

# 大阪狭山市立地適正化計画策定に係る市民意見募集

## 【時点骨子案】(令和6年4月時点)

### 大阪狭山市立地適正化計画策定に係る市民意見募集

#### 市民意見募集の目的

「大阪狭山市立地適正化計画」の策定にあたり、計画を市民の皆さんに知っていただくとともに、検討作業中である【時点骨子案】をはじめ、その他まちづくり全般に対しての意見をお聴きするため、市民意見を募集します。

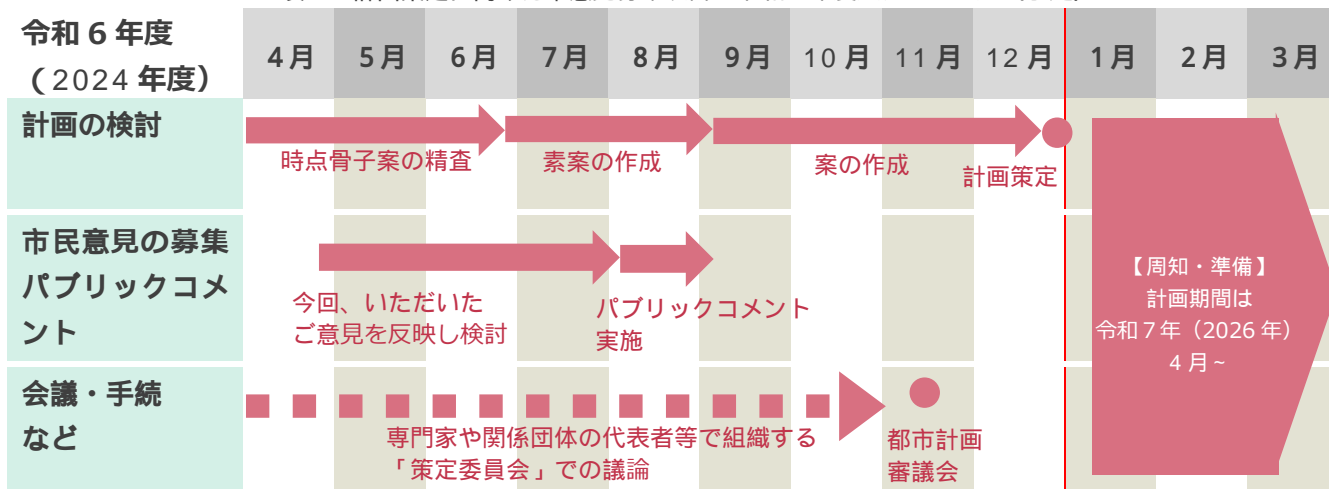
【時点骨子案】では現段階の検討内容の概要を示しています。令和6年度(2024年度)においては、いただいた意見を参考に、計画検討内容の精査を進めるとともに、現在検討を進めている「大阪狭山市公共施設再配置計画」等の関連計画及び関連事業の進捗状況も踏まえ策定作業を進める予定です。また、提出いただく意見は、【時点骨子案】以外のまちづくり全般に関する内容でも結構です。

なお、本意見募集はパブリックコメントとは異なり、いただいた意見に対する市の考え方をお示しするものではありません。改めて令和6年(2024年)夏～秋頃には計画素案に対するパブリックコメントの実施を予定しています。

#### 今後の予定

市民意見募集で頂いた意見を踏まえ、令和6年度(2024年度)においても引き続き、計画検討内容の精査を進めます。専門家や関係団体の代表者等で組織する「大阪狭山市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画策定委員会」で計画内容について議論をしたうえで、令和6年(2024年)夏～秋頃には、計画素案に対するパブリックコメントを実施し、頂いた意見を踏まえ、計画案を作成します。令和6年(2024年)11月頃には、市の都市計画に関する審議を行う組織である「都市計画審議会」へ計画策定について諮問し、答申を受けたうえで、令和6年(2024年)12月末に計画策定となるよう、作業を進める予定です。

表1 計画策定に向けた本意見募集以降の令和6年度スケジュール(予定)



# 大阪狭山市立地適正化計画（時点骨子案）目次

<b>第1章 立地適正化計画策定について</b>	
1.はじめに .....	1
2.本市における立地適正化計画の特徴 .....	1
3.計画で定めるべき事項 .....	3
4.大阪狭山市立地適正化計画（時点骨子案）の構成 .....	3
<b>第2章 基本的な方針（ターゲット）</b>	
1.現状と課題の把握 .....	4
2.立地適正化により解決する課題の整理 .....	24
3.立地適正化の基本的な方針（ターゲット） .....	26
<b>第3章 居住誘導区域</b>	
1.居住誘導区域の設定方針・考え方 .....	29
<b>第4章 都市機能誘導区域</b>	
1.都市機能誘導区域の設定方針・考え方 .....	33
2.都市機能誘導区域の具体的な位置づけ .....	35
3.誘導施設の設定方針・考え方 .....	36
4.誘導施設等の具体的な設定 .....	37
5.各都市機能誘導区域における誘導すべき都市機能の位置づけ .....	38
<b>第5章 防災指針</b>	
1.防災指針の方針 .....	39
2.本市における災害予測及び地理的特徴の分析 .....	39
3.減災・防災に関する課題整理と取組方針 .....	40
4.取組内容、取組スケジュール .....	45
<b>第6章 公共交通ネットワーク</b>	
1.公共交通ネットワーク検討の必要性 .....	46
2.公共交通ネットワークの方針 .....	47
<b>第7章 誘導施策</b>	
1.居住誘導に関する施策展開の考え方（ストーリー） .....	50
2.居住誘導に関する具体的な誘導施策について .....	51
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） .....	55
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 .....	56
<b>第8章 計画の進め方</b>	
1.計画（PLAN）の進行管理 .....	60
2.施策・取組みの展開（DO） .....	62
3.評価分析等による点検（CHECK） .....	64
4.計画見直しの考え方（ACTION） .....	68
<b>用語解説</b>	

## 第1章 立地適正化計画策定について

### 1.はじめに

本市では令和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。

さらに現在、近畿大学医学部及び近畿大学医学部附属病院等（以下、「近畿大学病院等」という。）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ることから、これらの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退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、中長期的な方策を示すことを目的に策定するものです。

### 2.本市における立地適正化計画の特徴

#### （1）本計画の位置づけ

都市再生特別措置法第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・方針等との整合を図るものとします。

立地適正化計画の対象区域は、都市全体を見渡す観点から、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が、居住誘導区域及び都市機能誘導区域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。

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、概ね5年を目途として必要に応じた見直し及び改定を行う予定です。

## (2) 本計画の役割

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

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

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。



図 1 1 立地適正化計画の特徴（一部国土交通省資料引用）

## (3) 本計画に基づく立地適正化により期待する効果

市の将来像の実現に向けて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

### 持続可能な都市構造の形成

居住を含めた都市機能の誘導により、コンパクトシティ+ネットワークの視点による都市構造の立地適正化を図ることで、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の形成をめざします。



図 1 2 持続可能な都市構造の形成イメージ

### 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。

### 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。

### 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、エリア一帯の空間価値・魅力の維持向上をめざします。

### 3. 計画で定めるべき事項

#### (1) 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	章
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ず、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

#### (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

コンパクトシティ+ネットワークの視点から、本計画で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	章
公共交通ネットワーク	市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

### 4. 大阪狭山市立地適正化計画（時点骨子案）の構成

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等を整理したうえで、立地適正化の「基本的な方針」「居住誘導区域」「都市機能誘導区域」等の設定を行います。「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、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、市民意見や都市計画審議会の意見を踏まえ計画を策定するものとします。

