

大阪狭山市立地適正化計画（たたき案）

目次

第1章 立地適正化計画策定について

1-1 計画策定の背景と目的	2
1-2 計画の位置づけ	3
1-3 対象区域（立地適正化計画区域）	3
1-4 計画期間・目標年次	6
1-5 計画の役割	6
1-6 立地適正化により期待する効果	8
1-7 計画の検討フロー	10

第2章 基本的な方針（ターゲット）

2-1 上位計画でのまちづくりの方向性	12
2-2 現状と課題の把握	13
2-3 立地適正化により解決する課題と基本方針	37
2-4 立地適正化の基本的な方針	39

第3章 居住誘導区域

3-1 居住誘導区域の設定方針・考え方	45
3-2 居住誘導区域の具体的な設定	48

第4章 都市機能誘導区域

4-1 都市機能誘導区域及び誘導施設の設定方針・考え方	61
4-2 都市機能誘導区域の具体的な設定	65
4-3 誘導施設の具体的な設定	67
4-4 各都市機能誘導区域と誘導施設の位置づけ	71

第5章 防災指針

5-1 防災指針の方針	84
5-2 本市における災害リスク分析	85
5-3 災害リスクの課題整理と取組方針	101
5-4 取組内容、取組みスケジュール	106

第6章 公共交通ネットワーク

6-1 公共交通ネットワーク検討の必要性	109
6-2 公共交通ネットワークの方針	110

第7章 誘導施策について

7-1 居住誘導に関する施策展開の考え方（ストーリー）	116
7-2 居住誘導に関する具体的な誘導施策について	117
7-3 都市機能誘導（拠点形成）及び公共交通ネットワークに関する 施策展開の考え方（ストーリー）	124
7-4 都市機能誘導（拠点形成）及び公共交通ネットワークに関する 具体的な誘導施策について	126

第8章 計画の進め方

8-1 計画（PLAN）の進行管理	138
8-2 施策・取組みの展開（DO）	147
8-3 評価分析等による点検（CHECK）	153
8-4 計画見直しの考え方（ACTION）	159

別冊 基礎調査資料

1 人口	1
2 空家	2
3 土地利用	9
4 交通	12
5 経済	22
6 地価	24
7 災害	25
8 都市施設	31
9 都市機能	40
10 財政	47
11 個別具体的なまちづくりの状況	49
12 レーダーチャート	53

2024年2月時点
検討資料

第1章 立地適正化計画策定 について

本章では、立地適正化計画の策定目的、計画の位置づけ、対象範囲、目標年次など本計画の役割と概要を示します。

第 1 章

立地適正化計画策定について

1-1. 計画策定の背景と目的

本市は、令和 3 年（2021 年）3 月に市の最上位計画である第五次大阪狭山市総合計画（以下「総合計画」という。）を策定、令和 4 年（2022 年）3 月に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～（以下「都市計画マスタープラン」という。）を改定し、めざすべきまちづくりの方向性を示しています。

また、大阪府は、令和 2 年（2020 年）10 月に南部大阪都市計画区域マスタープランを改定、令和 4 年（2022 年）12 月に大阪のまちづくりのグランドデザインが策定され、大阪全体の広域ビジョンが示されています。

さらに本市では現在、近畿大学病院等移転への対応や今後の人口減少・少子高齢化社会の進行等を見据えた公共施設の再編や学校園のあり方等の検討が進められています。これら、本市のまちづくりを取り巻く状況の変化を踏まえ、都市計画マスタープランをはじめ上位計画等で示される、めざすべき市の将来像（以下「市の将来像」という。）実現に向け「立地適正化計画」（以下「本計画」という。）を策定します。

本計画は、土地利用の規制とインフラ整備によって都市空間形成をコントロールしてきた、従来の手法ではなく、「コンパクトシティ+ネットワーク」の考え方に基づき、さまざまな都市機能の立地を「誘導する方策」を基本としたまちづくり手法です。

本市は市域が狭く、公共施設をはじめとする生活利便施設、交通結節点である鉄道駅 3 駅、他市の都市拠点にも乗り入れるバス交通が市内全域を網羅していることなど、都市インフラが一定整備されており、既にコンパクトかつ広域的なネットワークでつながる利便性の高い生活圏を形成していることから、本計画は市街地の縮小均衡をめざすものではなく、さまざまなインセンティブを享受しながら具体的な取組み（以下（まちの「リメイク」という。）をより一層推進していくため、「居住誘導区域」や「都市機能誘導区域」の設定や中長期的な方策を示すことを目的に策定するものです。

●立地適正化計画がめざす「コンパクトシティ+ネットワーク」は、縮退均衡をめざすものではなく、居住や都市機能の集積による「密度の経済」を通じ、以下の行政目的を実現するための具体的な政策手段です。



【持続可能な都市構造の実現をめざす】

- ・生活利便性の維持・向上
- ・地域経済の活性化（消費・投資の好循環）
- ・行政サービスの効率化・コスト削減
- ・地球環境への負荷低減
- ・防災リスクに対する居住地の安全性強化

図 1-1 立地適正化計画の特徴（一部国土交通省資料引用）

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、都市計画再生特別措置法第81条に基づく住宅及び都市機能増進施設（以下「誘導施設」という。）の立地の適正化を図るための法定計画であり、同法第82条の規定により、都市計画マスタープランの一部を行使する性質があることから、本計画を「都市計画マスタープラン」の一部として位置づけます。また、上位計画である「総合計画」や「南部大阪都市計画区域マスタープラン」に即し、大阪のまちづくりグランドデザインなど関連計画との整合を図るものとします。

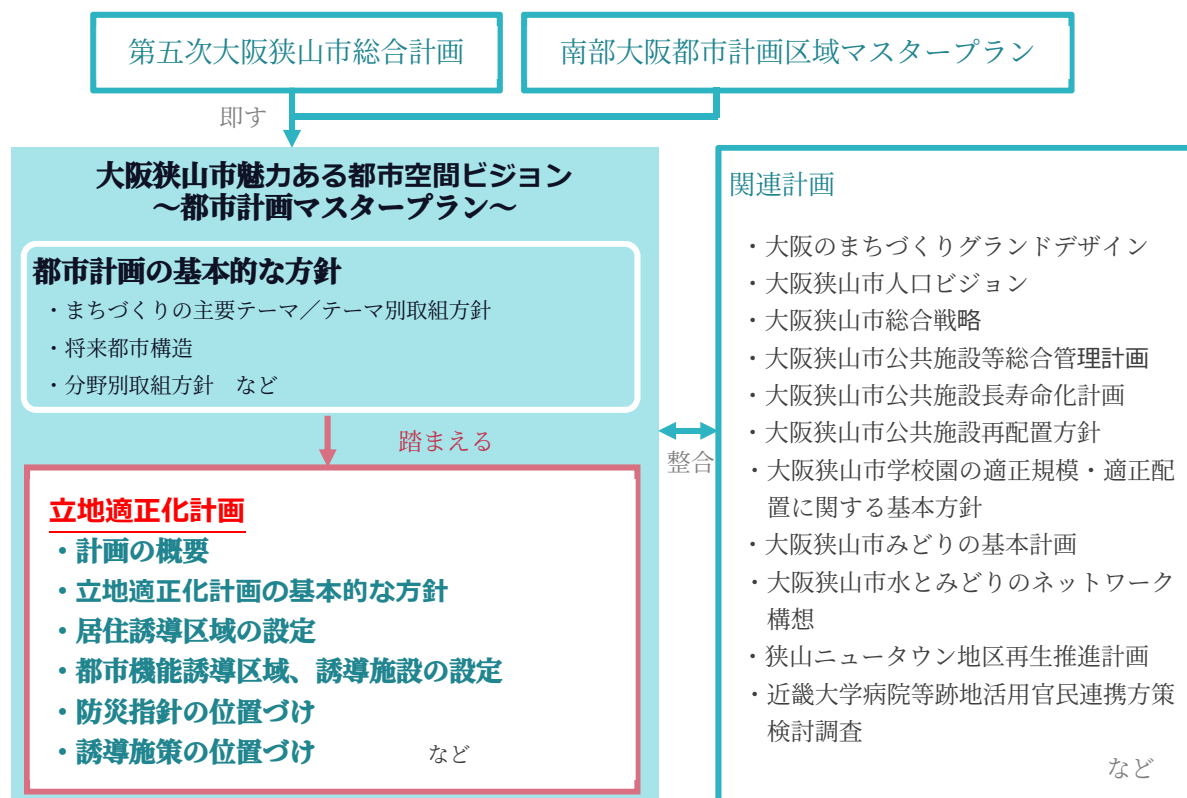


図 1-2 計画の位置づけ

1-3. 対象区域（立地適正化計画区域）

立地適正化計画の対象区域は、都市全体を見渡したうえで、都市の立地適正化を図る観点から、都市計画区域全体を立地適正化計画の対象とすることが基本となります。本市は全域が「南部大阪都市計画区域」に含まれることから、本計画の対象区域は市全域とします。

【対象区域】（立地適正化計画区域）

大阪狭山市全域とします。

※ただし、居住誘導区域及び都市機能誘導区域等の指定区域及び誘導施策等の位置づけについては、都市再生特別措置法の規定に基づき、市街化区域を対象とします。

1. 計画の意義・目的

社会潮流の変化等への対応と、上位計画で示す市の将来像実現向け、都市計画の基本的な方針をはじめ、必要となるまちづくりの方針を示すもの。

- 【役割1】都市課題を解決することができる“空間形成”に向けた総合的な計画
【役割2】多様な主体でビジョンを共有し実現していくための計画

2. 目標年次

令和4年度(2022年度)から、概ね10年間を計画期間とする。

3. 市民の都市活動からみた本市の特徴

都市活動の状況を踏まえ、広域における本市の特徴を以下のとおり示す。

- 【特徴1】多様化する居住ニーズに応える高質な住まいの供給
【特徴2】近隣都市と利便性を補完し合う「日常生活圏」の形成
【特徴3】さまざまな地域資源とつながる余暇活動の場の提供

