礎調査資料 p.7）。</li><li>● 本市の製造品出荷額及び小売業事業所数はいずれも増加傾向（参考・基礎調査資料 p.7-8）である一方で、本市の用途地域指定については、工場や商業施設等産業系はあわせて約 2.0%（市域全体に占める割合）と少ない（都市計画マスタープラン p.25）。</li><li>● 都市計画マスタープラン改定に関する市民意識調査によると、日用品の買物先を市内とする人は 84.4%であるのに対し、買回品の買物先では市内が 27%で、堺市は 23%、大阪市が 13%、和泉市が 10%であり、市外での買物が多くなっている（都市計画マスタープラン p.15）。</li><li>● 商店数及び事業所数は増減があるものの、全体的には減少傾向である（都市計画マスタープラン p.25・参考・基礎調査資料 p.7-8）。</li><li>● また、人口減少・少子高齢化社会の進行や人びとの価値観の変化、農業の担い手不足、農地周辺の土地利用の変化等に伴い、農家数及び経営耕作面積が減少傾向にある（都市計画マスタープラン p.28）。</li></ul>



課題
<ul style="list-style-type: none"><li>● 本市は、豊かな農地と調和のとれた住居系の土地利用を基本として発展してきたことから、事業所や大規模な商業施設等の集積が低いことに加え、商業及び工業をはじめとする既存の事業所等の建替え等への課題、通勤通学や買回品の購入及び余暇活動等の市外流出に伴う、地域活力の低下が弱みであり、対策に向けた検討が必要である（都市計画マスタープラン p.53）。</li></ul>

## 土地利用

### 現状

#### 【土地利用】

- 本市の土地利用は用途別で見ると、最も多い「一般市街地・集落地」が市域の約48.0%（570.0ha）を占め、次いで「田・畑・休耕地」が約19.1%（226.2ha）を占める。この「一般市街地・集落地」は住宅が中心である（参考・基礎調査資料 p.9）。
- なお、「田・畑・休耕地」、「山林」、「その他緑地」、「水面」をあわせた自然的土地利用は合計400.23haであり、市域の約33.7%を占める（図 2-8）（参考・基礎調査資料 p.9）。
- 市民意識調査では「閑静な住環境がある」（61.3%）の評価が非常に高く、「公園などのみどりの空間が充実している」（32.4%）の評価も高い（都市計画マスタープラン p.16）。

#### 【地価】

- 令和6年（2024年）において、住宅地で最も地価が高い地点は、狭山2丁目周辺であり170,000円/㎡である。平成24年（2012年）（126,000円/㎡）以降上昇が続いており、12年間で約1.3倍程度上昇している。なお、商業地の最も高い地点は、金剛駅周辺であり216,000円/㎡である。（参考・基礎調査資料 p.41）。



### 課題

- 本市の約48.0%を占める「閑静な住環境」は本市がもつ強みのひとつであることに加え、市域の約33.7%を自然的な土地利用が占めており、みどり豊かな都市空間が形成されており市民の評価も高いことから、適切な維持と向上に向けた取組みの検討が必要である（都市計画マスタープラン p.22）。
- 地価の上昇から本市の居住環境が評価されていると考えられるが、今後もこの傾向を維持することが必要である。

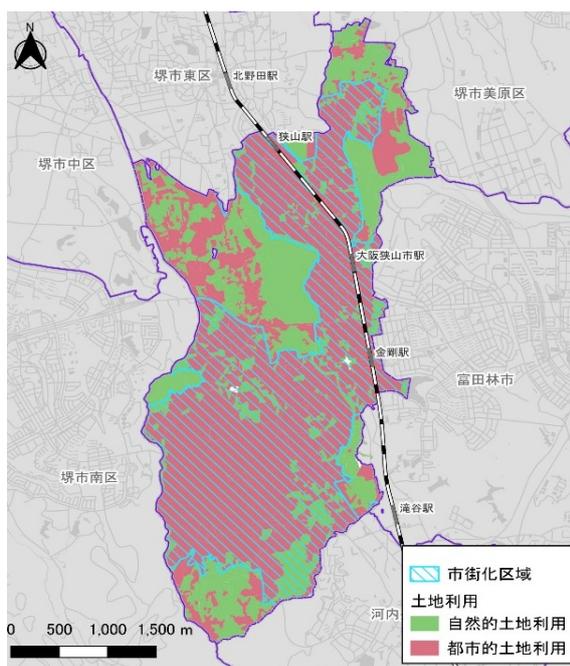


図 2-8 本市の土地利用（自然的・都市的）状況図



## 都市施設

現状
<ul style="list-style-type: none"><li>● 本市の公共施設と道路、公園、下水道等の基盤施設は、老朽化等により一斉に更新時期を迎える（都市計画マスタープラン p.39）。</li><li>● 本市の道路網は、南北方向の国道 310 号、府道河内長野美原線、市道狭山河内長野線、東西方向の府道森屋狭山線、堺狭山線、市道の甘山高蔵寺線、金剛泉北線等により、幹線道路網が形成されており、都市計画道路の進捗率は 42.1%である（都市計画マスタープラン p.33）。</li><li>● 本市では、公園等における、イベントや市民活動、河川におけるアドプトリバーやクリーンアクション等による清掃活動、今熊市民の森や副池オアシス公園における自然環境の維持・保全に関する取組みなど、水・みどりを舞台に多様な市民活動が展開されている（都市計画マスタープラン p.37）。</li><li>● 本市の公共下水道は全域で概成しており、狭山池をはじめとする公共用水域の水質及び暮らしの衛生環境の保全に寄与している。下水道整備率は計画決定区域に対して、汚水は概ね 100%であり、雨水は概ね 50%である。（都市計画マスタープラン p.36・本計画基礎調査編 p.20）。</li></ul>



課題
<ul style="list-style-type: none"><li>● 老朽化が進む基盤施設や公共施設は計画的な維持修繕により長寿命化を進め、必要に応じて更新・再編に向けた検討が必要である（都市計画マスタープラン p.57）。</li><li>● 国道 310 号や府道河内長野美原線など日常で利用する幹線道路の慢性的な渋滞の解消や狭い区間の解消、交通安全対策などについて、引き続き計画的な整備が必要である（都市計画マスタープラン p.33）。</li><li>● 水・みどりの空間に対する市民の利用ニーズの多様化が進んでいることや、市民団体の高齢化、担い手不足等が課題となっていることから、狭山池をはじめとする水・みどりや街区公園などの暮らしに身近な空間が、市民活動の場、自己実現や交流の場、憩いの場など、多様な活用となるよう、柔軟な管理・運営・活用等について検討が必要である（都市計画マスタープラン p.37）。</li><li>● 今後も公共下水道を適切に維持管理・更新することが良質な居住空間の創出に必要である。また浸水対策として、雨水の排水先である河川や下水道施設への負荷軽減のため、開発等における雨水流出抑制施設等の設置に向けた指導の強化や、水利組合等と連携したため池や農業用水路の保全及び改修、ため池や農地、緑地といったみどりをグリーンインフラとして捉え、これらの維持・保全・活用により、雨水貯留機能等の維持・向上の取組み検討が必要である（都市計画マスタープラン p.36,59）。</li></ul>

街区公園とは、街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、1箇所当たり面積 0.25ha を標準として配置する。