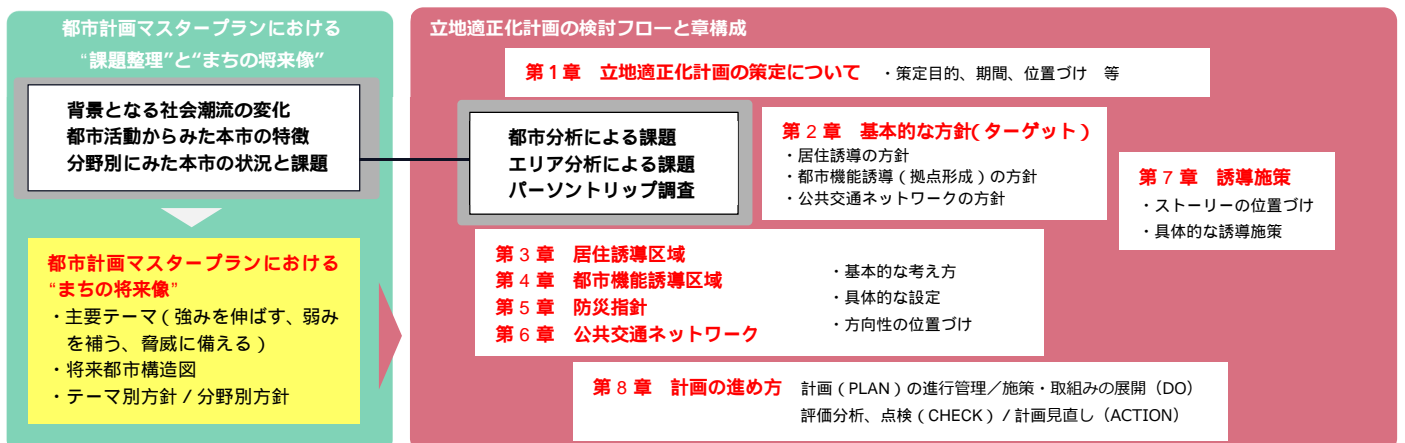


図 1 3 本計画の構成と検討フロー

## 第2章 基本的な方針（ターゲット）

### 1.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 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、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。

なお、本節で現状と課題を把握したうえで、次節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を行います。

#### 1.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 ④建物利用（空家） ⑤都市施設 ⑥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）） ⑨減災・防災 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

中心市街地エリア 近隣中心エリア ③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. 立地適正化により解決する課題の整理

##### (1) 居住誘導の方針において解決すべき課題

##### (2) 都市機構誘導（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

#### 3. 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 2-1 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）

### 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、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2-2）（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%になると見込まれている（「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。（図2-4）</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2-4に示す通り、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）（狭山ニュータウン地区再生推進計画 p.4）。</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>

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、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域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）。

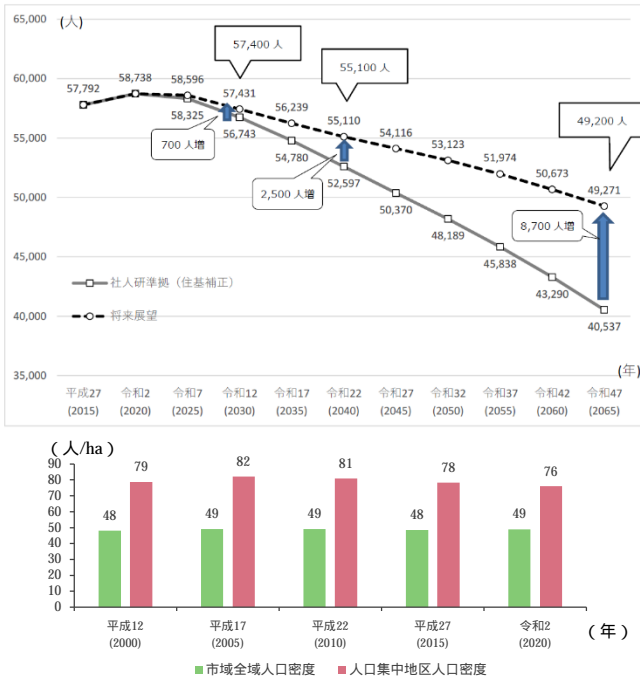


図 2-2 (上図) 人口・将来人口の推移(「第2期大阪狭山市総合戦略」より)

図 2-4 (下図) 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

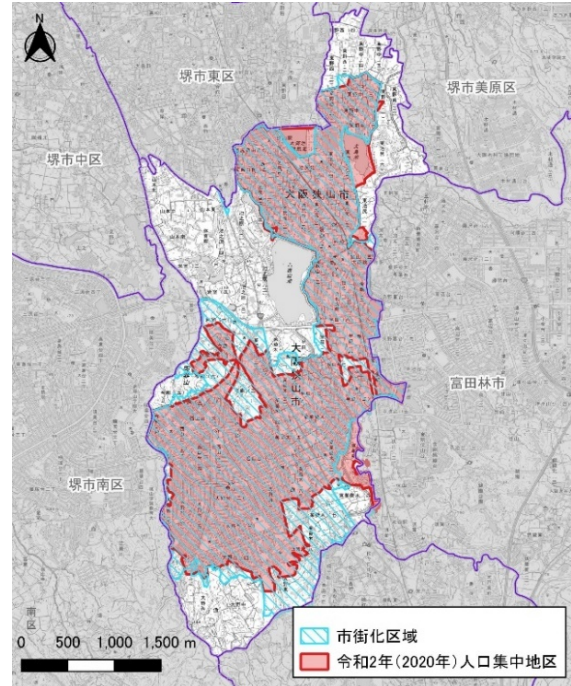


図 2-3 人口集中地区と市街化区域

## 産業

### 現状

- 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(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をあわせて約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%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.7-8)。
- 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.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)。



## 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% (570.1ha) 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（2020 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 2-5）（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】

- 本市の公示地価の平均価格推移を見ると、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 / m<sup>2</sup> 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、今後ともこの傾向を維持することが必要である。

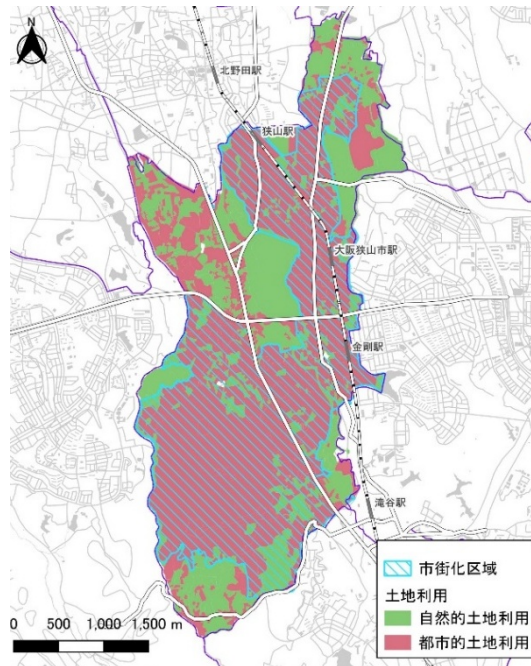


図 2-5 本市の土地利用（自然的・都市的）状況図

## 建物利用（空家）

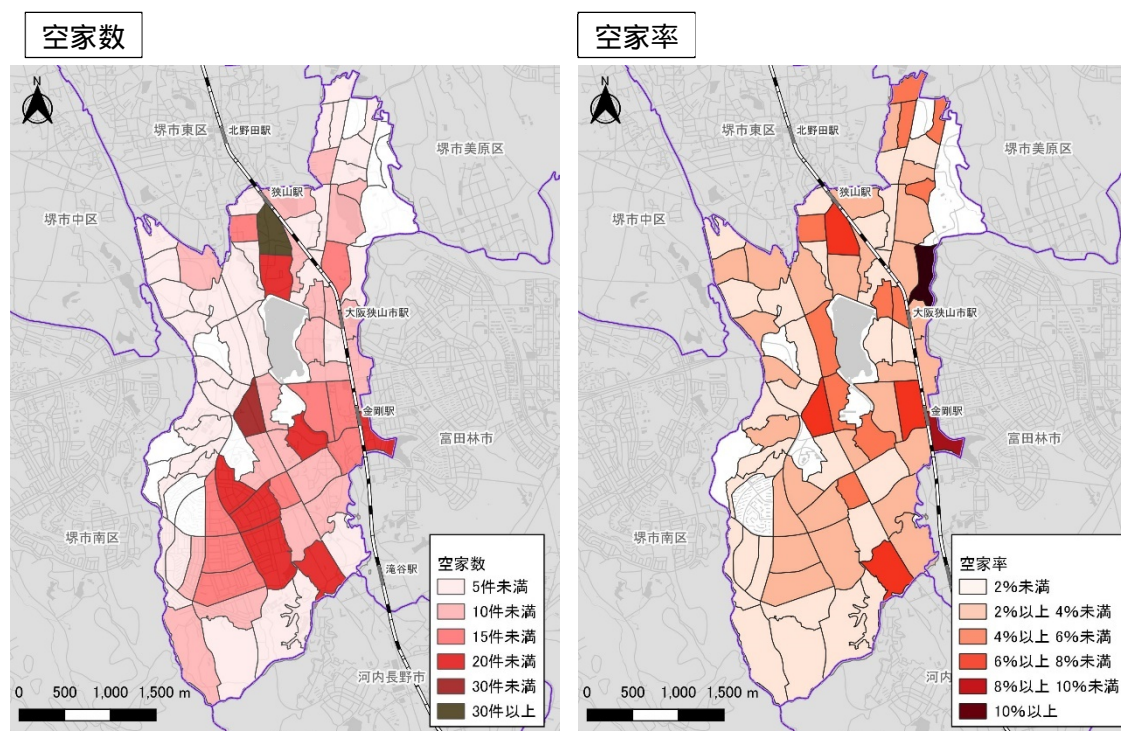
### 現状

- 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（2035年）には37%まで増加すると推計されている（参考・基礎調査資料 p.12）
- 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26）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（参考・基礎調査資料 p.13 14）