4. まちづくりの主要テーマとテーマ別方針

【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】 活力がに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
方針1 ：都市計画制度の適正な運用等による高質な都市環境の維持・向上 方針2 ：公共交通の維持・拡大と利用促進 方針3 ：魅力ある水とみどりの拠点と安全・快適なネットワークの形成 方針4 ：歴史文化遺産を活用した魅力づくり	方針1 ：拠点における都市機能の維持・向上 方針2 ：土地のポテンシャルを活かした地域活力の維持・向上 方針3 ：道路環境の改善 方針4 ：安全・安心・快適なウォークブルネットワークの形成	方針1 ：人口減少・少子高齢化社会の進捗に対応した良好な居住環境の維持・向上 方針2 ：農環境の維持・保全と地域特性に応じた環境調和型の空間形成 方針3 ：大規模施設跡地の計画的な活用 方針4 ：災害に強い市街地の形成 方針5 ：都市活動を支える基盤施設の長寿命化と再編及び活用

5. 将来都市構造

都市空間の基本となるゾーンの形成

役割に応じた拠点の形成

市民の移動と地域間の連携を支える都市軸の形成

6. 分野別方針

- ①土地利用に関する方針
- ②交通ネットワークに関する方針
- ③水・みどりに関する方針
- ④都市防災に関する方針
- ⑤景観形成及び歴史文化遺産を活用したまちづくりに関する方針
- ⑥暮らしを支える各種施設に関する方針

本計画は都市計画マスタープランの一部に位置づけられ、市の将来像実現向け、コンパクトシティ+ネットワークの考え方に基づくまちのリメイク推進について検討します。

1. 計画の意義・目的

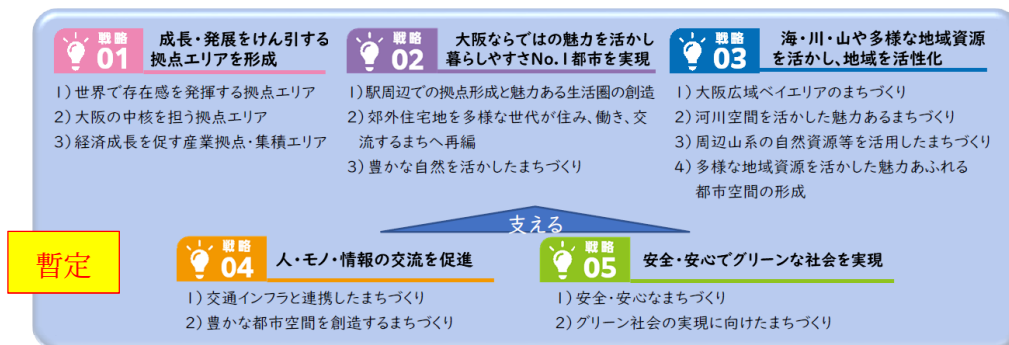
ポストコロナを見据え、大阪・関西万博やスーパー・メガリージョン形成等のインパクトを活かし、東西二極の一極を担う「副首都」として、さらに成長・発展していくため、大阪都市圏全体を視野に、2050年を目標に、大阪のめざすべき都市像やまちづくりの方向性等を示すもの。

2. めざすべき都市像・まちづくりの戦略と取組み

【めざすべき都市像（まちづくりの基本目標）】

未来社会を支え、新たな価値を創造し続ける、人中心のまちづくり

【まちづくりの戦略】



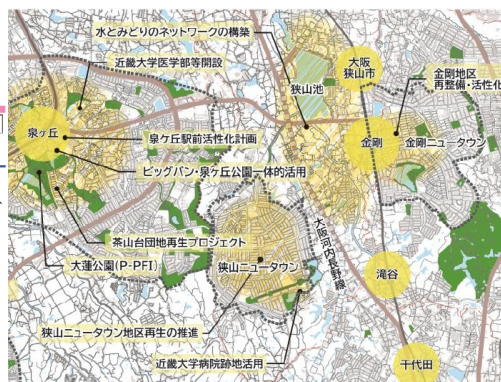
●大阪高野都市軸・郊外拠点エリア

戦略 01 成長・発展をけん引する拠点エリアを形成

大阪高野都市軸 郊外拠点エリア <泉州・南河内地域の核となるエリア>

主要な駅を中心に複数の大規模ニュータウンが連担する特徴を活かし、公的資産等の活用による地域の核となる多様な都市機能の導入や、新しいモビリティの導入をはじめとしたスマートシティの推進などとともに、複数のニュータウンを一体的なエリアとしてとらえ、交通連携による各拠点間のネットワークの強化や、各種取組の連携・ノウハウの共有等を行うことにより、エリア全体において拠点性や居住魅力を高め、泉州・南河内地域の核となるエリアの形成をめざします。

- 金剛駅周辺エリアでの子育て支援機能や生活利便機能等の導入による、にぎわいや多様な交流が生まれる空間の創出
- 公的賃貸住宅用地における脱炭素の視点を取り入れたまちづくりの推進や、近畿大学医学部・病院跡地等における公民連携による新たな都市機能の導入
- 住宅ストックのリノベーションの推進等によるライフスタイルに合わせた住まい、コミュニティの場の提供
- 狭山池や大蓮公園、泉ヶ丘公園、寺池公園などを活かした水とみどりの魅力的な空間の創出



取組みロードマップ

2025年春まで	2030年頃まで
金剛地区 再整備・活性化 イベント開催、ふれあい大通り改修工事、金剛銀座街商店街の空間再編	金剛中央公園施設再整備
狭山池周辺のエリアマネジメント体制構築	水とみどりのネットワーク形成によるにぎわい創出
狭山ニュータウンにおける拠点形成に向けた検討	狭山ニュータウン再生の推進

本計画は大阪のまちづくりグランドデザインで示された広域における本市の位置づけ等を踏まえ、“誘導施設の配置”や“公共交通ネットワークの形成”等について、方針の検討を行います。

1-4. 計画期間・目標年次

本計画は令和7年度(2025年度)から、概ね20年間を計画期間とします。ただし、計画期間中であっても、上位関連計画の見直しや改定の状況、社会潮流の変化、各種事業の取組み状況などを踏まえ、必要に応じて見直し及び改定を行う予定です。

【目標年次】

令和7年度(2025年度)から、概ね20年間を計画期間とします。

1-5. 計画の役割

都市計画マスタープランは本市における都市計画の基本方針であり、「どのような“空間形成”に係る取組みにより、まちづくりの課題を解決するのか」といった“空間の形成”に資する取組みの方針」を示すものです。本計画では、都市計画マスタープランが示す各方針を踏まえ、居住を含めた「都市機能」の計画的かつ戦略的な「誘導」及び「公共交通ネットワーク」による「移動環境の確保」により、緩やかに都市をコントロールすることで、市の将来像実現に向けた中長期的な方策を示す役割を担います。

【計画の役割】

- ①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**するための計画
- ②**市の将来像実現**に向け、**中長期的な方策を推進**するための計画

■立地適正化計画で定めるべき事項

都市再生特別措置法では以下の項目を立地適正化計画に定めるものとしています。

表 1-1 立地適正化計画で定めるべき事項

項目	内容	記載箇所
立地適正化計画区域	● 立地適正化計画の区域は、都市計画区域内でなければならない、都市計画区域全体とすることが基本となります。	第1章
立地適正化計画の基本的な方針	● 立地適正化の基本的な方針を示し、計画の総合的な達成状況を的確に把握できる、定量的な目標を設定します。	第2章 第8章
居住誘導区域	● 居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。	第3章
都市機能誘導区域	● 都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。	第4章
誘導施設	● 誘導施設とは、都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべき都市機能増進施設※です。 ※ 居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの。	第4章
防災指針	● 居住や都市機能の誘導を図るうえで必要となる都市の防災に関する機能の確保に関する指針です。	第5章
誘導施策	● 居住誘導区域に居住を誘導するための施策や都市機能誘導区域に誘導施設を誘導するための施策です。	第7章

「居住誘導区域」と「防災指針」について

● 居住誘導区域について（第3章）

交通ネットワークの状況、土地利用の状況、災害リスクやそれに対する対策等を十分踏まえ、**市街化区域内で居住を誘導するエリア**を居住誘導区域に設定します。災害リスクが想定されるエリアについては、**防災指針**にて減災・防災に関する考え方、方策の整理を行ったうえで設定を行います。

● 防災指針について（第5章）

居住誘導区域（及び都市機能誘導区域）の設定にあたり、人口分布や人口密度、都市機能の分布や誘導の方向性、設定した誘導区域等の情報と、災害リスク（洪水（河川の氾濫）、雨水出水（内水）、土砂災害、地震）の情報を重ね合わせ、**ハード・ソフトの両側面から必要な減災・防災対策等に関する考え方**を整理します。

「都市機能誘導区域」と「誘導施設」

● 都市機能誘導区域について（第4章）

交通ネットワークの状況、土地利用の状況、災害リスクやそれに対する対策等を十分踏まえ、市街化区域内かつ**居住誘導区域のうち、都市機能の集積、利便性向上の誘導をすべき区域**を都市機能誘導区域に設定します。区域設定にあたっては、将来的に**誘導すべき都市機能及び施設**の位置づけなど、**具体的な事業等を踏まえ**検討を行います。

● 誘導施設について（第4章）

市の将来像実現に向けた**誘導すべき都市機能を有する施設（誘導施設）**と、それを誘導するための**具体的な方法（誘導施策）**を位置づけます。誘導施策の位置づけにあたっては、関連部署と協議調整しながら、内容を検討します。

	中心拠点	地域／生活拠点
行政機能	■中核的な行政機能 例、本庁舎	■日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例、支所、福祉事務所など各地域事務所
介護福祉機能	■市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例、総合福祉センター	■高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 例、地域包括支援センター、在宅系介護施設、コミュニティ等
子育て機能	■市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例、子育て総合支援センター	■子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 例、保育所、こども園、児童館、子育て支援センター、児童館等
商業機能	■時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 例、相当規模の商業集積	■日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 例、延床面積〇m ² 以上の食品スーパー
医療機能	■総合的な医療サービス（二次医療）を受けることができる機能 例、病院	■日常的な診療を受けることができる機能 例、延床面積〇m ² 以上の診療所
金融機能	■決済や融資などの金融機能を提供する機能 例、銀行、信用金庫	■日々の引き出し、預け入れなどができる機能 例、郵便局
教育・文化機能	■市民全体を対象とした教育文化施設の拠点となる機能 例、文化ホール、中央図書館	■地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例、図書館支所、社会教育センター