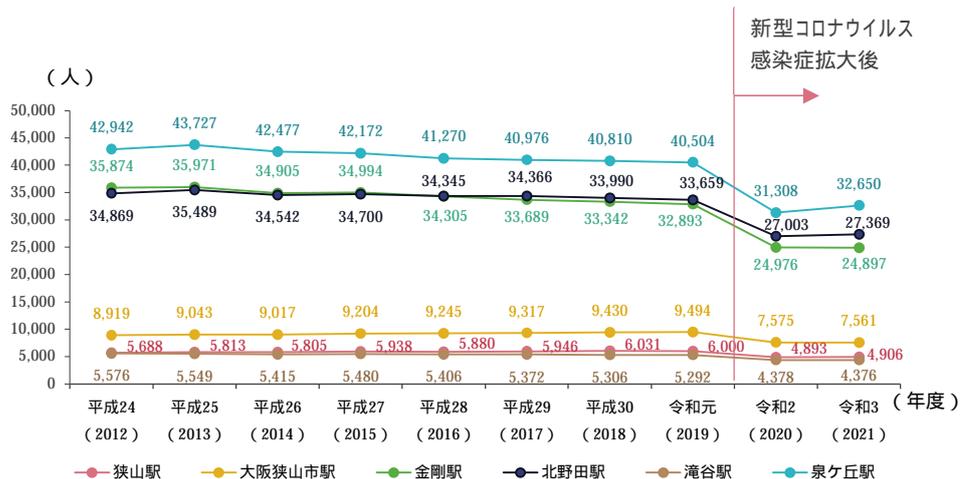
## 交通（鉄道・駅）

現状
<p>【金剛駅】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 金剛駅の利用者数を平日・休日の別でみると、平日の乗車人員は 15,367（トリップ/日）であるのに対し、休日は 5,009（トリップ/日）であり、平日の 32.6%である。これは同程度の利用者数である泉北高速鉄道株式会社泉北高速鉄道線泉ヶ丘駅（以下、「泉ヶ丘駅」という。）（平日 14,437（トリップ/日） 休日 6,679（トリップ/日）：46.3%）と比較しても平日休日の利用者数の差が大きく、金剛駅が通勤目的で利用される駅であるという特性を示している（参考・基礎調査資料 p.34）。</li><li>● 金剛駅の利用者の駅までの交通手段をみると徒歩が最も多く 43.0%であり、次いでバス（22.2%） 自動車（16.1%）となっており、大阪狭山市駅（徒歩 87.4%）および狭山駅（徒歩 76.6%）の利用者は徒歩の割合が多いことと比較しても、金剛駅利用圏域は市内外に広がっていると考えられる（参考・基礎調査資料 p.31）。</li><li>● 一方で、金剛駅の利用者数は新型コロナウイルス感染症の拡大後の減少幅（図 2-10）が市内 3 駅で最も大きく、約 20%減少している（参考・基礎調査資料 p.31）。</li></ul> <p>【大阪狭山市駅】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 大阪狭山市駅の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大を迎える前の令和元年度（2019 年度）まで一貫して増加傾向（図 2-10）で、駅を利用する人のうち約 87.4%が徒歩で駅まで来ていることから、周辺に居住する市民を中心に利用されている（参考・基礎調査資料 p.31）。</li></ul> <p>【狭山駅】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 狭山駅の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大を迎える前の令和元年度（2019 年度）まで一貫して増加傾向（図 2-10）で、駅を利用する人のうち約 76.6%が徒歩で駅まで来ていることから、周辺に居住する市民を中心に利用されている（参考・基礎調査資料 31）。</li></ul> <p>【広域ネットワークとしての鉄道・駅】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 本市は大阪市中心部から直線距離で 20km 圏に位置し、市内を縦貫している南海電気鉄道高野線（以下、「南海電鉄高野線」という。）の 3 つの駅があり、堺市中心部とは約 15 分、大阪市中心部とは約 25 分で結ばれている（第五次総合計画 p.13）。</li><li>● 泉ヶ丘駅（堺市）は、都市計画マスタープランにて日常生活圏における拠点に位置づけられ、1 日の平均乗降客数は 32,650 人（図 2-10）で、近隣の駅では最も利用者数が多い（参考・基礎調査資料 p.31）。</li><li>● 北野田駅（堺市）は、都市計画マスタープランにて日常生活圏における拠点に位置づけられ、1 日の平均乗降客数は 27,369 人（図 2-10）で、概ね金剛駅と同程度である（参考・基礎調査資料 p.31）。</li><li>● 滝谷駅（富田林市）は、都市計画マスタープランにて日常生活圏における拠点に位置づけられ、1 日の平均乗降客数は 4,376 人（図 2-10）で狭山駅よりも利用者が少ない（参考・基礎調査資料 p.31）。</li></ul>

↓

課題

- 市民の通勤通学等の主要な移動手段として利用されている南海電鉄高野線については、利便性の維持・向上の取組みが必要である（都市計画マスタープラン p.66）。
- 大阪市や堺市の都心部をはじめとする周辺都市との広域公共交通ネットワークを構築し、利便性の高い広域生活圏の形成に向けた取組みが必要である（都市計画マスタープラン p.66）。



このグラフは大阪府統計年鑑に基づく乗降客数であるため、市提供資料における乗車人員とは集計方法が異なるため、数値が一致しない。

図 2 10 駅別 1 日平均乗降客数（大阪府統計年鑑）

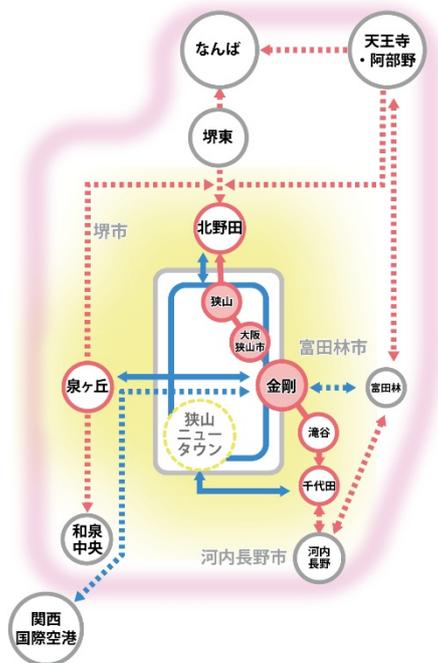


図 2 11 生活圏を踏まえた広域公共交通ネットワークの形成イメージ（都市計画マスタープラン p.87）

## 交通（バス）

現状
<ul style="list-style-type: none"><li>● 市民意識調査では、身近な地域で評価する点として「公共交通の利便性が良い」（32.7%）ことが2番目に多く挙げられる一方、課題として「公共交通の利便性が悪い」（27.4%）が3番目に多く挙げられており（都市計画マスタープラン p.31 及び p.33）、両面の評価がある。</li><li>● 本市が南海バス株式会社に運行を委託する市内循環バス（以下、「市循環バス」という。）南海バス株式会社が運営する路線バス（以下、「南海路線バス」という。）及び近鉄バス株式会社の運営する路線バス（以下、「近鉄路線バス」という。）により、市内全域がバス停留所の徒歩圏 500mの範囲に重なっており空白地がない（図 2-12、参考・基礎調査資料 p.37）。</li><li>● 令和6年（2024年）に行った市循環バス利用実態のアンケート調査において、新たにバス停の設置を希望する駅やスーパー等の場所として、泉ヶ丘方面（63%）が最も多く、次いで新近畿大学病院（46%）、富田林市方面（24%）となっている。（参考・基礎調査資料 p.38）。</li><li>● 南海路線バスは本市南部と泉ヶ丘駅（堺市南区）、千代田駅・河内長野駅（いずれも河内長野市）を結ぶバス路線を有している（参考・基礎調査資料 p.36）。</li><li>● 近畿大学病院等が令和7年（2025年）（予定）に堺市へ移転した後は、バスの便数減少等、公共交通機関の利便性の低下が懸念されている（狭山ニュータウン地区再生推進計画 p.19）。</li></ul>