### 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）



空家率計算の分母は、平成30年（2018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 6 空家分布図・空家率分布図

## 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・保全に関する取り組みなど、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・参考・基礎調査資料 p.20）。



### 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）。

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

#### 【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 14,116 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（市提供資料）。
- 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（参考・基礎調査資料 p.31）。
- 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 2-7）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）。

#### 【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（2019 年度）まで一貫して増加傾向（図 2-7）で、駅を利用する人のうち約 63.2%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 p31）。

#### 【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（2019 年度）まで一貫して増加傾向（図 2-7）で、駅を利用する人のうち約 71.6%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 p31）。

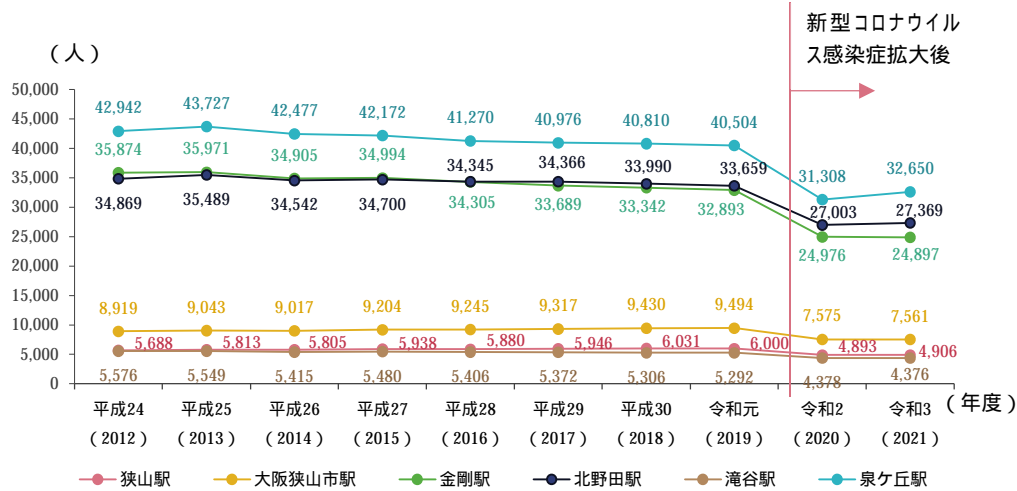
#### 【広域ネットワークとしての鉄道・駅】

- 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 2-7）で、近隣の駅では最も利用者数が多い。
- 南海高野線北野田駅（以下、「北野田駅」という。）（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 2-7）で、概ね金剛駅と同程度である。
- 南海高野線滝谷駅（以下、「滝谷駅」という。）（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 2-7）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 7 駅別 1 日平均乗降客数（大阪府統計年鑑）

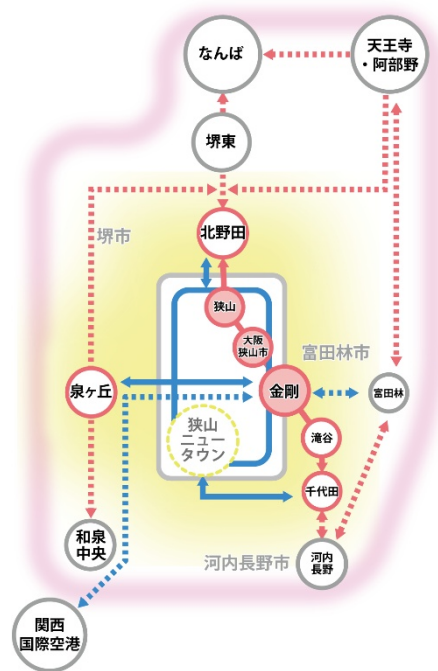


図 2 8 生活圏を踏まえた広域公共交通ネットワークの形成イメージ（都市計画マスタープラン P.87）

## 交通（バス）

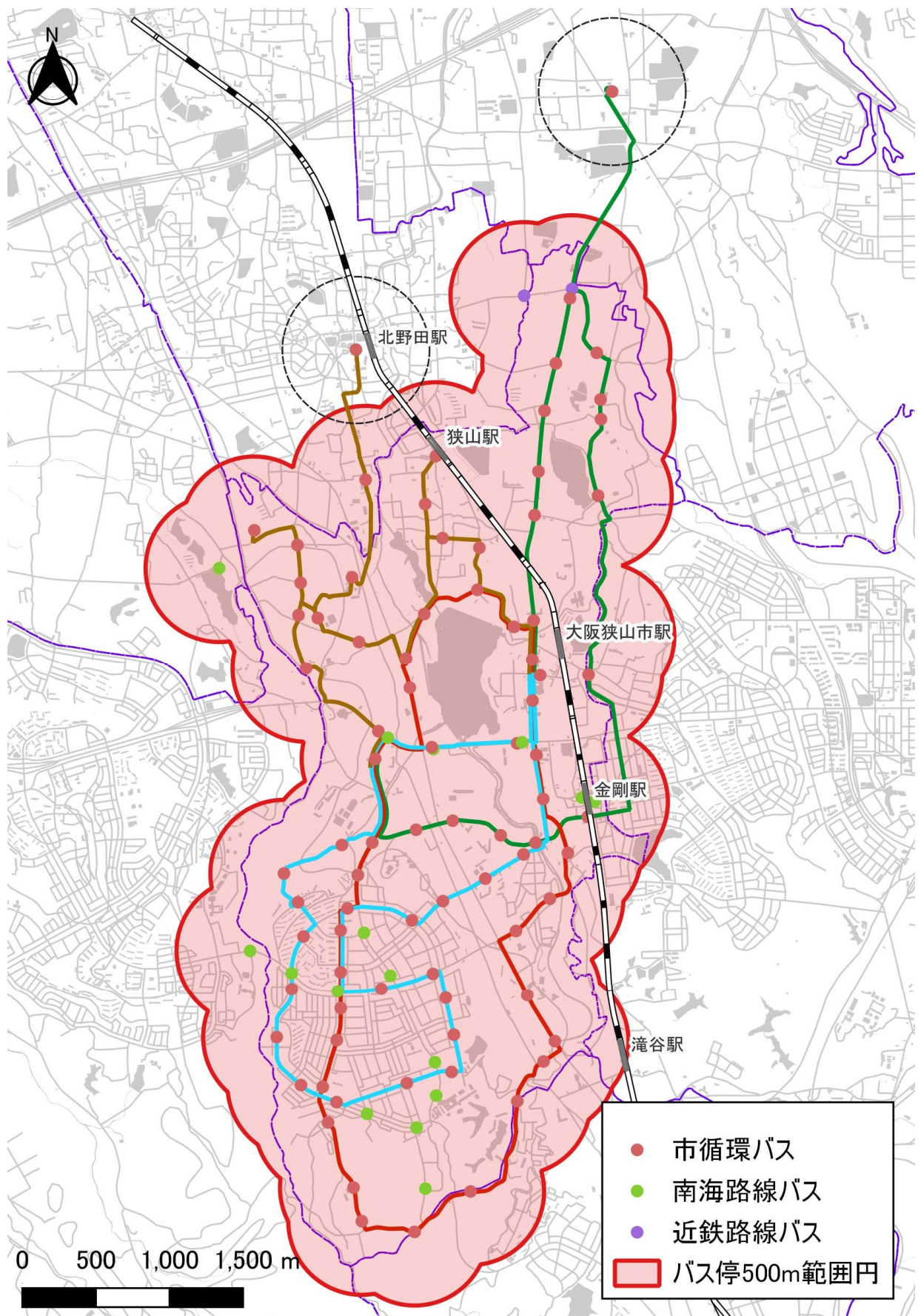
### 現状

- 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」（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- 33 から数値のみ）、両面の評価がある。
- 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（参考・基礎調査資料 p.37）（※令和6年4月時点
- 図 2-9）。
- 令和2年（2020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%）、近畿日本鉄道株式会社長野線富田林駅（以下、「富田林駅」という。）（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経和5年（2023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。
- 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。
- 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）。