86

■コンパクトシティ+ネットワークの視点から位置づける事項

「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）に加え、公共交通ネットワーク（ネットワーク）と連動したまちづくりについて検討することが重要であるため、本市の計画においては、公共交通ネットワークについても記載します。

表 1-2 コンパクトシティ+ネットワークの視点から位置づける事項

項目	内容	記載箇所
公共交通ネットワーク	● 住民の生活圏を踏まえた、交通結節点や他市を含む広域公共交通ネットワークに関する方針を位置づけます。	第6章

1-6. 立地適正化により期待する効果

市の将来像実現に向けた立地適正化を推進することにより、以下の効果が期待されます。

(1) 持続可能な都市構造の形成

コンパクトシティ+ネットワークの視点により、居住や医療・福祉・商業・公共交通などの各都市機能の誘導及び公共交通ネットワーク形成をめざすことで、生活利便性の向上、地域経済の活性化、行政コストの削減、地球環境への負荷低減、居住地の安全性強化等の効果が期待できることから、人口減少・少子高齢化社会が進行する中においても、持続可能な都市構造を形成することをめざします。



図 1-3 持続可能な都市構造の形成イメージ

(2) 関係機関等との協働・連携体制の構築

計画の実現には、本市だけでなく、近隣市及び大阪府等の行政機関、警察や公共交通事業者、地域住民や各種団体等との協働・連携により、まちのリメイクを進めることが重要となります。また、具体的な施策や事業推進の段階においては、各種支援制度等のインセンティブを有効活用しながら、効率的かつ効果的な事業の促進をめざします。

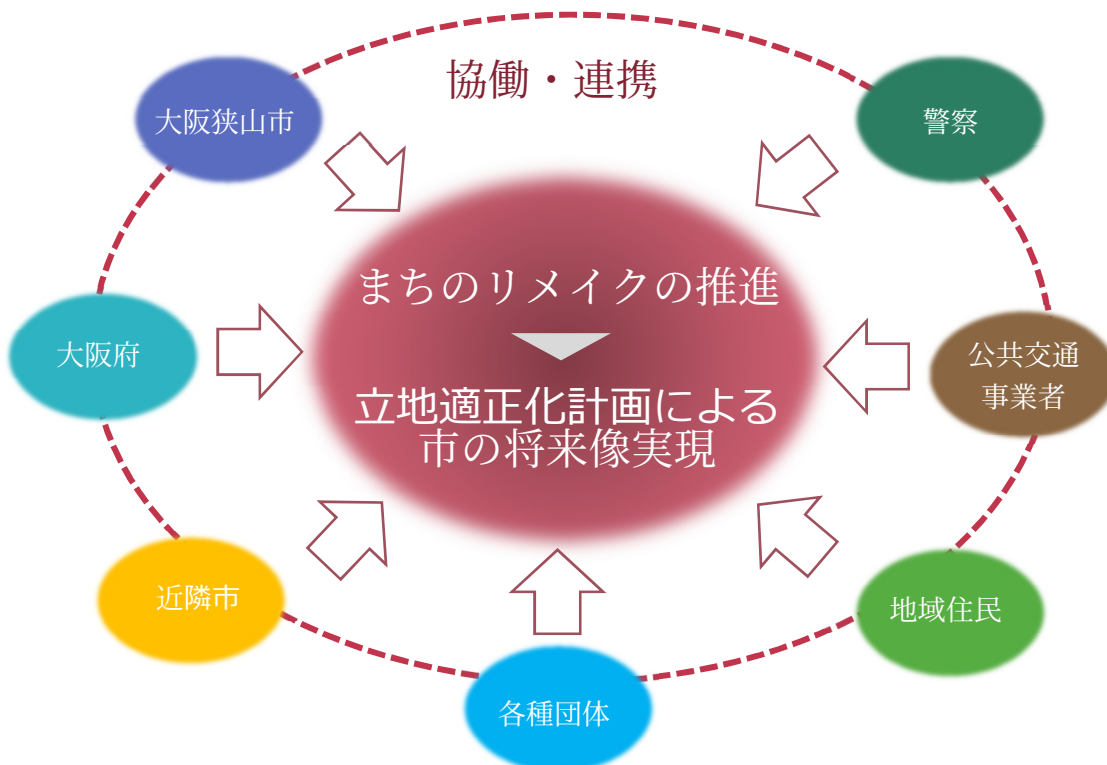


図 1-4 関係機関等との協働・連携体制の構築

(3) 利便性の高い公共交通環境の形成

居住を含めた都市機能の誘導に加え、これらまちづくりと連動した公共交通ネットワークの形成に関する取組みの検討により、市内の公共交通環境の維持・向上、交通結節点の機能の維持向上、市域を超えた広域公共交通ネットワークの形成等により、生活利便性の高い移動環境の形成をめざします。

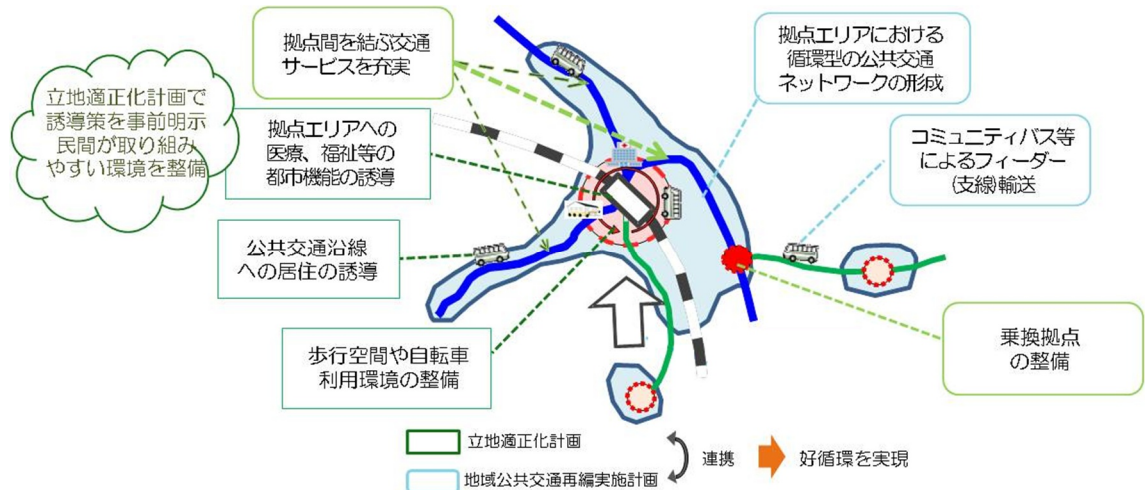


図 1-5 都市計画と公共交通の一体的な検討（国土交通省一部編集）

(4) 地域資源を活かした空間価値・魅力の維持・向上

都市構造の立地適正化だけでなく、歴史文化遺産、水・みどりなど、本市の魅力や地域資源を活かしながら、各種取組みを展開することで、“生涯住み続けたいまち”の実現をめざします。

各種取組みの展開にあたっては、インフラ整備や土地利用規制など従来の手法に加え、公共施設再配置計画に基づく施設再編、公園や広場、道路等の公共空間及び基盤施設の利活用、民間施設の誘導、公民連携手法によるにぎわい空間の創出等により、エリア一体の空間価値・魅力の維持・向上をめざします。

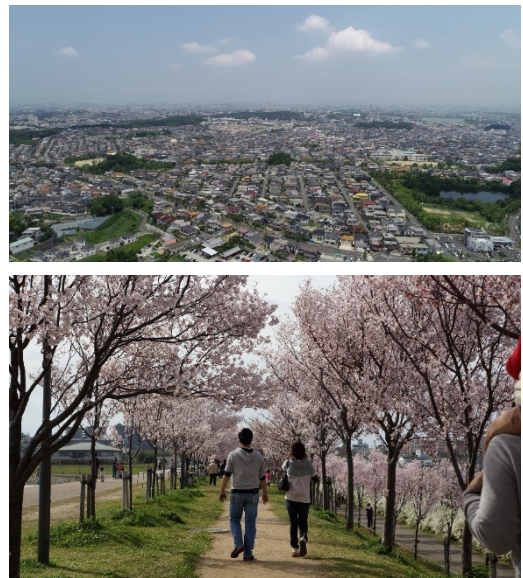


図 1-6 狭山ニュータウン地区（上）・狭山池公園（下）

1-7. 計画の検討フロー

都市計画マスタープランは、本計画の上位計画であり、かつ、本計画自身が本市都市計画マスタープランの一部であることから、以下の流れにより方向性を検討し、本計画を策定するものとします。

検討にあたっては、「都市計画マスタープランにおける課題整理」に加え、立地適正化における課題整理として、「都市構造上の特性と課題」、「関連計画等の取組み状況」、「パーソントリップ調査」等を踏まえたうえで、立地適正化の「基本的な方針」を設定します。そのうえで、居住機能の誘導に関するより具体的な内容を「居住誘導区域」として、都市機能の誘導と拠点形成に関するより具体的な内容を「都市機能誘導区域」として設定します。「居住誘導区域」及び「都市機能誘導区域」の検討にあたっては、「防災指針」として、災害リスク等に対する減災・防災の考え方や「公共交通ネットワーク」として市全体や都市拠点における公共交通環境の方針をあわせて検討するものとします。そのうえで、具体的に取り組むべき「誘導施策」や「計画の進め方」についての検討を行い、計画策定を行うものとします。