課題
<ul style="list-style-type: none"><li>● 市民にとって重要な移動手段である、路線バス及び市循環バスを将来にわたり維持するため、利便性の高い公共交通ネットワークの形成に向けた検討が必要である（都市計画マスタープラン p.86）。</li><li>● バスネットワークの形成においては、鉄道駅など交通結節点の機能改善と連動しながら、市民の生活実態や日常生活圏を踏まえたルートの見直し、近隣市への乗り入れ、停留所の再配置、近畿大学病院等の移転等に伴う運行路線や運行時刻の変更などについて、公共交通事業者や、近隣市等、関係機関と連携しながら、公共交通ネットワークの再編が必要である（都市計画マスタープラン p.86）。</li><li>● 公共交通ネットワークを将来にわたり維持していくため、交通事業者や市民等と連携した利用促進の取り組みが必要である（都市計画マスタープラン p.86）。</li><li>● 中心市街地拠点及び近隣中心拠点における鉄道駅やバス停などの交通結節点周辺においては、鉄道、バス、自転車、徒歩等あらゆる移動手段の乗り換えが想定できることから、快適で利便性の高い乗り換え環境の形成をめざし、IoT等の技術を活用した各種交通サービス間連携や、周辺道路や歩行者空間の環境改善等について検討が必要である（都市計画マスタープラン p.86）。</li></ul>



## 交通（歩行者空間（ウォーカブルネットワーク））

現状
<ul style="list-style-type: none"><li>● 近年、都市の空間を人中心の空間へ転換し、民間投資と連動しながら居心地が良く歩きたくなるまちなかを形成することで、人びとの出会いや交流、豊かな生活、まちの魅力の創出といった好循環が生まれ、都市再生につなげる取組みが盛んとなっている。</li><li>● 本市においては、水・みどりといった本市の強みを活かし、郊外都市のモデルとなる歩きたくなるまちなかの創出を進めている（都市計画マスタープラン p.8）。</li><li>● 本市の歩道設置率は 75.6%であり、近隣市と比較すると高い数値である（参考・基礎調査資料 p.54）。</li></ul>

↓

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>● 鉄道駅周辺、主要な幹線道路、河川沿いの遊歩道、歴史街道、公園や公共施設内の通路などを歩行者ネットワークで結び、歩行者が安全かつ快適に移動することができるウォーカブルネットワークの形成に向けた取組みが必要である（都市計画マスタープラン p.55）。</li><li>● ネットワークの形成にあたっては、水とみどりのネットワークや地域に点在する歴史文化遺産の一体的な活用とも連携した魅力的な歩行者空間の形成に取り組むとともに、鉄道駅周辺、幹線道路、通学路などを中心に歩道整備や交通安全対策等の推進が必要である（都市計画マスタープラン p.55）。</li><li>● また、安全で安心できる歩行者空間を形成するため、地域の意向や道路の状況に応じて、防犯灯の設置や不特定多数の人が往来する場所への防犯カメラの設置、植栽等による死角の排除等、防犯対策の取組みが必要である（都市計画マスタープラン p.55）。</li></ul>



図 2-13 陶器山・天野街道（左）および狭山池公園（右）

## 防災・減災

現状
<ul style="list-style-type: none"><li>● 本市には地すべり防止区域、土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域、洪水浸水想定区域、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食・氾濫流）、局地的豪雨等による浸水被害の発生が想定される区域等がある（参考・基礎調査資料 p.42～ p.47）。</li></ul>



課題
<ul style="list-style-type: none"><li>● 災害予測分析や地理的特徴を十分踏まえ、ソフト・ハードの両面から、適切な防災・減災対策の取組みが必要である。</li></ul>

防災に関する詳細な分析・課題の整理・取組方針の検討は第 5 章に詳説します。

## 財政

現状
<ul style="list-style-type: none"><li>● 人口減少・少子高齢化社会の進行による扶助費などの義務的経費が増加する一方で税収が減少しており、高度経済成長期の人口急増に対応するために整備された公共施設や道路、公園、下水道施設等の基盤施設は、老朽化等により一斉に更新時期を迎える（都市計画マスタープラン p.39）。</li><li>● 公共施設を全て現状のまま維持した場合、今後 40 年間の修繕・改修・更新費用は年平均約 14.2 億円と見込まれ、いずれも過去 10 年間の決算額における公共施設への投資的経費の年平均額（約 11.8 億円）を上回っている（公共施設等総合管理計画 p.11）。</li></ul>



課題
<ul style="list-style-type: none"><li>● 基盤施設について、長期的な視点を持ち、財政や人口の見通しと LCC（ライフサイクルコスト）に配慮した計画的な維持管理、長寿命化と更新、再編に取り組むとともに、公民連携や情報通信技術等を活用した施設の有効活用等の検討が必要である（都市計画マスタープラン p.39）。</li><li>● 今後の財政状況を勘案し、現有の総量のすべての維持更新は、推計上きわめて困難といえることから、施設の複合化、統廃合、用途変更、総量の縮減による更新費用等の抑制、インセンティブの付与による民間事業者の参画などのさまざまな方策を視野に入れながら、公共施設等のあり方の検討が必要である（公共施設等総合管理計画 p.11 及び公共施設再配置方針 p.1 を踏まえ記載）。</li></ul>

## (2) 都市機能誘導(拠点形成)に関するエリアごとの課題の把握

第1章に示すとおり、本計画は「コンパクトシティ+ネットワーク」の視点から、居住誘導及び都市機能誘導(コンパクト)と、公共交通ネットワーク(ネットワーク)が連動したまちづくりについて、検討するものです。

また、本計画がめざすべき市の将来像は都市計画マスタープランに即します。都市計画マスタープランでは、土地利用に関する基本的な考え方として「土地利用の将来ビジョン」(図 2-14)が示されています。土地利用に関する方針は、都市空間の形成において重要となるものであり、本計画も“空間の形成”に資する取組みの方針を示すものであることから、「土地利用の将来ビジョン」に基づく、エリアごとの土地利用のあり方について、現状と課題の把握を行います。

なお、土地利用の将来ビジョンでは、市域を「市街地ゾーン」、「人とみどりの共生ゾーン」に大別したうえで、「特性を踏まえた土地利用を図るエリア」を別に定めています。

そのため、これらのゾーン及びエリアに基づき課題を把握することとしますが、第1章で示すとおり、本計画では、市街化区域内に居住誘導区域を定め、そのなかで都市機能誘導(拠点形成)集約化、拠点化、ネットワーク強化等により、利便性を向上すべき区域を都市機能誘導区域として定める必要があることから、「市街地ゾーン」において、特に都市機能誘導(拠点形成)が検討される中心市街地エリア、近隣中心エリア、公共・文化交流エリア、「特性を踏まえた土地利用を図るエリア」において、都市機能誘導(拠点形成)に関連性のある沿道サービスエリア、都市機能増進検討エリアの課題を個別に確認します。

あわせて、都市機能誘導(拠点形成)をめざすエリアではないですが、市全体のゾーン及びエリアに基づく課題を把握する観点から市街化調整区域における人とみどりの共生ゾーン全体の課題を把握するものとします。