### 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（都市計画マスタープラン p.86）。
- 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（都市計画マスタープラン p.86）。
- 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）。
- 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）。



令和6年4月時点

図 2-9 バス停留所徒歩圏 500m範囲図

## 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（本計画基礎調査 p.54）

↓

### 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(都市計画マスタープラン p.55)。
- 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)。
- 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)。



図 2-10 陶器山・天野街道（左）および狭山池公園（右）



## 減災・防災

### 現状

- 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）、局部的豪雨等による浸水被害の発生が想定される区域がある。



### 課題

- 地理的特徴を十分踏まえ、ソフト・ハードの両面から、適切な減災・防災対策の取り組みが必要である。

防災に関する詳細な分析・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。

## 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（公共施設等総合管理計画 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）。

## (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2-11）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章で示す通り、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。

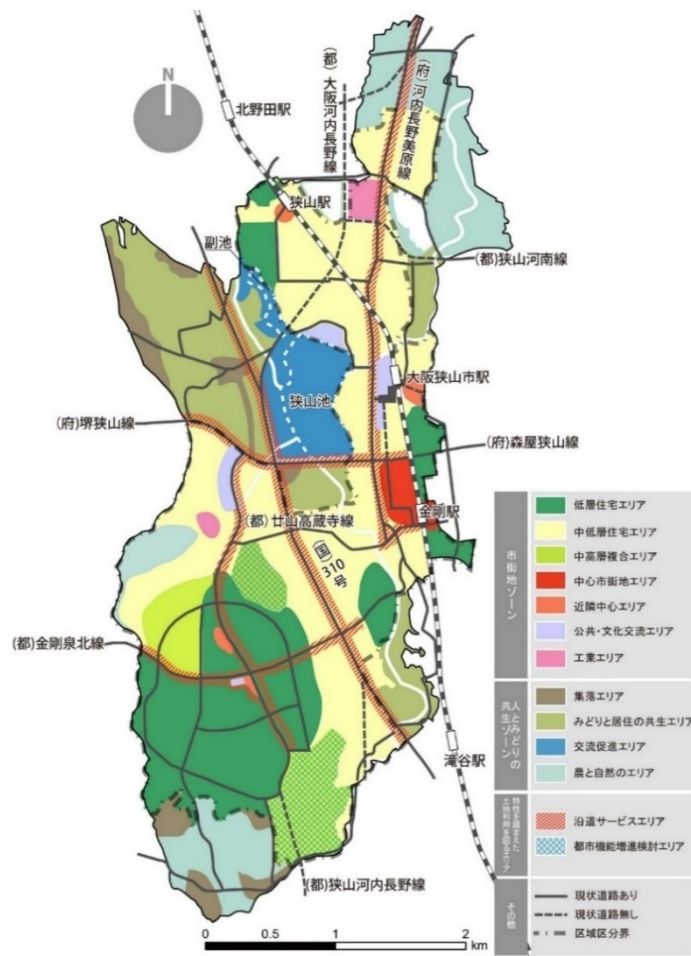


図 2-11 本市の土地利用の将来ビジョン（都市計画マスタープラン p.78）

## 中心市街地エリア

### 現状

- 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。
- 市提供資料によると、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。（参考・基礎調査資料 p.34）
- 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 2-12 金剛駅西口（左）および東口（右）

## 近隣中心エリア（大阪狭山市駅周辺）

### 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。
- 大阪狭山市駅を利用する人は駅まで徒歩で来る人（63.2%：平成 22 年 PT 調査値）が最も多くなっている（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）。

#### 【狭山駅周辺】

- 狭山駅の乗降客数は、4,906 人/日である。
- 狭山駅を利用する人は駅まで徒歩で来る人（71.6%：平成 22 年 PT 調査値）が最も多くなっている（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）。

#### 【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 13 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 2-14 狭山駅（左）および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

#### 【市役所・文化会館周辺】

- 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）。

#### 【狭山池周辺】

- 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。

#### 【今熊地区周辺】

- 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）。

#### 【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、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）。



図 2 15 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 2-16 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

- (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の推進が必要である(都市計画マスタープラン p.77)。

## 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(2021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(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.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、運用等の検討が必要である(都市計画マスタープラン p.59 及び 78)。

## 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.28)。
- 「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、58)。
- 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、58)。



### 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

##### 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

##### 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検討

##### 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

##### 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

##### 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

##### 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

##### 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

##### 減災・防災

地理的特徴を踏まえた取組み

##### 財政

公民連携や情報通信技術等の有効活用の検討  
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）

- ・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の検討が必要

##### 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

##### 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 17 課題のまとめ

## 2. 立地適正化により解決する課題の整理

前節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、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、地理的特徴を踏まえた減災・防災対策の考え方や方策を整理したうえで検討します。