計画策定にあたっては、市民意見や学識経験者を含む都市計画審議会の意見を踏まえるものとします。

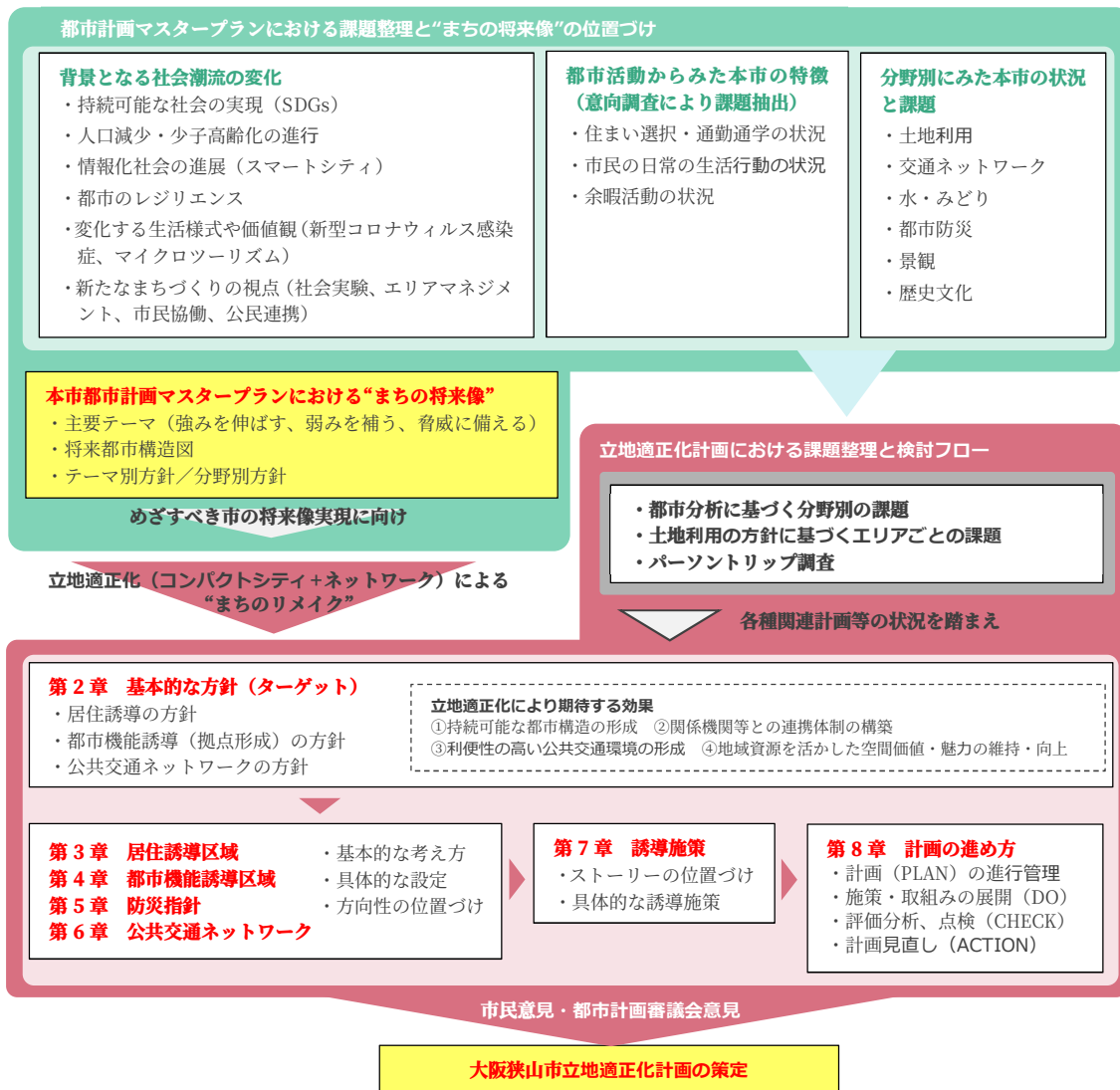


図 1-7 本計画の構成と検討フロー

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に基づき、上位計画などの方向性を整理し、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に基づき、上位計画などの方向性を整理し、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

本市の最上位計画である、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 ～みんなでつくる 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。

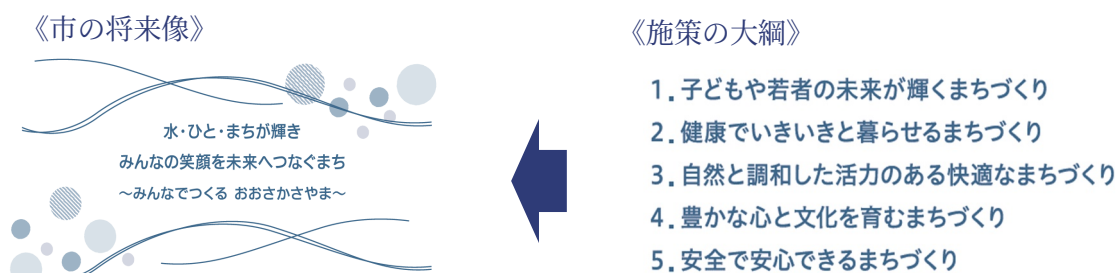


図 2-1 総合計画より抜粋

（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～

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、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たまちのリメイクに必要となる、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、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①居住を含めた「都市機能」を「誘導」し、都市を緩やかにコントロールすること、②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立地適正化の考え方に則って行い、整理した課題に基づく本計画の基本的な方針の検討（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

- ①人口、②産業、③土地利用、④建物利用（空家）、⑤都市施設、
- ⑥交通（鉄道・駅）、⑦交通（バス）、
- ⑧交通（歩行者空間（ウォーカブルネットワーク））、⑨災害、⑩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

- ①中心市街地エリア、②～④近隣中心エリア、⑤～⑧公共・文化交流エリア
- ⑨沿道サービスエリア、⑩都市機能増進検討エリア、
- ⑪人とみどりの共生エリア



2-3. 立地適正化により解決する課題の整理

- （1）居住誘導及び防災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）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

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、想定される災害の種別などを分析し、把握します。（立適作成の手引き p.33）

① 人口

現状
【現在の人口】 ● 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（基礎調査編 p.1）。 【将来人口予測】 ● 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、57,400 人、令和 22 年（2040 年）には 55,100 人となり、令和 47 年（2065 年）には 5 万人を下回ると予測されている（図 2-4）（基礎調査編 p.1）。 ● 加えて、少子高齢化の進展も見込まれ、令和 2 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 年には 15.0%、34.3%になり、令和 47 年には 15.5%、39.0%になると見込まれている（「第 2 期大阪狭山市総合戦略」 p.7-8）。 【人口密度・人口集中地区（DID）】 ● また、人口密度は本市全体で 49.02 人/ha（令和 2 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（図 2-5）。 ● なお、令和 2 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 2-6 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。（基礎調査編 p.5）



課題
● 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）。

※ 人口集中地区とは、統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたものであり、人口集中地区の設定にあたっては、国勢調査の基本単位区等を基礎単位として、①原則として人口密度が 1ha あたり 40 人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、②それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有するこの地域としている（総務省統計局）。