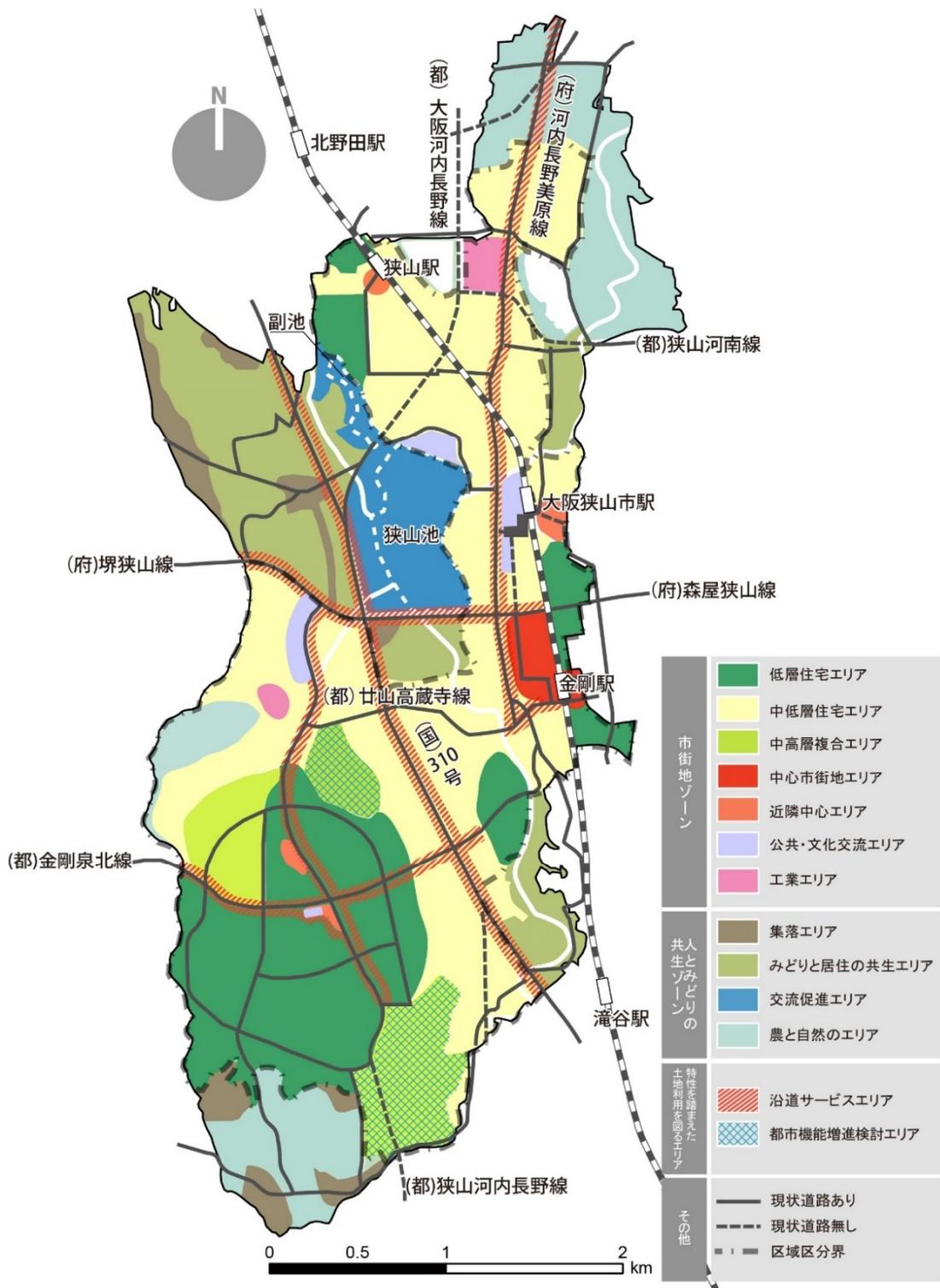


図 2-14 本市の土地利用の将来ビジョン（都市計画マスタープラン p.78）

## 中心市街地エリア

現状
<ul style="list-style-type: none"><li>● 金剛駅の乗降客数は、24,897 人/日である（図 2-10、参考・基礎調査資料 p.31）。</li><li>● 金剛駅を利用する人のうち富田林市を出発地とする人が最も多く、次いで大阪狭山市、堺市となっている（平日に金剛駅で乗車する人は 15,367（トリップ/日）であり、うち富田林市を出発地とする人は 8,674（トリップ/日）、大阪狭山市を出発地とする人は 5,426（トリップ/日）、堺市を出発地とする人は 1,001（トリップ/日）である）。（参考・基礎調査資料 p.34）。</li><li>● 金剛駅は特急停車駅でもあり、駅前には南海路線バスやタクシーの交通結節点として駅前広場が整備されており、高い公共交通の利便性を確保していることは本市の強みのひとつである（都市計画マスタープラン p.31）。</li></ul>

↓

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>● 交通結節点であり商業機能等が集積している金剛駅周辺は、駅東側の富田林市との連携も踏まえながら、多様な来街目的を有するエリアとして、公共公益機能、商業機能、サービス機能、都市型の居住機能等、多様な都市機能が集積するとともに、本市の玄関口にふさわしい都市デザインや景観により、にぎわいがあり、居心地が良く歩きたくなるまちなかの実現に向けた検討が必要である（都市計画マスタープラン p.64）。</li></ul>



図 2-15 金剛駅西口（左）および東口（右）

## 近隣中心エリア

### 現状

#### 【大阪狭山市駅周辺】

- 大阪狭山市駅の乗降客数は、7,561 人/日である（図 2-10、参考・基礎調査資料 p.31）。
- 大阪狭山市駅を利用する人は駅まで徒歩で来る人が 87.4%と最も多い。また市内から利用する人の割合が最も多く 64.9%（大阪狭山市 1,999（トリップ/日） 富田林市 1,082（トリップ/日））となっている。（参考・基礎調査資料 p.31 及び p.34）
- 大阪狭山市駅は交通結節点であり、鉄道とバスといった移動手段が交わり、市内外からの人びとが利用する拠点となっている（都市計画マスタープラン p.83）。

#### 【狭山駅周辺】

- 狭山駅の乗降客数は、4,906 人/日（図 2-10）である（参考・基礎調査資料 p.31）。
- 狭山駅を利用する人は駅まで徒歩で来る人が 76.6%と最も多い。また本市内から利用する人の割合が最も多く 66.3%（大阪狭山市 1,732（トリップ/日） 堺市 743（トリップ/日） 富田林市 139（トリップ/日））となっている。（参考・基礎調査資料 p.31 及び p.34）
- 狭山駅は交通結節点であり、鉄道とバスといった移動手段が交わり、市内外からの人びとが利用する拠点となっている（都市計画マスタープラン p.83）。

#### 【狭山ニュータウン中央交差点周辺】

- 狭山ニュータウン地区は、ゆとりある住みよい街という本市のイメージを牽引してきたが、本市の中でも特に高齢化の進行が著しい地区となっており、空家・空地の増加、買い物弱者への対応、住宅・施設の老朽化等さまざまな課題が顕在化している（都市計画マスタープラン p.30）。
- 狭山ニュータウン中央交差点付近は交通結節点として位置づけられ、日常生活に必要な生活支援機能が集積することに加え、行政、文化交流、福祉等に関する機能が集積している（都市計画マスタープラン p.64 及び 72）。