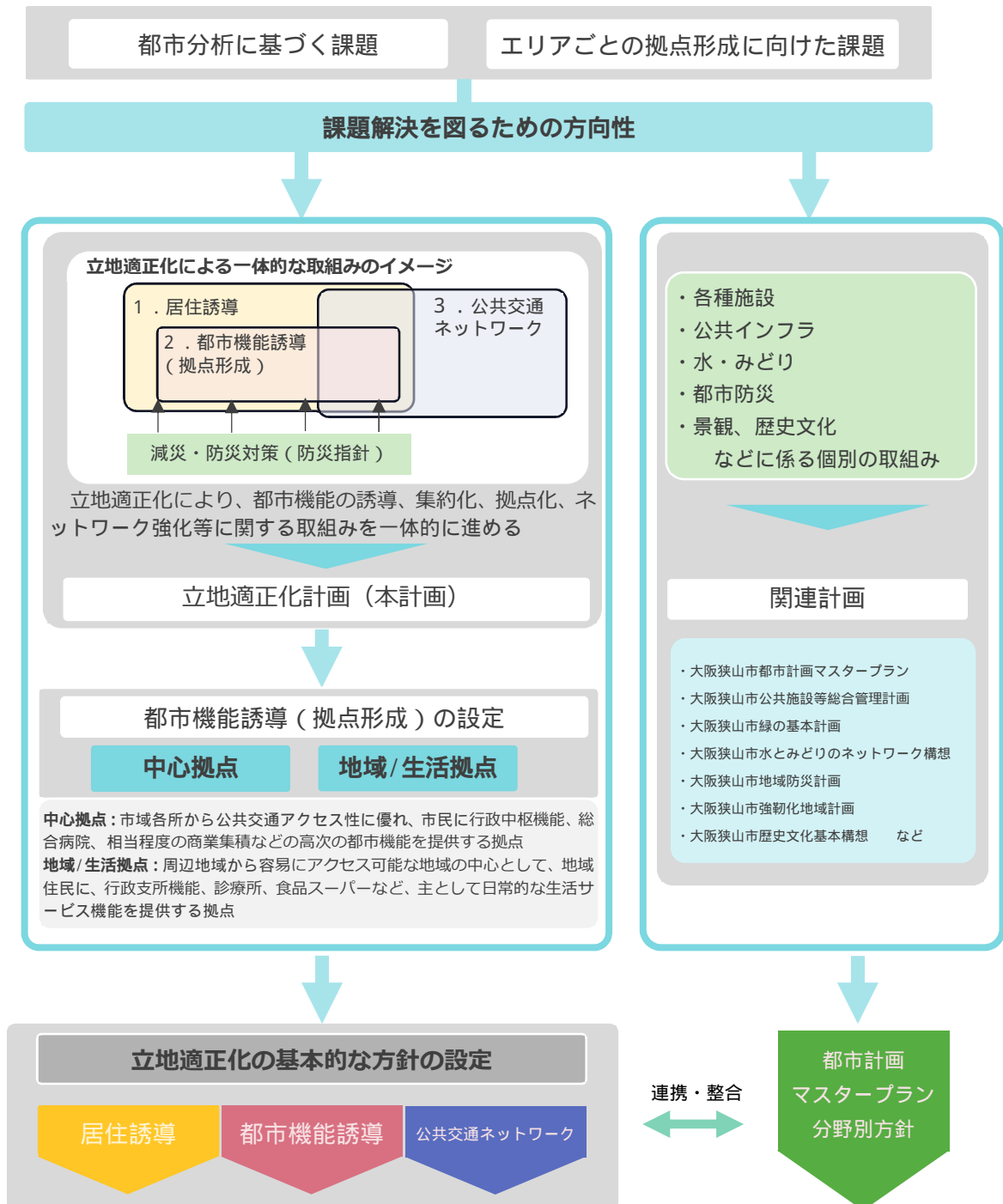


図 2 18 立地適正化により解決する課題の整理

## 都市機能誘導（拠点形成）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地域のうち、以下に示す条件を設定し、区域を設定するものとします。

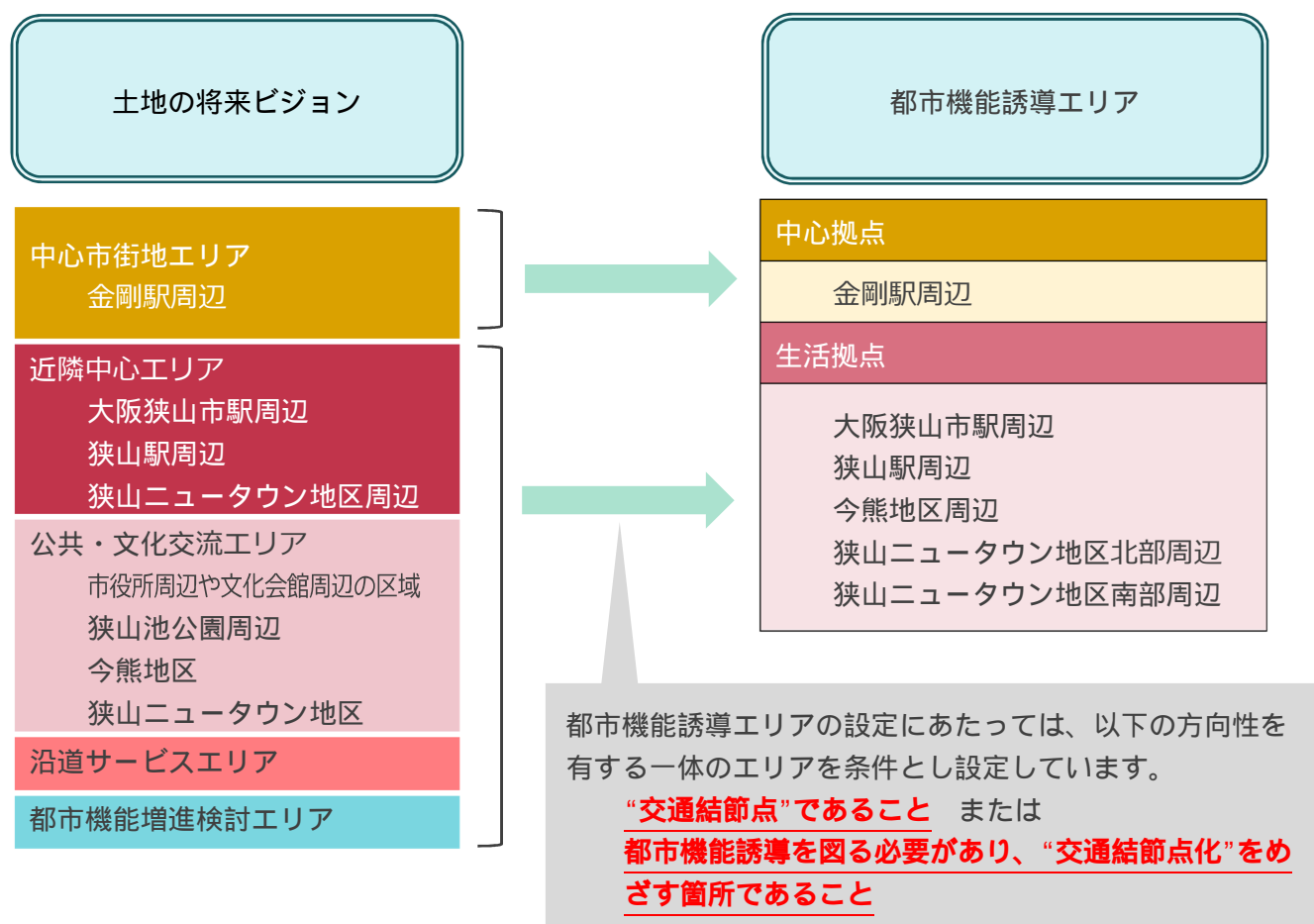


図 2 19 立地適正化により都市機能誘導（拠点形成）を図るエリアの設定

### 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。

### 3.立地適正化の基本的な方針（ターゲット）

本節では前節までに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。

##### 地理的特徴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、地理的特徴を踏まえた減災・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り組めます。

#### (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

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、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。

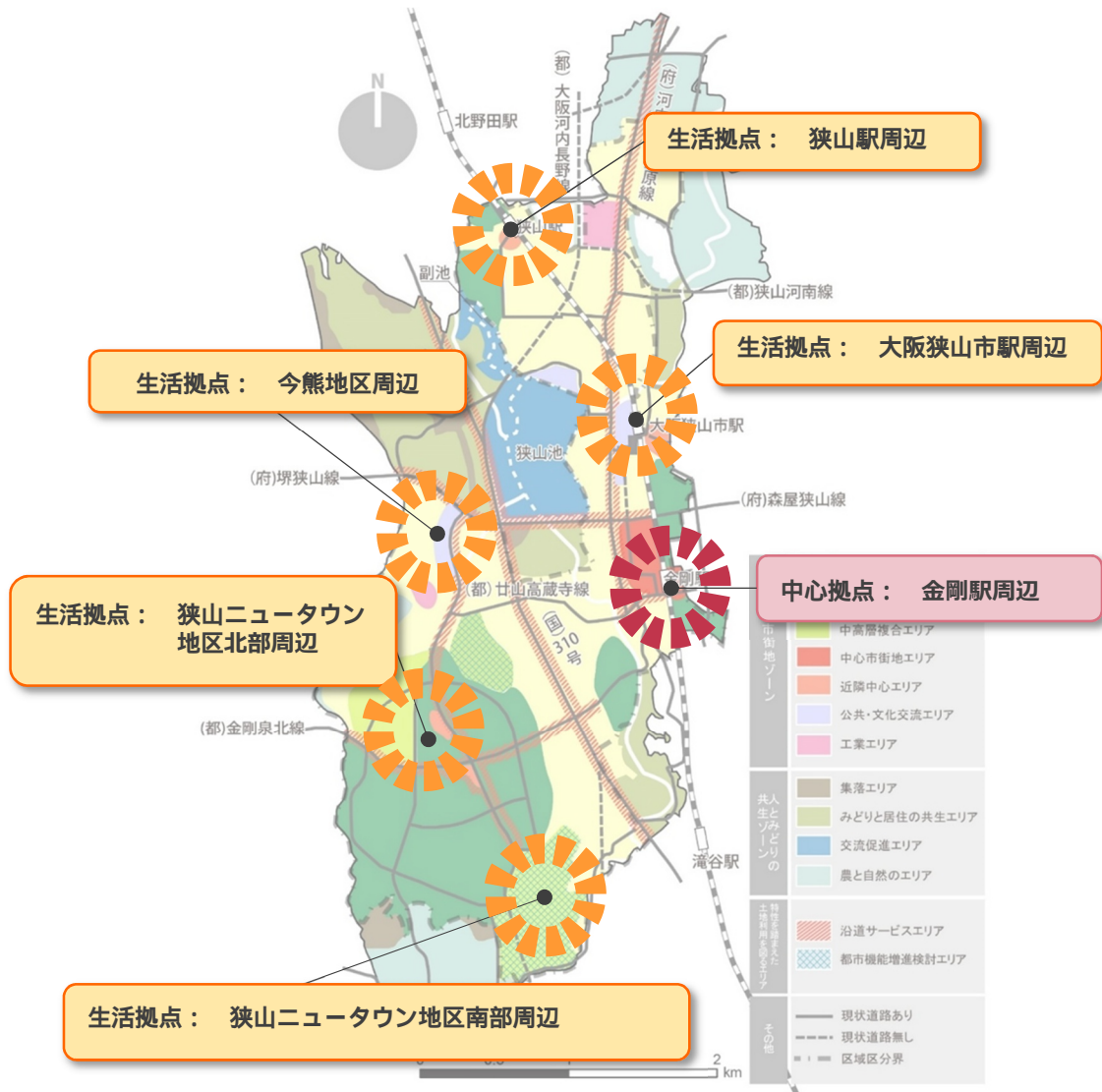
**【居住誘導/防災指針】 「地域特性に応じた良好な居住環境の形成」**

・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	○					
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