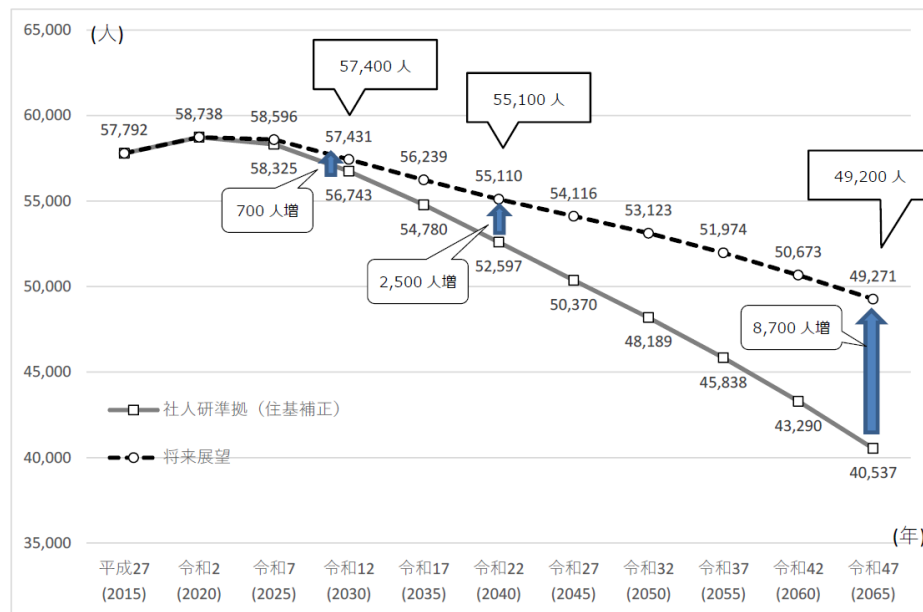


図 2-4 人口・将来人口の推移（「第 2 期大阪狭山市総合戦略」より）

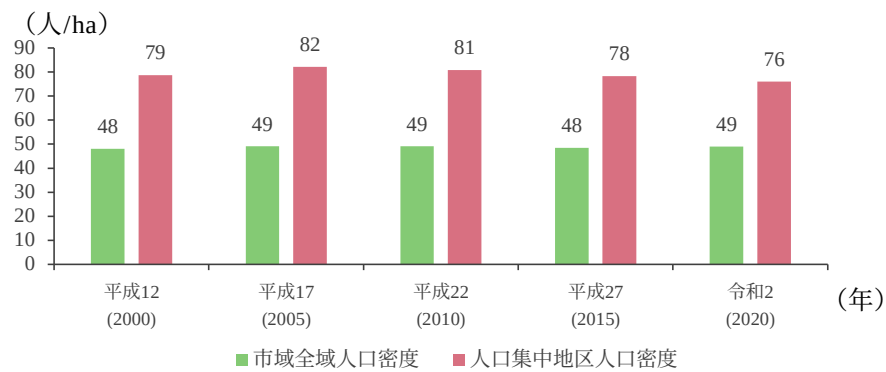


図 2-5 人口密度（1ha あたりの人口）、人口集中地区と市域全体の比較

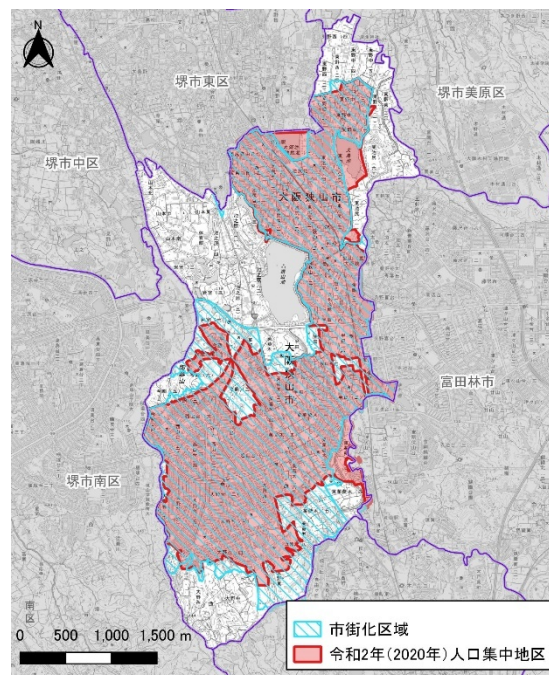


図 2-6 人口集中地区と市街化区域

② 産業

現状
● 令和 2 年国勢調査によれば本市の就業者及び通学者のうち、市外で従業・通学する人の割合は約 61.1%であり、多くの市民が市外で就業している。 ● 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（基礎調査編 p.22-23）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）。 ● 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 87%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%とであり、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）。 ● 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・基礎調査 p.23）。 ● 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、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.25）
↓
課題
● 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、通勤通学や買回り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）。

③ 土地利用

現状
【土地利用】 ● 本市の土地利用は用途別でみると、最も多い「一般市街地・集落地」が市域の約 48.0% (570.1ha) を占め、次いで「田・畑・休耕地」が 19.5% を占める。この「一般市街地・集落地」は住宅が中心である（令和 2 年度都市計画基礎調査）。 ● なお、「田・畑・休耕地」に加えて、「山林」、「その他緑地」、「水面」をあわせて自然的土地利用は合わせて 400.23ha であり、市域の約 33.7% を占める（基礎調査編 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】 ● 本市の公示地価の平均価格推移をみると、平成 25 年（2013 年）以降は上昇傾向にあり、令和 2 年（2020 年）時点では 110,386 円／㎡である（基礎調査編 p.24）。
↓
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 34.0% 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、今後ともこの傾向を維持することが必要である。

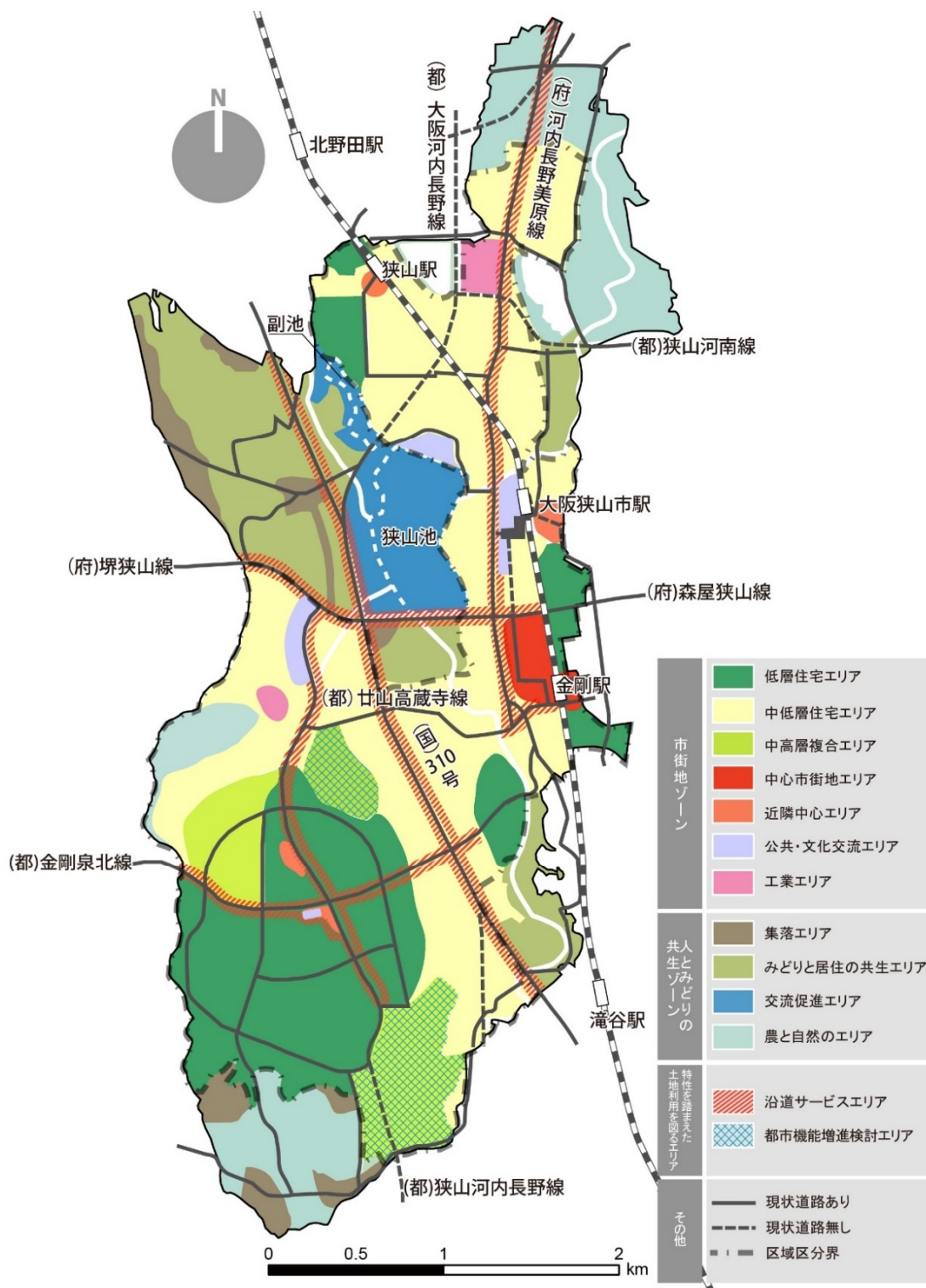


図 2-7 本市の土地利用の将来ビジョン（都市計画マスタープラン p.78）

④ 建物利用（空家）

現状

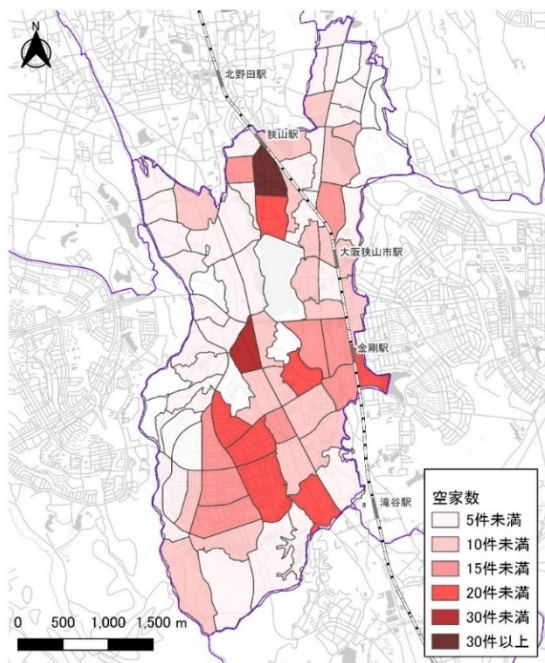
- 世帯主が高齢者（65 歳以上）の単独世帯と夫婦のみ世帯数は、令和 12 年（2030 年）に総世帯数の 35%以上、令和 17 年（2045 年）には 37%まで増加すると推計されている（基礎調査編 p.6）。
- 本市の空家は平成 30 年空家調査によると 499 件であり市内に点在（図 2-8）しているが、令和 5 年（2023 年）に市が追跡調査を実施したところ、このうちの 248 件（約 50%）が既に流通、建て替え、滅失・除却されていた（基礎調査編 p.7-8）。



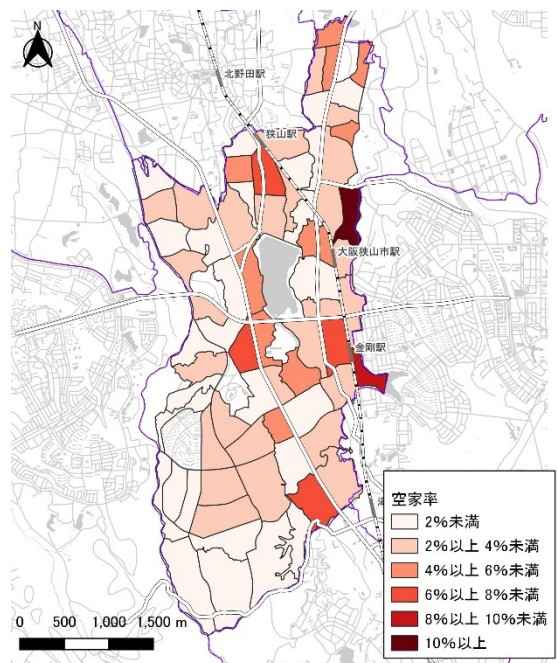
課題

- 将来的にはさらなる人口減少・少子高齢化社会の進行に伴う空家数の増加が懸念されることから、引き続き関係団体や専門家等との連携を強化し、空家バンク制度、除却補助制度、固定資産税等の優遇措置制度、所有者不明空家等に関する制度など、各種制度の周知活用や啓発による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の検討が必要である（都市計画マスタープラン p.29）。

空家数



空家率



空家率計算の分母は、平成 30 年都市計画基礎調査
建物利用現況調査結果の建物件数を活用

図 2-8 空家分布図・空家率分布図

⑤ 都市施設

現状
● 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) ● 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) ● 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) ● 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・基礎調査編 p.32)

↓

課題
● 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) ● 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) ● 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) ● 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・向上の取組の検討が必要である。(都市計画マスタープラン p.36,59)