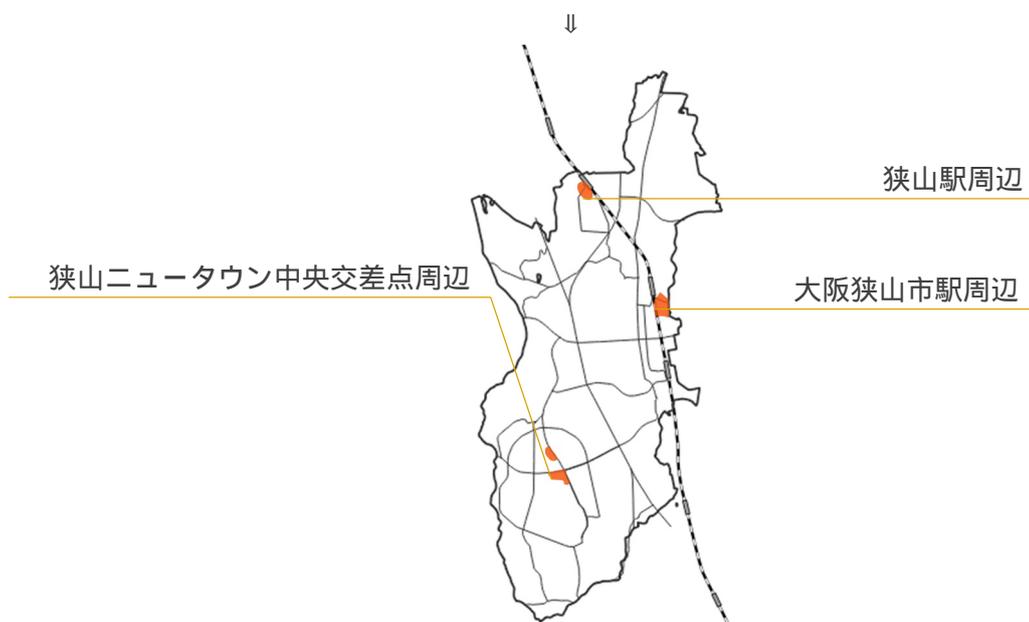


図 2 16 近隣中心エリア位置図

## 課題

### 【大阪狭山市駅周辺】

- 大阪狭山市駅周辺においては、近隣住民の日常生活を支える生活支援機能等の集積や周辺の土地利用状況に応じた周辺道路の環境改善、拠点周辺の歩行者空間の環境改善、公共交通機能の再編等を進めることで、生活利便性が高く、居心地が良く歩きたくなるまちなかの実現に向けた検討が必要である（都市計画マスタープラン p.64）。
- 隣接する公共・文化エリアとの連携や機能分担を踏まえた、近隣住民の居住環境の維持・向上に取り組む必要がある（都市計画マスタープラン p.72）。

### 【狭山駅周辺】

- 狭山駅周辺においては、近隣住民の日常生活を支える生活支援機能等の集積や周辺の土地利用状況に応じた周辺道路の環境改善、拠点周辺の歩行者空間の環境改善、公共交通機能の再編等を進めることで、生活利便性が高く、居心地が良く歩きたくなるまちなかの実現に向けた検討が必要である（都市計画マスタープラン p.64）。

### 【狭山ニュータウン中央交差点周辺】

- 近隣住民の日常生活を支える生活支援機能等の集積や周辺の土地利用状況に応じた周辺道路の環境改善、拠点周辺の歩行者空間の環境改善、公共交通機能の再編等を進めることで、生活利便性が高く、居心地が良く歩きたくなるまちなかの実現に向けた検討が必要である（都市計画マスタープラン p.64）。
- 隣接する公共・文化エリアとの連携や機能分担を踏まえた、近隣住民の居住環境の維持・向上に取り組む必要がある（都市計画マスタープラン p.72）。
- 大阪府営住宅ストック活用計画に基づく、大阪府の検討状況等を踏まえ、エリア一帯の再生、活性化に寄与する方策等について、大阪府との協議を進める必要がある。（狭山ニュータウン地区再生推進計画 p.26）



図 2-17 狭山駅（左）・ニュータウン連絡所（狭山ニュータウン中央交差点周辺）（右）

## 公共・文化交流エリア

現状
<p>【市役所・文化会館周辺】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 市役所周辺は、公共機能や文化機能、福祉機能、生涯学習機能等が集積する区域であり、公共・文化交流拠点として、都市における人びとの豊かな生活を支える施設として機能している（都市計画マスタープラン p.72 及び p.108）。</li></ul>
<p>【狭山池周辺】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 狭山池公園周辺は、拠点的な公園として市内外から多くの人が集まる区域であり、公共・文化交流拠点として、都市における人びとの豊かな生活を支える施設として機能している（都市計画マスタープラン p.72 及び p.108）。</li><li>● 狭山池周辺の拠点整備については、「大阪狭山市水とみどりのネットワーク構想」において、重点アクションエリアと位置づけられており、にぎわいや交流を生む機能導入、府立狭山池博物館・市立郷土資料館との連携による取組みの検討などが示されている（大阪狭山市水とみどりのネットワーク構想 p.19）。</li></ul>
<p>【今熊地区周辺】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 今熊地区周辺は、公共機能や文化機能、福祉機能、生涯学習機能等が集積する区域であり、公共・文化交流拠点として、都市における人びとの豊かな生活を支える施設として機能している（都市計画マスタープラン p.72 及び p.108）。</li></ul>
<p>【狭山ニュータウン中央交差点周辺】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 狭山ニュータウン中央交差点周辺は、公共機能や文化機能、福祉機能、生涯学習機能等が集積する区域であり、公共・文化交流拠点として、都市における人びとの豊かな生活を支える施設として機能している（都市計画マスタープラン p.72 及び p.108）。</li></ul>



図 2 18 公共・文化交流エリア位置図

## 課題

### 【共通】

- 住民同士の交流ができる機能など新たな機能導入や各施設の連携による情報発信機能の増進により、利便性の高いエリアのあり方を検討する必要がある。
- 市内外から人びとが集まり、さまざまな活動を継続して行うために必要な機能の導入や取組みを推進する必要がある（都市計画マスタープラン p.72）

### 【市役所・文化会館周辺】

- 市役所周辺は、行政機能や文化交流機能等が集積しているため、文化的な活動が日々行われ、親しみ集える空間の形成が必要である。
- また、水とみどりのネットワークの玄関口として、人びとの交流を促進できるよう、情報発信機能等の増進をめざす必要がある（都市計画マスタープラン p.64）

### 【狭山池周辺】

- 狭山池は本市の中心に位置する総合公園であり、市内外から多くの人が集まり、継続してさまざまな活動が行われていることから、にぎわい、憩い、交流するための機能や情報発信機能等の増進をめざすとともに、府立狭山池博物館・市立郷土資料館や市役所周辺の施設との一体的な活用を促進し、必要な機能の導入や環境整備について検討が必要である（都市計画マスタープラン p.64）

### 【今熊地区周辺】

- 今熊地区周辺は、行政、文化交流、福祉等に関する機能が集積しているため、これらの維持・向上により、利便性が高く親しみ集える空間の形成が必要である（都市計画マスタープラン p.64）

### 【狭山ニュータウン中央交差点周辺】

- 狭山ニュータウン中央交差点周辺は、行政、文化交流、福祉等に関する機能が集積しているため、これらの維持・向上により、利便性が高く親しみ集える空間の形成が必要である（都市計画マスタープラン p.64）



図 2-19 文化会館（左）・図書館・公民館（今熊地区周辺）（右）

## 沿道サービスエリア

現状
<ul style="list-style-type: none"><li>● 本エリアは、(国)310号、(府)堺狭山線、(府)河内長野美原線、(府)森屋狭山線、(都)狭山河内長野線、(都)廿山高蔵寺線、(都)金剛泉北線の沿道として、交通利便性を活かした産業機能や商業サービス機能等の立地を推進する区域であり、周辺地域の生活利便性を高め、地域活力を向上させるとともに、周辺の農地等の維持・保全、景観への配慮を適切に行い、都市的土地利用と農的土地利用が調和した空間形成を図るエリアである(都市計画マスタープラン p.77)。</li></ul>



課題
<p>周辺地域の居住環境や景観等に配慮しつつ、幹線道路沿道の交通利便性を活かした日用品を中心とした物販・飲食等、商業サービス機能や、交通ネットワークを活用した産業機能などの集積を進めるとともに、歩行者空間の整備等、道路環境の改善を進めることで、生活利便性を高め、地域活力の向上が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 周辺の住環境や農地等への影響抑制、景観への配慮を適切に行うことで、調和のとれた土地利用の推進が必要である(都市計画マスタープラン p.77)。</li></ul>

## 都市機能増進検討エリア

現状
<ul style="list-style-type: none"><li>● 帝塚山学院大学狭山キャンパスが令和3年(2021年)4月に泉ヶ丘キャンパスへ統合された。</li><li>● 大野東の近畿大学病院等は令和7年度(2025年度)に移転を予定している(都市計画マスタープラン p.77)。</li></ul>



課題
<ul style="list-style-type: none"><li>● 施設移転により生じる大規模な土地利用の変化については、土地所有者や地域の意向、持続可能な都市経営や周辺地域への影響等を踏まえ、そのあり方を検討し、必要に応じて都市計画の決定、運用等の検討が必要である(都市計画マスタープラン p.59 及び p.77)。</li></ul>