# 第3章 居住誘導区域

## 1. 居住誘導区域の設定方針・考え方

居住誘導区域は、都市再生特別措置法第 81 条第 19 項において、「立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、良好な居住環境が確保され、公共投資その他の行政運営が効率的に行われるように定める」とされています。

災害に関する区域指定や地理的特徴を踏まえた区域指定等がある箇所については、その種類・規模・頻度、当該箇所の状況、減災・防災対策のための施設の整備状況や整備見込み、警戒避難体制の整備状況などを総合的に勘案し、居住誘導区域に含めるかどうかの検討を行うものとします。

居住誘導区域の設定にあたっては、「都市計画運用指針」及び、第 2 章で整理した本市の都市構造上の特徴と課題、個別のまちづくりに関する取組み状況、立地適正化の基本方針等を踏まえ、設定します。

### (1) 本市の居住誘導区域設定の方針

本市では、居住誘導区域を定めるにあたり、以下の考え方に基づき区域の検討を行います。

一定の人口密度が維持され、公共交通等の状況も考慮して生活サービスが持続的に確保される区域であること

法令等で居住誘導区域に含まないこととされる区域ではないこと

土地利用状況等を踏まえ居住誘導に適していない区域でないこと  
第 5 章「防災指針」において、減災・防災対策を総合的に踏まえ、居住誘導に適していない区域でないこと

市街化区域全域をベースに居住誘導区域を検討します

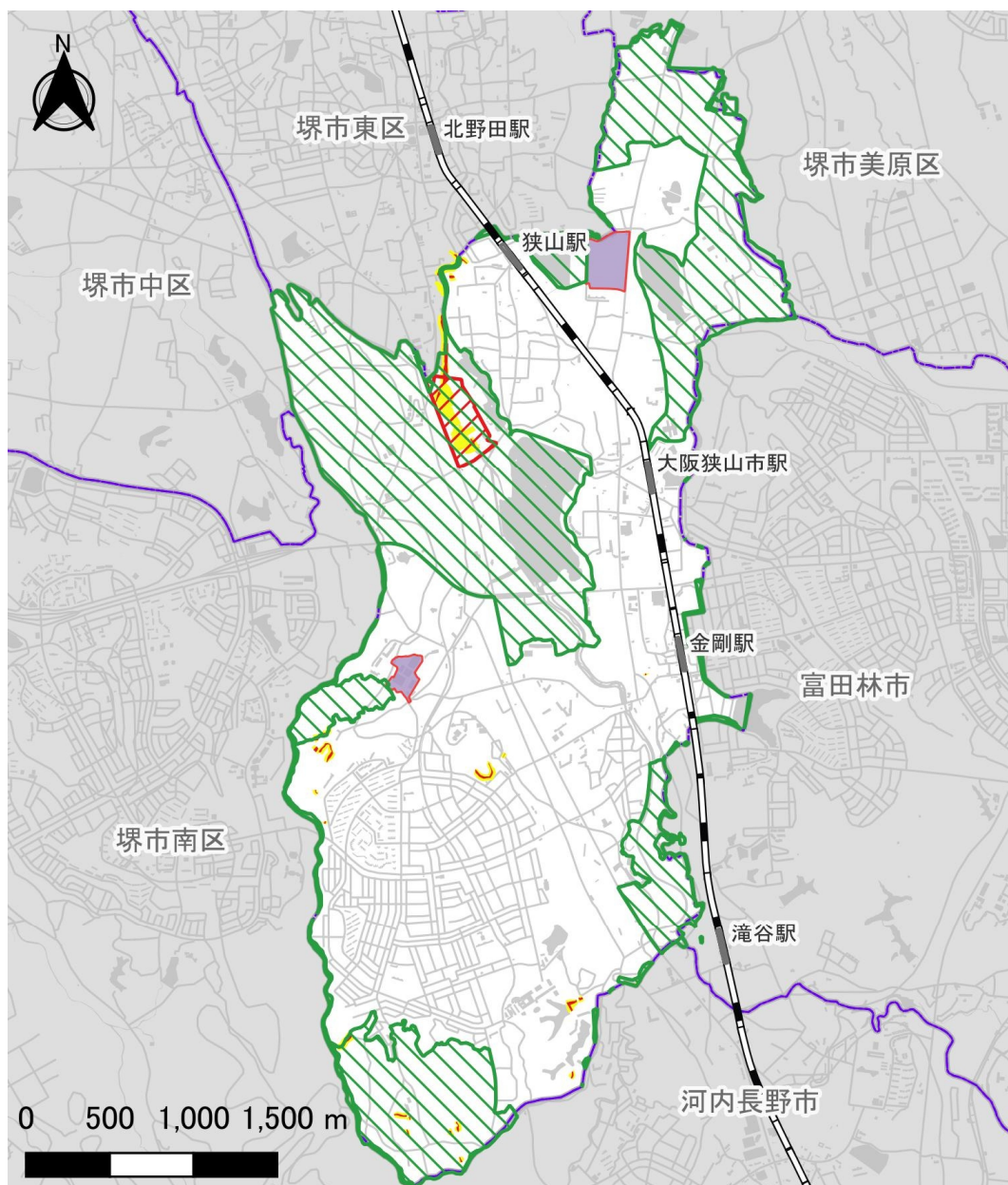
市街化調整区域など含まないこととされる区域を除きます

各種設定区域を整理したうえで設定区域の範囲を検討します

表 3-1 法令等により居住誘導区域に含まないこととする区域の概要

エリア名	根拠法令	本市の考え方
都市再生特別措置法第 81 条第 19 項、同法施行令第 30 条により、居住誘導区域に含まないこととされる区域		
市街化調整区域	都市計画法	含まない
地すべり防止区域	地すべり等防止法	含まない
土砂災害特別警戒区域	土砂災害防止法	含まない
都市計画運用指針にて「総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合、原則として居住誘導区域に含まないこととすべき」とされる区域		
土砂災害警戒区域	土砂災害防止法	含まない
洪水浸水想定区域	水防法	含む ただし、第 5 章「防災指針」で減災・防災対策を進める
近年の局所的豪雨等による浸水被害の発生が想定される区域	水防法 (一部準用)	含む ただし、第 5 章「防災指針」に対する減災・防災対策を進める
家屋倒壊等氾濫想定区域	-	含む ただし、河川護岸の整備状況等を勘案し、一部区域を除く
都市計画運用指針にて「居住誘導区域に含めることについては慎重に判断を行うことが望ましい」とされる区域等		
工業専用地域、流通業務地区等、法令により住宅の建築が制限されている区域	都市計画法	該当なし ただし、工業が集積する準工業地域を除く
将来にわたり保全することが適当な農地（生産緑地地区）	都市計画法	含まない ただし、建築等の行為制限が解除されている区域を除く

本市に該当のない区域等については、記載を省略しています。





- |   |  |
|---|--|
|  市街化調整区域 |  地すべり防止区域   |
|  準工業地域   |  土砂災害警戒区域   |
|   |  土砂災害特別警戒区域 |

図 3-1 居住誘導区域に含めない区域

【注記】図には居住誘導区域に含めない、家屋倒壊等氾濫想定区域を図示しておりません。  
また毎年更新している、生産緑地地区、特定生産緑地についても図示しておりません。