⑥ 交通（鉄道・駅）

現状

【金剛駅】

- 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 15,207 人であるのに対し、休日は 4,853 人であり、平日の 31.9%である。これは同程度の利用者数である泉ヶ丘駅（平日 14,116 人、休日 6,890 人：48.8%）と比較しても平日休日の利用者数の差が大きいといえ、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（令和 3 年度パーソントリップ調査）。
- 金剛駅の利用者の駅までの交通手段をみるとバス利用が最も多く 33.8%であり、次いで徒歩（25.7%）、自転車（22.1%）となっており、大阪狭山市駅および狭山駅の利用者は徒歩が最も多いことと比較しても、金剛駅利用圏域は市内外に広く広がっていると考えられる（基礎調査編 p.12・H22PT 調査に基づく・最新データにより要修正）
- 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 2-9）が市内 3 駅で最も大きく、約 20%減少している（基礎調査編 p.12）。

【大阪狭山市駅】

- 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まで一貫して増加傾向（図 2-9）で、駅を利用する人のうち約 63.2%（H22PT 調査に基づく・最新データにより要修正）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（基礎調査編 p.12）。

【狭山駅】

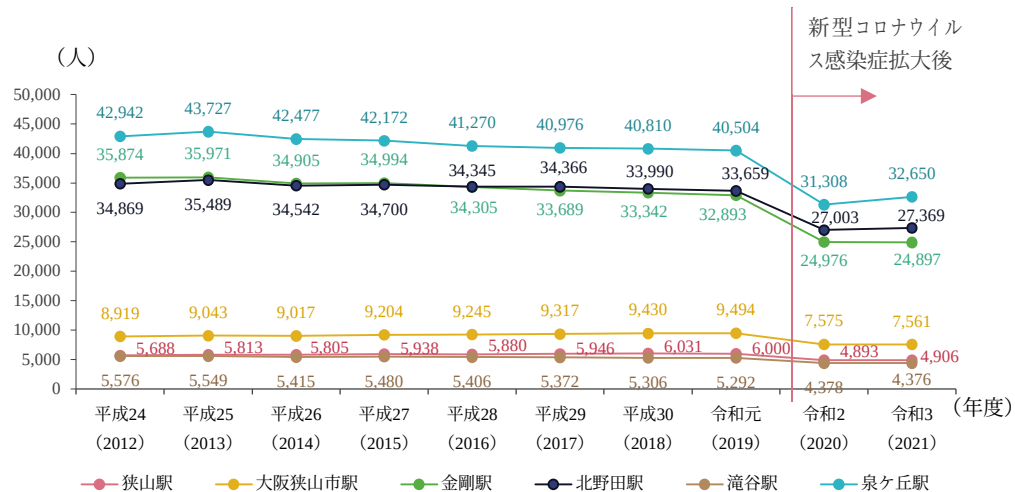
- 狭山駅の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大を迎える前の令和元年度まで一貫して増加傾向（図 2-9）で、駅を利用する人のうち約 71.6%（H22PT 調査に基づく・最新データにより要修正）が徒歩で駅まで来ていることから、周辺に居住する市民を中心に利用されている（基礎調査編 p.12）。

【広域ネットワークとしての鉄道・駅】

- 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（総合計画 p.13）。
- 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 2-9 令和 3 年）で、近隣の駅では最も利用者数が多い。
- 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 2-9 令和 3 年）で、概ね金剛駅と同程度である。
- 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 2-9 令和 3 年）で狭山駅よりも利用者が少ない。

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）。
- 泉ヶ丘駅等を通勤通学で利用する市民が多いことを踏まえ、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・前提は追加）。



※ 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、パーソントリップ調査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 2-9 駅別 1 日平均乗降人員（大阪府統計年鑑）

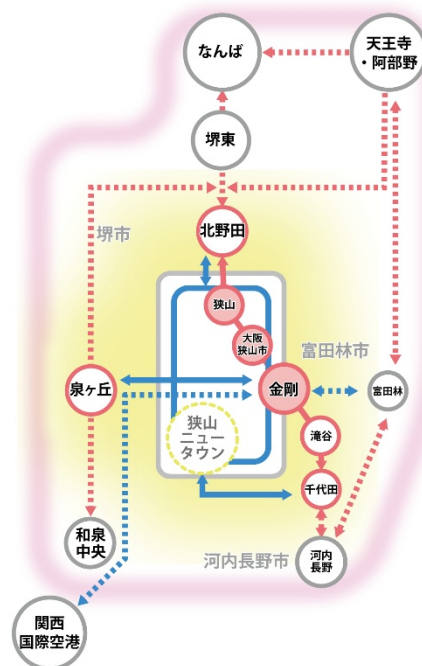


図 2-10 生活圏を踏まえた広域公共交通ネットワークの形成イメージ
（都市計画マスタープラン P.87）

⑦ 交通（バス）

現状
● 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」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」（28.0%）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- 33 から数値のみ）、両面の評価がある。 ● 市循環バス（南海バス）と路線バス（南海バス・近鉄バス）により、市内全域がバス停留所の徒歩圏 300mの範囲に概ね重なっており、空白地が少ない（基礎調査編 p.18・図 2-11）。 ● 令和2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、市域外の鉄道駅で新たにバス停の設置を希望する場所として、泉ヶ丘駅（60.3%）が最も多く、次いで北野田駅（48.1%）、富田林駅（34.6%）となっている。日常生活圏を踏まえて市循環バスのルートを令和5年2月1日から変更し、北野田駅（堺市東区）と黒山警察署（堺市美原区）周辺まで乗り入れている。 ● 路線バス（南海バス）は本市南部と泉ヶ丘駅（堺市南区）、滝谷駅、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。 ● 近畿大学病院等が令和7年（予定）に移転した後は、バスの便数減少等、公共交通の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）。 ● 最新 PT 調査データにより要修正



課題
● 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。 ● 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、近隣市町村等、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。 ● 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。 ● 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（いずれも都市計画マスタープラン p.83）。

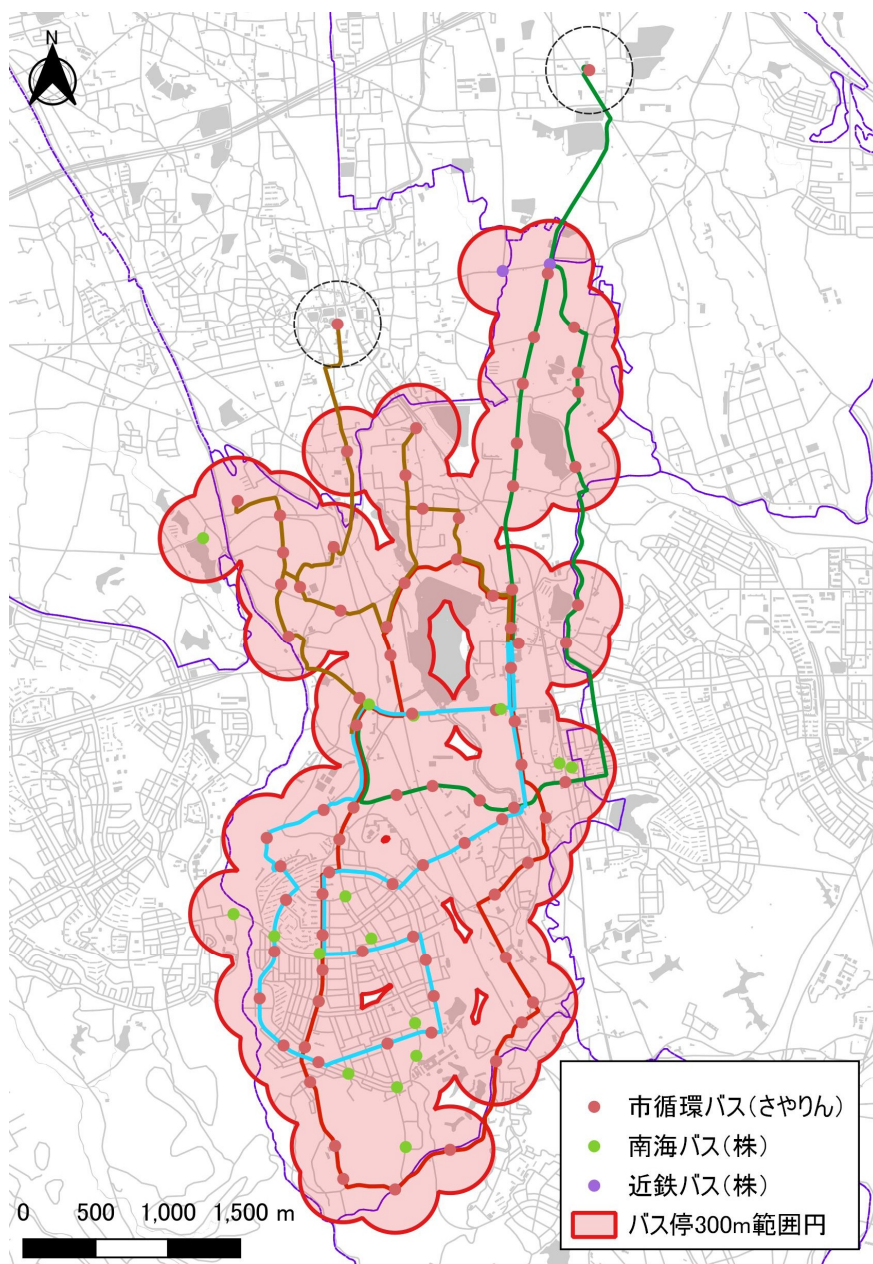


図 2-11 バス停留所徒歩圏 300m範囲図

⑧ 交通（歩行者空間（ウォーカブルネットワーク））

現状
● 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。 ● 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）。 ● 本市の歩道整備率は、75.6%であり、近隣市と比較すると高い数値である（基礎調査 p.55）。
↓
課題
● 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。 ● 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設置や交通安全対策等の推進が必要である。 ● 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（いずれも都市計画マスタープラン p.55）。