## 人とみどりの共生ゾーン

現状
<ul style="list-style-type: none"><li>● 本ゾーンは市街化調整区域であることから、無秩序な市街化を抑制している（都市計画マスタープラン p.63）。</li><li>● 人口減少・少子高齢化社会や人びとの価値観の変化、農業の担い手不足、周辺の土地利用の変化等に伴い、農家数及び経営耕作面積が減少傾向にある（都市計画マスタープラン p.28）。</li><li>● 地区計画制度により、地域の意向等を踏まえた土地利用のあり方について検討することが可能である（都市計画マスタープラン p.54 及び 58）。</li></ul>

↓

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>● 無秩序な市街化を抑制し、豊かな自然環境やまとまりのある農地、公園・緑地等の維持・保全をめざす必要がある（都市計画マスタープラン p.63）。</li><li>● 農業の担い手不足や休耕地の連担する地域など、現実的に営農を継続することが困難な地域においては、周辺地域の暮らしを支えるために必要な生活支援機能や、交通利便性を活かした地域の活力の向上につながる産業機能、集落の人口維持に必要な居住環境等への土地利用の展開の検討が必要である（都市計画マスタープラン p.58 及び p.63）。</li><li>● 幹線道路沿道など土地利用のポテンシャルが高い地域においては、周辺地域の居住環境や営農環境等に配慮し、周辺地域や市全体の活力の向上につながる産業機能等の導入の検討が必要である（都市計画マスタープラン p.54 及び p.63）。</li><li>● 「大阪狭山市市街化調整区域における地区計画の運用ガイドライン」により、地区計画制度等を柔軟かつ適正に運用することで、周辺の営農環境や居住環境等に配慮した計画的な土地利用の提案等に適切に対応する必要がある（都市計画マスタープラン p.58）。</li><li>● 土地利用の検討においては、地域の特性、地域の意向、交通アクセスの状況等を踏まえ、適切な基盤施設の整備や公園・緑地等の配置、周辺地域の営農環境への配慮がなされた、計画的かつ本市を先導するような環境調和型の良好な都市空間の形成に向けた検討が必要である（都市計画マスタープラン p.58 及び p.63）。</li></ul>

### (3) 課題のまとめ

#### 都市分析に基づく課題

##### 人口

人口減少・少子高齢化社会の進行を前提としたまちづくりのあり方についての検討

##### 産業

事業所や大規模な商業施設等の集積が低いこと、既存事業所等の建替え等の課題、通勤通学や買回品の購入及び余暇活動等の市外流出に伴う、地域活力の低下への対応

##### 土地利用

「閑静な住環境」とみどり豊かな都市空間の適正な維持と向上に向けた取組み  
地価の上昇傾向の維持

##### 建物利用（空家）

空家の発生抑制及び適切な維持管理の促進。既存ストックとしての有効活用と流通促進

##### 都市施設

公共施設の計画的な維持管理、長寿命化と更新、再編  
計画的な道路整備  
公園等の柔軟な管理運営・活用  
公共下水道の適切な維持管理

##### 交通（鉄道・駅）

主要な移動手段である南海電鉄高野線の利便性の維持・向上  
広域公共交通ネットワークによる、利便性の高い広域生活圏の形成

##### 交通（バス）

利便性の高い公共交通ネットワーク形成  
公共交通ネットワークの再編連携による利用促進  
交通結節点における各種交通サービス間連携、環境改善

##### 交通（歩行者空間）

安全かつ快適に移動できるウォークアブルネットワーク形成  
歩道設置や交通安全対策推進  
防犯対策の取組み

##### 財政

公民連携や情報通信技術等の有効活用  
施設の複合化、統廃合、用途変更、総量の縮減による更新費用等の抑制など

##### 防災・減災

災害予測、地理的特徴を踏まえた取組み

#### 都市機能誘導（拠点形成）に関するエリアごとの課題

##### 中心市街地エリア

- ・にぎわいがあり、居心地が良く歩きたくなるまちなかの検討が必要

##### 近隣中心エリア（大阪狭山市駅・狭山駅・狭山ニュータウン地区中央交差点）

- ・生活利便性が高く、居心地が良く歩きたくなるまちなかの実現に向けた検討が必要
- ・大阪狭山市駅周辺及び狭山ニュータウン中央交差点周辺においては、隣接する公共・文化エリアとの連携や機能分担を踏まえた、近隣住民の居住環境の維持・向上の取組みが必要

##### 公共・文化交流エリア（市役所・狭山池・今熊地区・狭山ニュータウン地区中央交差点）

- ・行政機能や文化交流機能等が集積しているため、文化的な活動が日々行われ、さらに親しみ集える空間形成が必要
- ・狭山池周辺は本市の中心に位置する総合公園であり、周辺施設との一体的な活用を促進し、必要な機能の導入や環境整備が必要
- ・住民同士の交流ができる機能や施設連携による情報発信の増進が必要
- ・市内外から人びとが集まり、さまざまな活動を継続して行うための必要な機能の導入や取組みが必要

図 2 20 課題のまとめ (1/2)

## 都市機能誘導（拠点形成）に関するエリアごとの課題

### 沿道サービスエリア

- ・ 幹線道路沿道の交通利便性、生活利便性、地域活力の向上が必要
- ・ 周辺の住環境や農地等への影響抑制、景観への配慮を適切に行うことで、調和がとれた土地利用の推進が必要

### 都市機能増進検討エリア

- ・ 施設移転により生じる大規模な土地利用の変化への対応が必要

### 人とみどりの共生ゾーン

- ・ 無秩序な市街化を抑制し、豊かな自然環境やまとまりのある農地、公園・緑地等の維持・保全が必要
- ・ 地域活力の向上につながる産業機能、居住環境等への土地利用の展開が必要
- ・ 周辺地域の居住環境や営農環境等に配慮した産業機能導入等の検討が必要
- ・ 地域の特性等を踏まえた環境調和型の良好な都市空間形成に向けた検討が必要

図 2-21 課題のまとめ(2/2)

## 2-3. 立地適正化により解決する課題

前節(2 2)にて把握した課題の解決に向けては、都市計画マスタープラン等をはじめとする上位関連計画の各個別の施策と本計画が一体となって取り組む必要があります。本計画においては「1 5 計画の役割」で示すように、市の将来像実現に向け「1 . 居住誘導」、「2 . 都市機能誘導(拠点形成)」及び「3 . 公共交通ネットワーク」に関する一体的な取組み(立地適正化)により、まちの課題解決を図るものとします。また、災害予測や地理的特徴を踏まえた防災・減災対策の考え方や方策を整理した上で内容を検討するものとします。