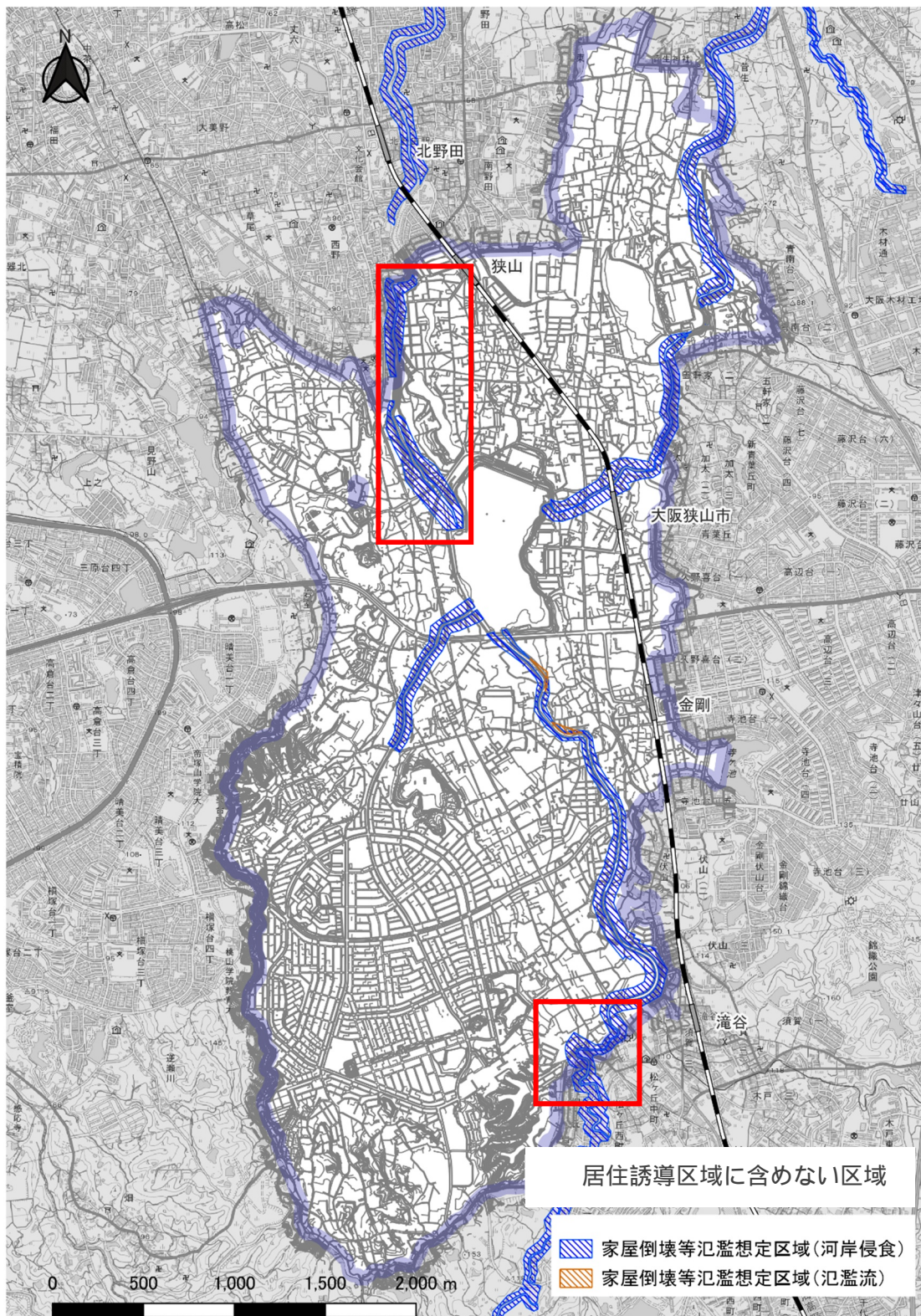


図 3 2 家屋倒壊等氾濫想定区域図

## (2) 本市の居住誘導区域(案)

本市の区域設定の方針に基づき、設定した居住誘導区域は以下の通りです。

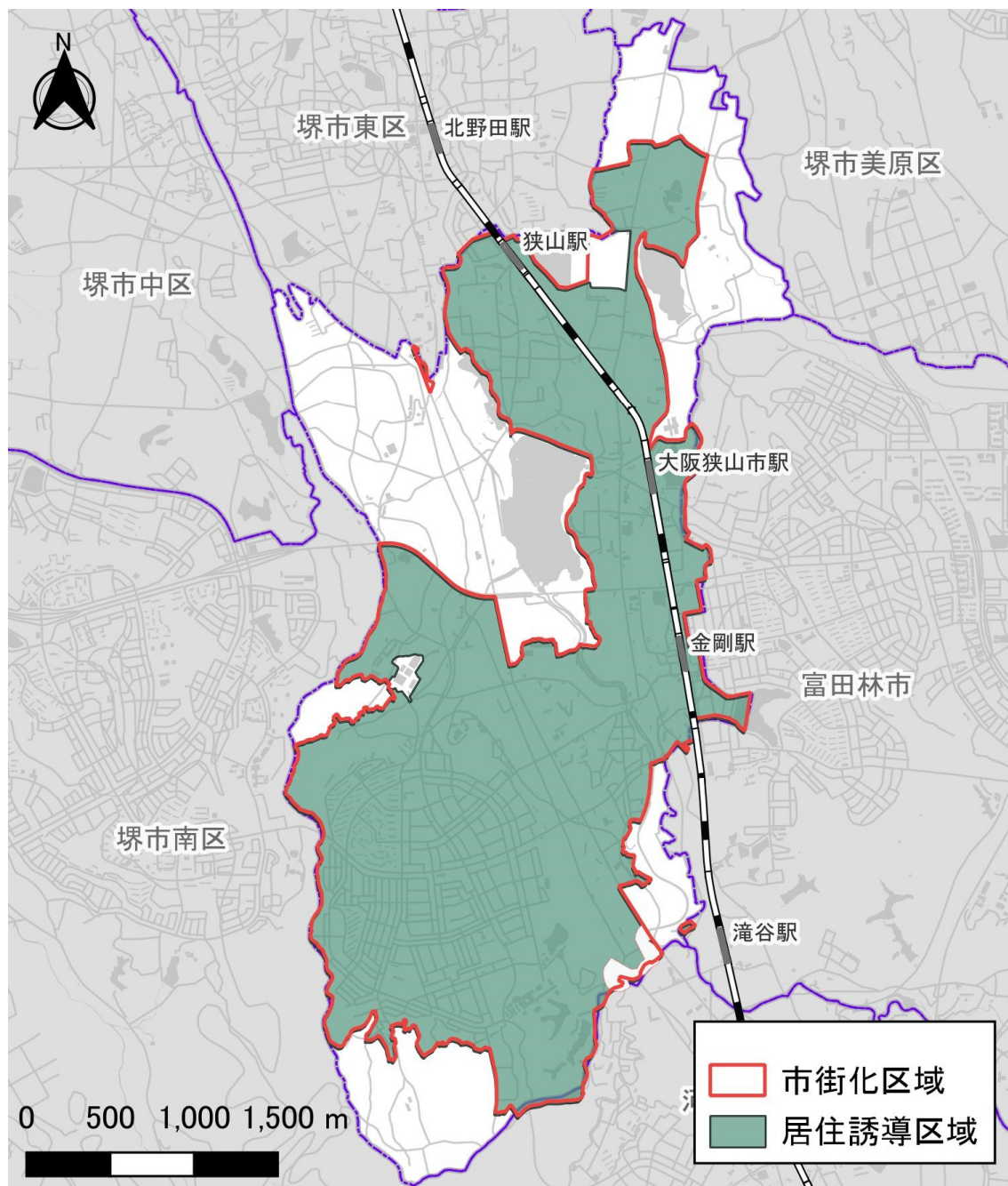


図 3-3 居住誘導区域

生産緑地地区・特定生産緑地については、図示しておりません。

# 第4章 都市機能誘導区域

## 1. 都市機能誘導区域の設定方針・考え方

都市機能誘導区域は、都市再生特別措置法第 81 条第 20 項において、「立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、適切な都市機能増進施設の立地を必要な区域に誘導することにより、住宅の立地の適正化が効果的に図られるように定める」とされています。

また、誘導施策や個別事業等については、都市再生特別措置法第 81 条第 21 項において、「市町村の所有する土地又は建築物が有効に活用されることとなるよう努めるものとする」とされています。

都市機能誘導区域の設定にあたっては、「都市計画運用指針」及び第 2 章、第 3 章の内容等を踏まえ、設定します。

### (1) 本市の区域設定及び誘導施設の方針

本市では、第 2 章で示したように、都市構造上の特性と今後の課題を踏まえたうえで、「エリア特性を活かした魅力ある拠点の形成」を都市機能誘導（拠点形成）の方針とし、都市機能誘導エリアの特性ごとに方針を定めています。そのため、都市機能誘導区域及び誘導施設を定めるにあたり、以下の考え方に基づき区域の検討を行います。