図 2-12 陶器山・天野街道（左）および狭山池公園（右）

⑨ 災害

現状
● 本市内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）、雨水出水浸水想定区域といった災害リスクの高い地域が含まれる。
↓
課題
● 災害リスクを完全に排除することは出来ないが、残存するリスクに対し、適切な対応方法を検討が必要である。

➡防災に関する詳細なリスク分析・課題の整理・取組方針（対応策）の検討は第5章に詳説します。

⑩ 財政

現状
● 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） ● 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。（公共施設総合管理計画 p.11）
↓
課題
● 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） ● 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）。

(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）と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2-7）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、あわせ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の誘導、集約化、拠点化、ネットワーク強化等、都市機能誘導（拠点形成）により、利便性を向上すべき区域を都市機能誘導区域と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。

① 中心市街地エリア

現状
● 金剛駅の乗降客数は、24,897 人/日で、市内で最も多く、南海電鉄高野線でも 4 番目に利用者が多い。 ● 令和 3 年度パーソントリップ調査によると、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 15,207 人であり、うち富田林市を出発地とする人は 8,553 人、大阪狭山市を出発地とする人は 5,387 人、堺市を出発地とする人は 1,001 人である。 （今後、最新 PT 調査データにより要修正） ● 金剛駅は特急停車駅でもあり、駅前には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）



課題
● 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）



図 2-13 金剛駅東口（左）および西口（右）

② 近隣中心エリア（大阪狭山市駅周辺）

現状
● 大阪狭山市駅の乗降客数は、7,561 人/日である。 ● 令和 3 年度パーソントリップ調査によると、大阪狭山市駅を利用する人は駅まで徒歩で来る人（63.2% H22PT 調査値）が最も多く、本市内から利用する人の割合が最も多く〇〇%となっている。（今後、最新 PT 調査データを反映予定） ● 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.83,130）



課題
● 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）

③ 近隣中心エリア（狭山駅周辺）

現状
● 狭山駅の乗降客数は、4,906 人/日である。 ● 令和 3 年度パーソントリップ調査によると、狭山駅を利用する人は駅まで徒歩で来る人（71.6% H22PT 調査値）が最も多く、本市内から利用する人の割合が最も多く〇〇%となっている。（今後、最新 PT 調査データを反映予定） ● 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.83,130）



課題
● 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）

④ 近隣中心エリア（狭山ニュータウン中央交差点周辺）

現状
● 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率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）



課題
● 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）

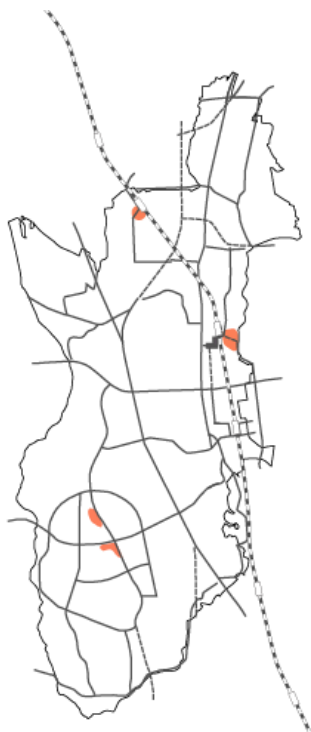


図 2-14 近隣中心エリア位置図（左）・狭山駅（右上）・狭山ニュータウン中央交差点（右下）

⑤ 公共・文化交流エリア（市役所や文化会館周辺）

現状
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）



課題
- 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）。 - 住民同士の交流ができる機能など新たな機能導入や核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）。

⑥ 公共・文化交流エリア（狭山池周辺）

現状
- 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） - 狭山池周辺の拠点整備については、「大阪狭山市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り取組みの検討などが示されている。



課題
- 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） - 住民同士の交流ができる機能など新たな機能導入や核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）。

⑦ 公共・文化交流エリア（今熊地区周辺）

現状
● 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）



課題
● 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） ● 住民同士の交流ができる機能など新たな機能導入や核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）。

⑧ 公共・文化交流エリア（狭山ニュータウン中央交差点周辺）

現状
● 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）。



課題
● 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） ● 住民同士の交流ができる機能など新たな機能導入や核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）。

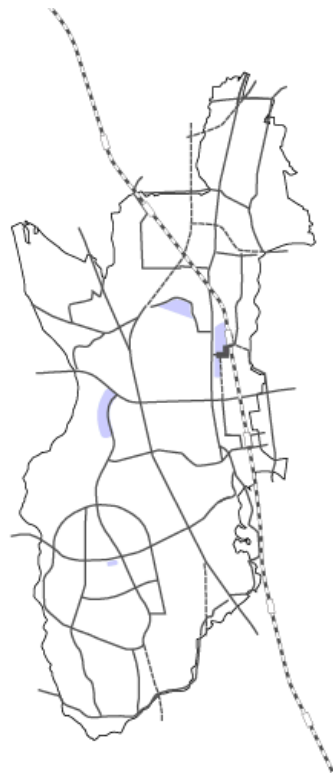


図 2-15 公共・文化交流エリア位置図（左）・文化会館（右上）・ニュータウン連絡所（右下）

⑨ 沿道サービスエリア

現状
● (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)甘山高蔵寺線、(都)金剛泉北線の沿道であり、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)
↓
課題
● 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。 ● 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を推進が必要である。(都市計画マスタープラン p.77)

⑩ 都市機能増進検討エリア

現状
● 帝塚山学院大学狭山キャンパスが令和３年４月に泉ヶ丘キャンパスへ統合された。 ● 大野東の近畿大学病院等は令和７年度に移転（予定）を予定している。（都市計画マスタープラン p.71）



課題
● 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、運用等を検討が必要である。（都市計画マスタープラン p.59/78）

⑪ 人とみどりの共生ゾーン

現状
● 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。 ● 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.25） ● 「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ができる（都市計画マスタープラン p.54） ● 地区計画制度により、地域の移行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.25）



課題
● 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。 ● 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。 ● 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。 ● 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.63）

(3) 課題のまとめ

都市分析に基づく課題

①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検討

②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、通勤通学や買回り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検討

③土地利用

- 「閑静な住環境」と緑豊かな都市空間の適正な維持と向上に向けた取組みの検討
- 地価の上昇傾向の維持

④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の検討

⑤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・活用等の検討
- 公共下水道の適切な維持管理

⑥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

⑦交通（バス）

- 利便性の高い公共交通ネットワーク形成の検討
- 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

⑧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

⑨災害

- 残存するリスクへの対応

⑩財政

- 公民連携や情報通信技術等の活用による有効活用の検討
- 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の検討

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付近）

- ・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（市役所周辺・狭山池周辺・今熊地区・狭山ニュータウン地区中央交差点付近）

- ・これらのエリアには、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、さらに親しみ集える空間の形成が必要
- ・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によるエリアの検討
- ・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の検討が必要

図 2-16 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を活かし生活利便性を高め、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、調和のとれた土地利用を推進が必要

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

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
- ・地域の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等の導入の検討が必要
- ・地域の特性等を踏まえた環境調和型の良好な都市空間の形成に向けた検討が必要

図 2-17 課題のまとめ(2/2)

2-3. 立地適正化により解決する課題と基本方針

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・関連計画の関係施策と本計画が一体（手引き p.33 の表現引用）となって取り組む必要があります。また本計画においては「1-5 計画の役割」を踏まえ、立地適正化により一定の人口密度の維持や安全な居住環境の確保、生活サービスの計画的配置及び公共交通の充実のための施策を実現するうえで、「1．居住誘導」、「2．都市機能誘導（拠点形成）」及び「3．公共交通」について、本計画で解決を図る課題とし、その方向性を整理します。