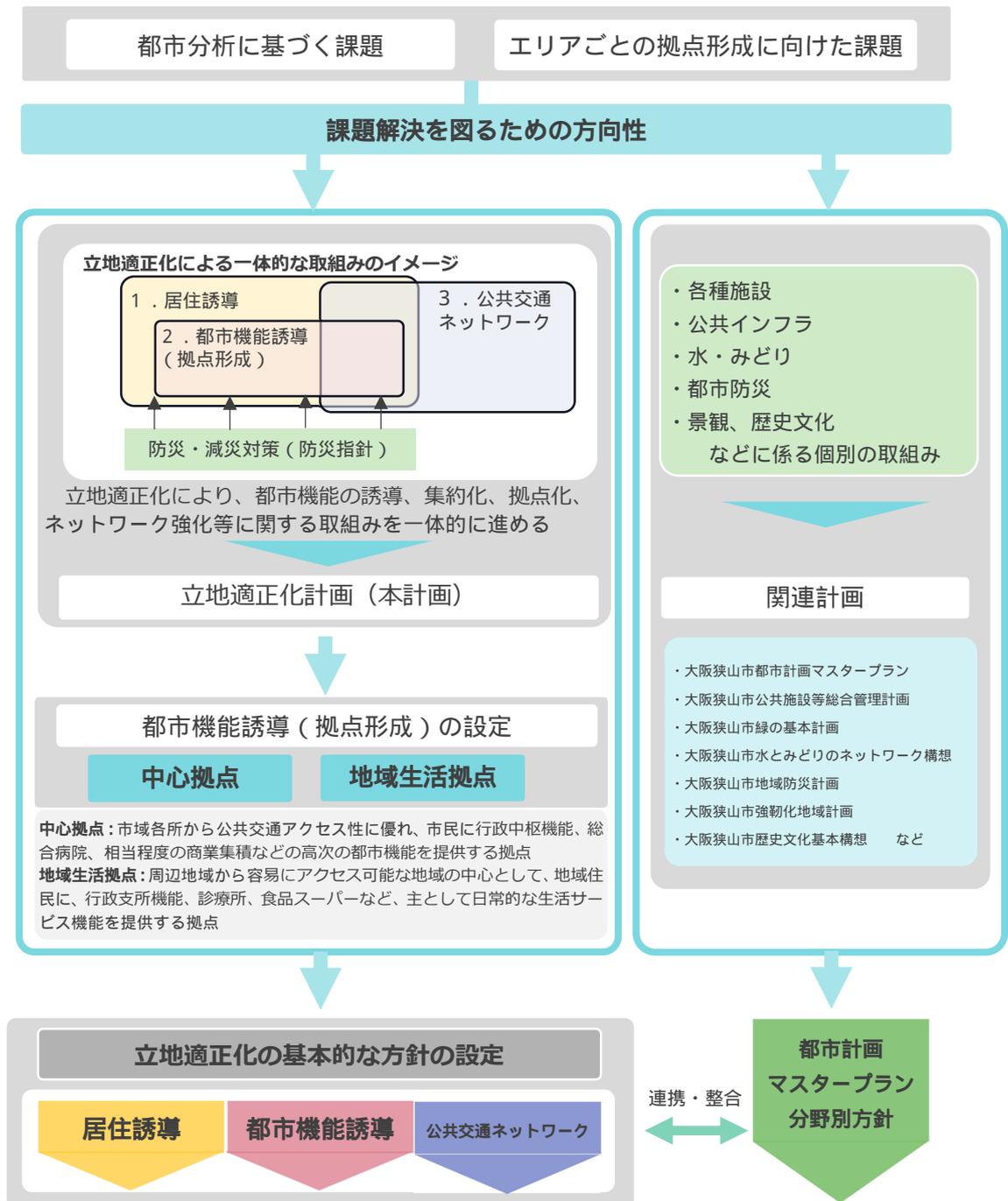


図 2 22 立地適正化により解決する課題の整理

## 都市機能誘導（拠点形成）の設定について

本計画は医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を誘導する区域（都市機能誘導区域）（都市計画運用指針 p.39）を定めるものであることから、立地適正化により都市機能の誘導、集約化、拠点化、ネットワークの強化（拠点形成）を図るエリア（以下「都市機能誘導エリア」という。）については、都市計画マスタープランで示す土地利用の将来ビジョンにおいて、都市機能の誘導に係る地域のうち、以下に示す条件を設定し、区域設定するものとします。

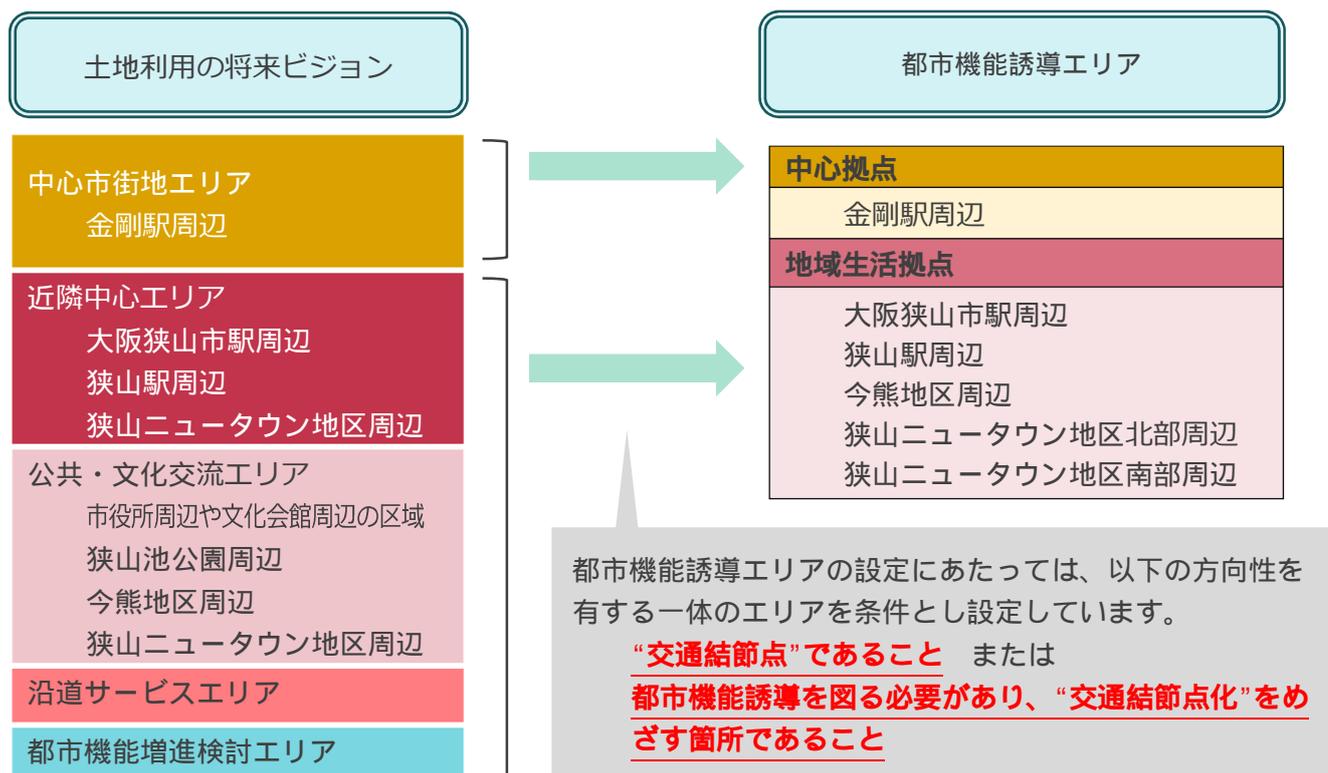


図 2 23 立地適正化により都市機能誘導（拠点形成）を図るエリアの設定

### 参考 “交通結節点”について

“交通結節点”は都市計画マスタープランにおいて、「鉄道駅など、あらゆる移動手段が交わり、市内外から人びとが利用する拠点」（都市計画マスタープラン p.130）と示しており、「交通ネットワークに関する方針」において、鉄道 3 駅周辺を交通結節点としています。本計画における“交通結節点”は、これら鉄道 3 駅周辺に加え、都市機能誘導を図ることで、“交通結節点化”をめざす箇所として、異なる交通機関の乗り換えや複数路線の乗り継ぎ等が想定される主要なバス停等がある箇所周辺など、以下の機能が求められるについても対象とすることとします。

【“交通結節点”に求められる機能】

- 異なる交通機関（鉄道と徒歩、自転車、バス、タクシー等との乗り換え）を相互に連絡し、さまざまな交通需要に対応した体系的な交通サービスを提供するものであり、相当程度の利用が期待されるものとして、交通広場等の「自動車滞留等空間」、安全かつ円滑な歩行者空間等をネットワーク区間として確保する「歩行者・自転車空間」、道路情報やバス等の公共交通情報等の提供される情報板等の「交通連携情報施設」等の機能が求められる。