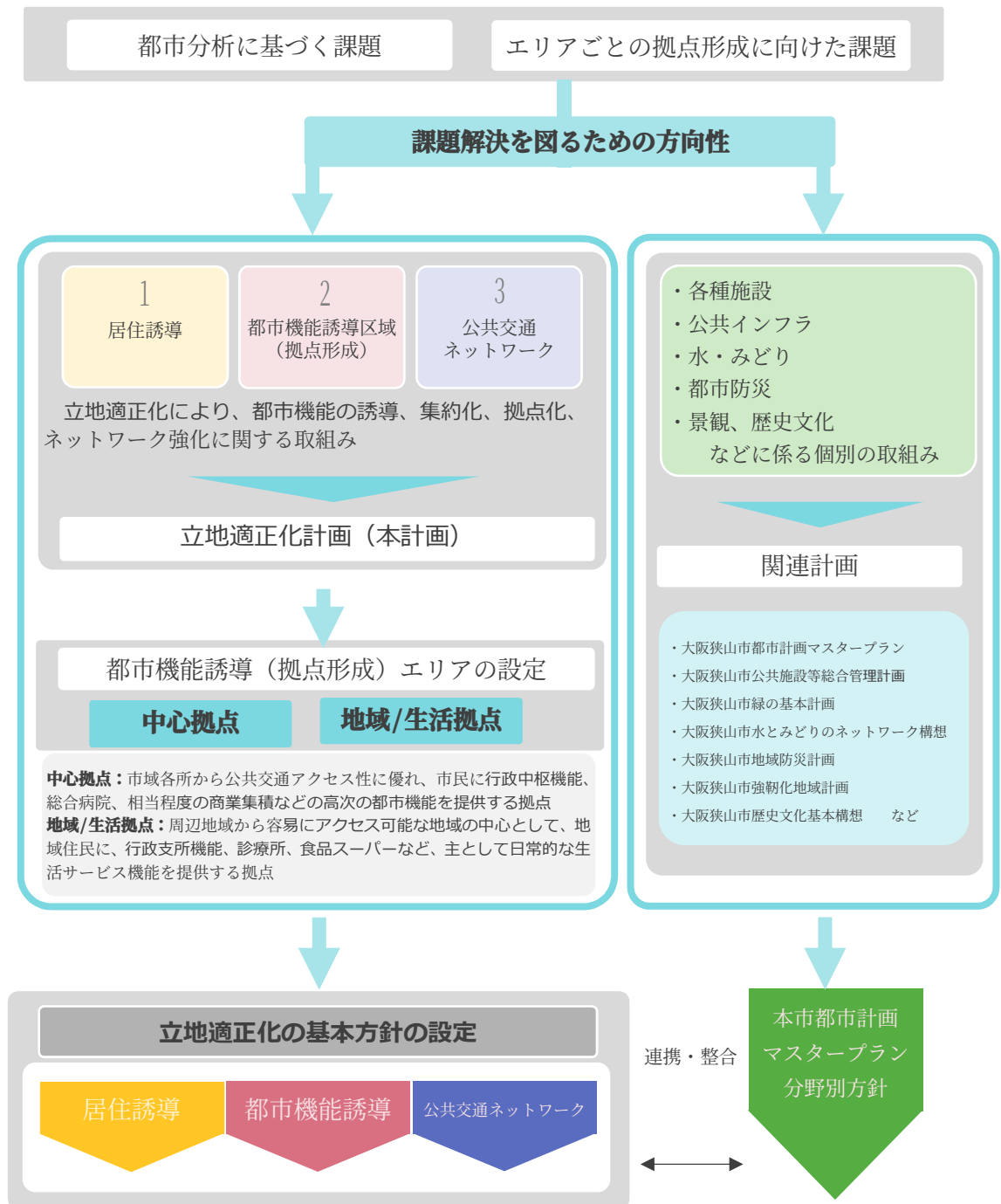


図 2-18 立地適正化により解決する課題の整理

● 都市機能誘導（拠点形成）エリアの設定について

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）（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における土地利用の将来ビジョンのうち、都市機能の誘導に係るエリアのうち、以下に示す条件を有する一体のエリアとします。

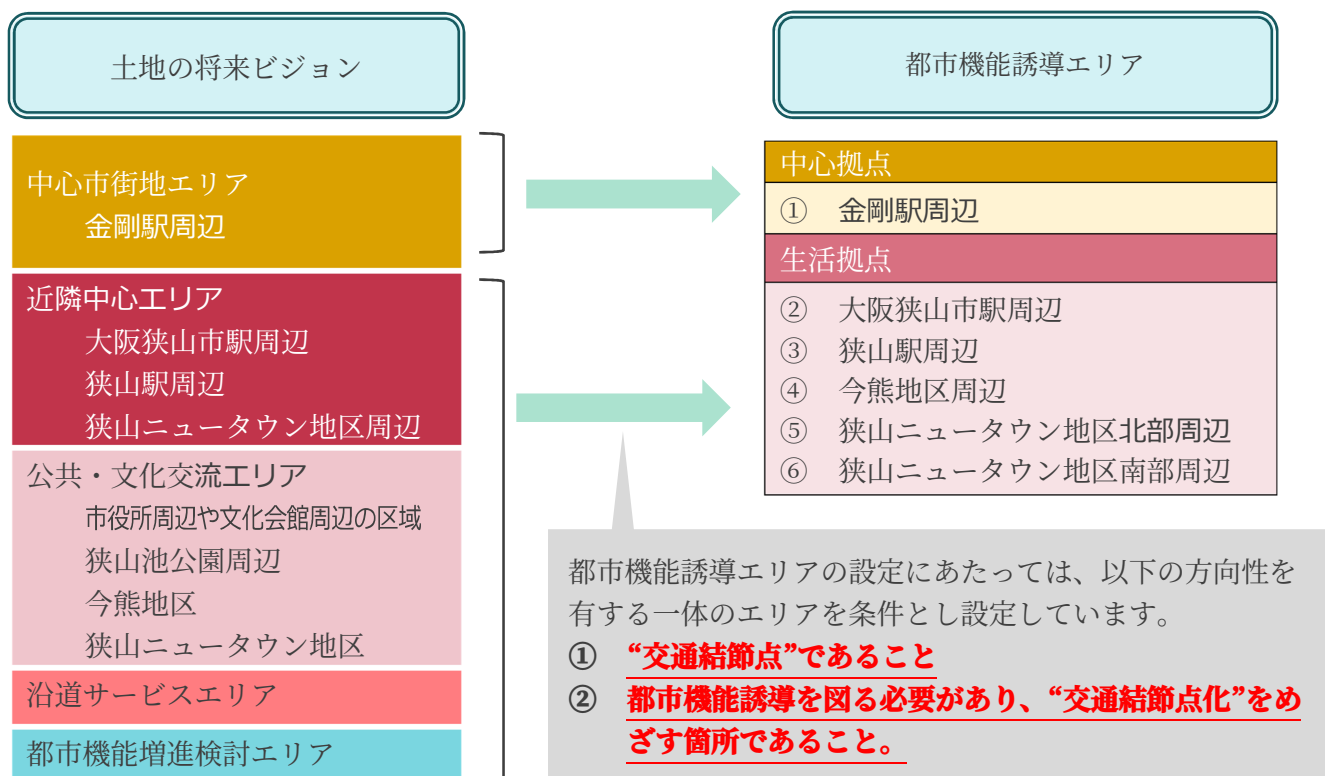


図 2-19 都市機能誘導エリアの設定

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

本章では 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。

災害リスクを考慮し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、災害リスクの高い地域における減災・防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を設定し、災害リスクを踏まえた誘導施策等により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、上位関連計画に基づく個別施策や関連制度を活用した持続可能な地域づくり等とも連携した地域づくりに取組みます。

(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、中心市街地拠点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。

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中央周辺においては、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、近隣中心拠点としての空間形成を図ります。

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

- 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「大阪狭山市再配置計画」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、近隣中心拠点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、「大阪狭山市学校園の適正規模・適正配置に関する基本方針」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、近隣中心拠点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の住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、近隣中心拠点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、近隣中心拠点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

- 住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地区、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）の導入や、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。

【居住誘導エリア/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
- ・災害リスクを考慮した居住環境の安全性確保

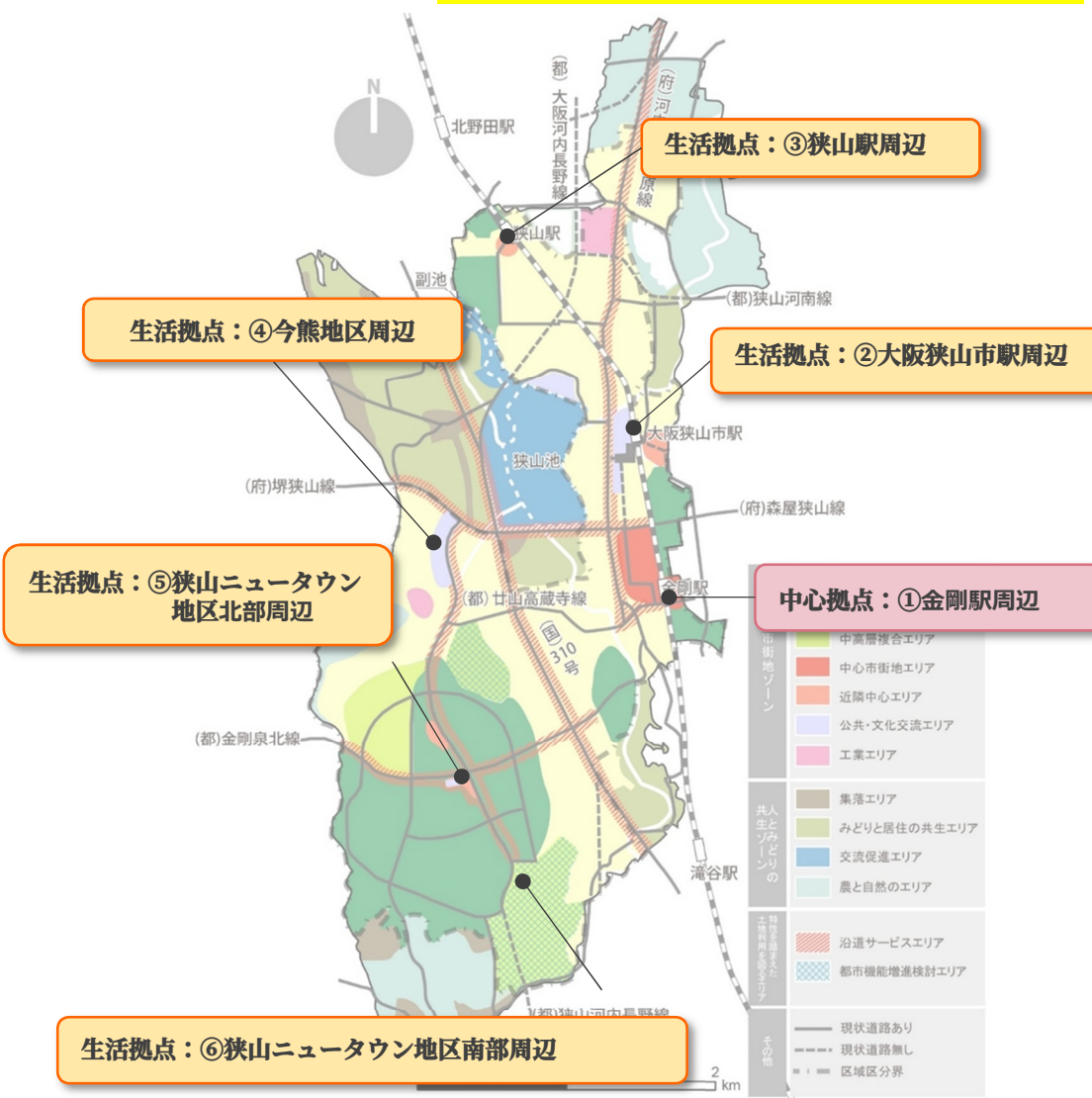
・地域の状況を踏まえた持続可能な地域づくり

【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	①金剛駅周辺	②大阪狭山市駅周辺	③狭山駅周辺	④今熊地区周辺	⑤狭山ニュータウン地区北部周辺	⑥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	○					
生活拠点	生活利便性の維持・向上による拠点形成（近隣中心拠点）		○	○		○	※
	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						○

※は個別事業や関係団体等との協議・検討状況に応じて設定することを想定。



【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 2-20 基本的な方針（ターゲット）の概要