## 2-4. 立地適正化の基本的な方針（ターゲット）

2-2 にて現状と課題の把握、2-3 にて課題の整理（抽出）を行い、本節では整理した課題に則り、立地適正化の基本的な方針（ターゲット）を定めます。

### （1）居住誘導の方針

#### 「地域特性に応じた良好な居住環境の形成」

##### 居住誘導 / 防災指針

##### 人口密度の維持による良質な居住環境の形成

空家や公共施設等の既存ストックの有効活用も視野に入れつつ、市街化区域における居住誘導区域及び居住誘導区域内における都市機能誘導区域を設定し、誘導施策等による居住誘導を図ることで、適切な人口密度を維持し、良質な居住環境の形成を図ります。

##### 地理的特徴等を踏まえた居住環境の安全性確保

大阪狭山市強靱化地域計画や大阪狭山市地域防災計画など関連計画及び関連施策と連携したうえで、災害予測や地理的特徴を踏まえた防災・減災の方向性を整理し、居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定や誘導施策等を推進することで、適切な居住誘導を図ります。

##### 地域の状況を踏まえた持続可能な地域づくり

地域の特性や課題等に応じたゆとりある良好な居住環境の維持・向上や周辺環境との調和、地域コミュニティの維持を図るため、立地適正化による適切な人口密度の維持及び良質な居住環境の形成を進めるとともに、都市計画マスタープランをはじめとする上位関連計画にもとづく基盤施設や公共交通機能の更新、再編、地域の状況や課題に応じた地区計画制度等関連制度の適正な運用など、上位関連計画にもとづく個別施策との連携や関連制度の活用により持続可能な地域づくりに取り組みます。

## (2) 都市機能誘導（拠点形成）の方針

### 「エリア特性を活かした魅力ある都市拠点の形成」

#### 中心拠点：金剛駅周辺

##### 都市のにぎわいと魅力があふれる場の創出による拠点形成

金剛駅周辺においては、市内居住者だけでなく多様な来街者をターゲットとして、公共公益機能、商業機能、サービス機能、都市型の居住機能等、多様な都市機能が集積する本市の玄関口かつ大阪南部の拠点としての空間価値の維持・向上をめざし、都市機能誘導区域の設定や誘導施設を位置づけ、中心市街地エリアとしての空間形成を図ります。

本エリアを中心に、複数の大規模ニュータウン（狭山ニュータウン、泉北ニュータウン、金剛ニュータウン）が連坦する特徴を活かし、堺市、富田林市、公共交通事業者をはじめとする関係団体等と連携した取組みの展開やノウハウの共有等を進め、広域エリアの核となる多様な都市機能の導入、交通結節点としての機能・空間価値の向上、広域公共交通ネットワーク強化等を促進し、広域エリア全体の拠点性や居住魅力の向上をめざすとともに、本エリアが大阪南部の核となるよう拠点形成を図ります。

ひとびとの回遊や滞在を生み出すため、居心地がよく歩きたくなるまちなかの実現を図ります。

地域生活拠点：大阪狭山市駅周辺・狭山駅周辺・今熊地区周辺・

狭山ニュータウン地区北部周辺・狭山ニュータウン地区南部周辺

### 生活利便性の維持・向上による拠点形成

大阪狭山市駅周辺・狭山駅周辺・狭山ニュータウン地区北部周辺においては、周辺の地域住民をターゲットとして、生活利便性を高めることをめざし、都市機能誘導区域の設定や誘導施設を位置づけた、近隣中心エリアとしての空間形成を図ります。

### 公共施設を集積と再配置による「住民の居場所」の拠点形成

大阪狭山市駅周辺、今熊地区周辺、狭山ニュータウン地区北部周辺においては大阪狭山市公共施設再配置方針及び大阪狭山市公共施設再配置計画（以下「大阪狭山市公共施設再配置方針及び計画」という。）等と整合し、市民全体をターゲットとした「住民の居場所」としての利便性を高めることをめざし、都市機能誘導区域の設定や誘導施設を位置づけた、近隣中心エリアとしての空間形成を図ります。

### 生涯学習・教育・子育て環境の維持向上による「学び」の拠点形成

- 大阪狭山市駅周辺・今熊地区周辺・狭山ニュータウン地区北部周辺においては、大阪狭山市立学校園の適正規模・適正配置に関する基本方針及び大阪狭山市立学校園の適正規模・適正配置に関する実施方針（以下「大阪狭山市立学校園の適正規模・適正配置に関する基本方針及び実施方針」という。）等と整合し、子育て世帯や児童・園児をターゲットとした教育環境の維持向上にあわせ、あらゆる世代をターゲットとした生涯学習・教育などの「学び」の拠点となることをめざし、都市機能誘導区域の設定や誘導施設を位置づけた、近隣中心エリアとしての空間形成を図ります。

### 狭山ニュータウン地区の再生・活性化に寄与する拠点形成

狭山ニュータウン地区周辺においては「狭山ニュータウン地区再生推進計画」等と整合し、狭山ニュータウン地区周辺の市民をターゲットとした生活利便性を高めることをめざし、都市機能誘導区域の設定や誘導施設を位置づけた、近隣中心エリアとしての空間形成を図ります。

### 近畿大学病院等跡地における望ましい土地利用による拠点形成

近畿大学病院等の移転に伴う跡地周辺にあたる狭山ニュータウン地区南部周辺においては、隣接する狭山ニュータウン地区の再生・活性化並びに、市全体のまちづくりに寄与する土地利用となることをめざし、都市機能誘導区域の設定や誘導施設を位置づけた、近隣中心エリアとしての空間形成を図ります。

### (3) 公共交通ネットワークの方針

「生活圏を踏まえた広域公共交通インフラの維持・向上」

#### 公共交通ネットワーク

##### 公共交通の利便性向上・利用促進と広域公共交通ネットワークの形成

市民の生活利便性向上と、交通インフラである公共交通を将来も維持していくため、現行の公共交通ネットワークをベースとした利便性向上及び利用促進を図るとともに、広域的な公共交通ネットワークの形成と利便性の高い日常生活圏の形成を図ります。

##### 交通結節点の空間価値・機能の維持向上

特に狭山ニュータウン、泉北ニュータウン、金剛ニュータウンとの連携を踏まえた東西軸の強化や、交通結節点においては必要な機能（施設）の導入、歩行者空間のバリアフリー化などのハード整備に併せて、シームレスな乗り換えの実現、新たな交通モビリティへの対応など、ソフト対策による利便性及び空間価値の維持向上を図ります。

**【居住誘導/防災指針】 「地域特性に応じた良好な居住環境の形成」**

- ・人口密度の維持による良質な居住環境の形成
- ・地理的特徴等を踏まえた居住環境の安全性確保
- ・地域の状況を踏まえた持続可能な地域づくり

**【都市機能誘導（拠点形成）】 「エリア特性を活かした魅力ある都市拠点の形成」**

	都市機能誘導（拠点形成）の方針	金剛駅周辺	大阪狭山市駅周辺	狭山駅周辺	今熊地区周辺	狭山ニュータウン地区北部周辺	狭山ニュータウン地区南部周辺
中心拠点	都市のにぎわいと魅力があふれる場の創出による拠点形成	○					
地域生活拠点	生活利便性の維持・向上による拠点形成		○	○		○	
	公共施設の集積と再配置による「住民の居場所」の拠点形成		○		○	○	
	生涯学習・教育・子育て環境の維持向上による「学び」の拠点形成		○		○	○	
	狭山ニュータウン地区の再生・活性化に寄与する拠点形成					○	○
	近畿大学病院等跡地における望ましい土地利用による拠点形成						○



**【公共交通ネットワーク】 「生活圏を踏まえた広域公共交通インフラの維持・向上」**

- ・公共交通の利便性向上・利用促進と広域公共交通ネットワークの形成
- ・交通結節点の空間価値・機能の維持向上

図 2 24 基本的な方針（ターゲット）の概要