表 4-1 区域設定及び誘導施設の方針一覧

<p>人口、土地利用及び交通の現状や将来の見通しを勘案して、適切な誘導施設の立地を必要な区域に誘導することにより、住宅の立地の適正化が効果的に図られる区域であること</p>	<p>居住誘導区域内であること 都市活動の中心となる都市機能及び交通結節点機能の集約・維持向上等をめざす箇所であること</p>
<p>上位関連計画、個別事業の進捗状況、各エリアの都市構造上の特徴や課題、その他の法令における区域指定状況、誘導施設の分布状況、地形地物等の状況等を総合的に踏まえ、適切な区域の指定範囲および誘導施設の位置づけであること</p>	<p>第 2 章で位置づけた各エリアにおける一体の区域で、誘導施設を含む区域であること その他の法令における区域指定状況、都市機能増進施設の分布や土地利用の状況、誘導施設の位置づけ、地形地物の状況等を総合的に踏まえた区域及び誘導施設であること</p>

## (2) 本市の区域設定の基本的なルール

本市では、各エリアの状況や交通結節点としての方向性を考慮したうえで、都市再生特別措置法及び都市計画運用指針、立地適正化計画作成の手引きにて示されている都市機能誘導区域及び誘導施設を設定します。

### 区域界の設定について

- 区域界の設定については、各エリアの状況や交通結節点としての方向性を考慮したうえで、以下の条件をもとに設定します。

#### 区域設定の対象箇所

- ・ 既に交通結節点であり都市機能誘導を図る一体の区域
- ・ 今後、都市機能の集約・維持向上等に併せ、交通結節点化をめざす一体の区域

#### 区域設定の方法

- ・ 用途地域界での設定
- ・ 公共用地界（道路・公共施設敷地等）での設定
- ・ その他、地形地物等の状況等を踏まえた設定

### 区域の範囲について

- 徒歩や自転車等により容易に移動できる範囲とし、鉄道駅やバス停等の交通結節点を中心に概ね半径 500m ~ 1000m 圏の大きさで設定します。

### 区域ごとの位置づけについて

- 前節に示す検討フローに基づき位置づけた、都市機能誘導区域ごとに、都市再生特別措置法及び都市計画運用指針、立地適正化計画作成の手引きにて示されている誘導施設を設定することとし、当該誘導施設については届出制度の対象とします。
- なお、誘導施設の位置づけについては、その他、各エリアの日常生活に必要な機能や交通結節点としての機能の立地を妨げるものではありません。

## 2. 都市機能誘導区域の具体的な位置づけ

本市の都市機能誘導区域の候補エリアは、検討フローに基づき以下のとおりとします。なお、それぞれの区域の詳細については、本位置づけをベースに検討を進める予定です。

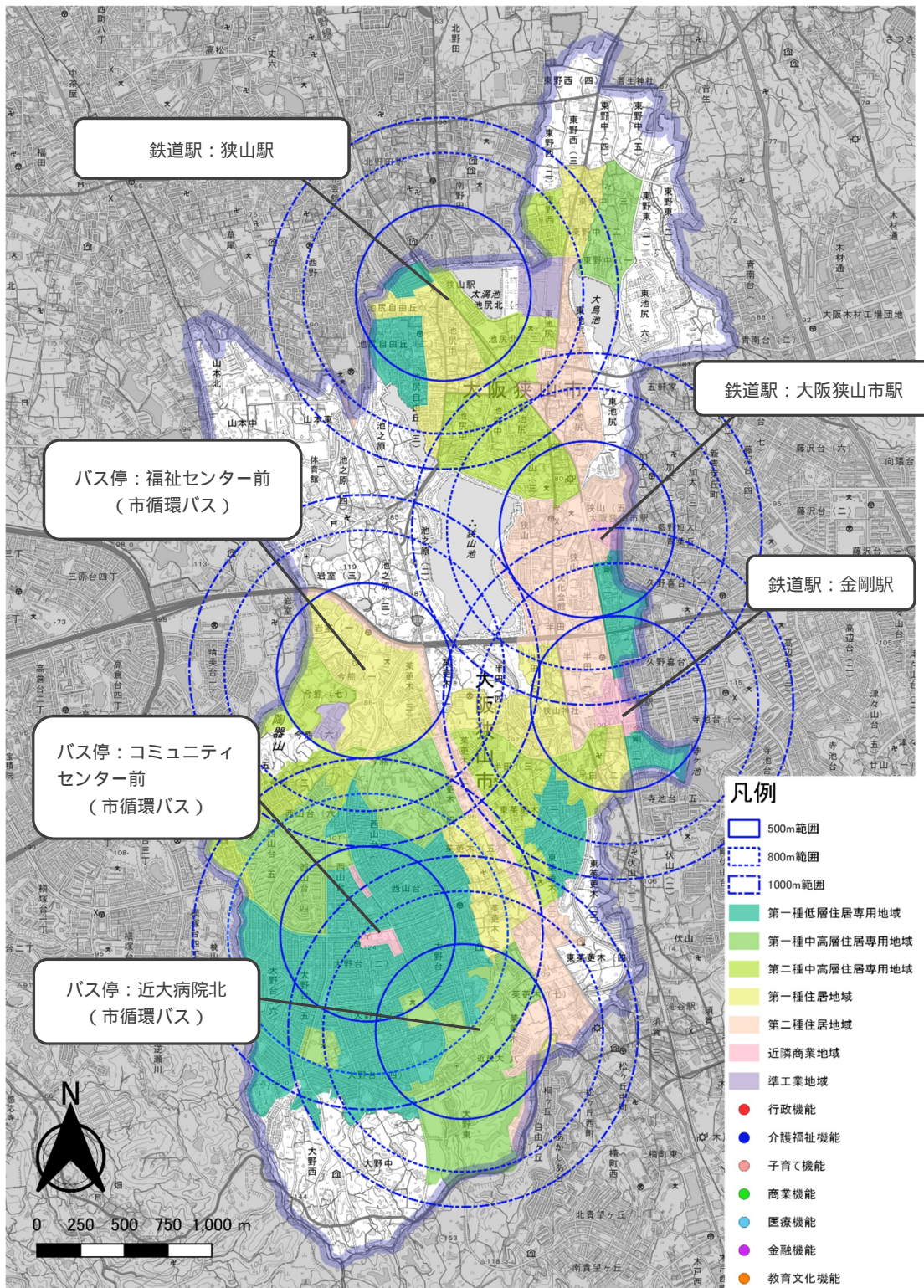


図 4 1 都市機能誘導区域

### 3. 誘導施設の設定方針・考え方

本市では、都市再生特別措置法及び都市計画運用指針、立地適正化計画作成の手引きにて示されている誘導施設を基本として定めます。誘導施設として設定する施設は以下のとおりとします。

#### 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 具体的な事業計画がある施設

##### 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

###### 誘導施設の位置づけについて

都市再生特別措置法及び都市計画運用指針、立地適正化計画作成の手引きにて示されている誘導施設は届出制度の対象とします。

誘導施設については、都市の居住者の共同の福祉や利便の向上の観点から、以下の施設等を設定します。

市役所等の行政施設、高齢化の中で必要性の高まる介護福祉施設、保育所等の子育て支援施設、スーパーマーケット等の商業施設、病院・診療所等の医療施設、銀行や郵便局などの金融施設、小学校等の教育施設及び図書館、博物館等の文化施設 など

###### 誘導施設の方向性について

現在立地している施設及び機能の維持・向上を図り、都市機能誘導区域外への転出抑制や、都市機能誘導区域内への施設の移転・集約または新設により、新たな機能を持つ施設（機能の複合化を含む）の立地誘導をめざします。

##### 具体的な事業計画がある施設

###### 誘導施設の位置づけについて

公共施設の再配置や近畿大学病院等跡地等に関する具体的な計画や事業がある施設については、大阪狭山市公共施設等総合管理計画、大阪狭山市公共施設再配置方針、大阪狭山市公共施設再配置計画、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など、関連する計画や方針との整合を図り、検討状況を踏まえて必要に応じて設定します。

###### 誘導施設の方向性について

- 現在立地している施設及び機能の維持・向上や建替え、都市機能誘導区域内への施設の移転・集約または新設等による新たな機能を持つ施設（機能の複合化を含む）の立地を誘導します。

## 4. 誘導施設等の具体的な設定

### (1) 誘導施設の位置づけ

本計画に位置づける誘導施設は以下施設または機能を有する施設とします。なお、各都市機能誘導区域における具体的な誘導施策については、第7章に記載します。

表 4-2 誘導施設の位置づけ

誘導すべき機能	誘導施設
行政機能	
介護福祉機能	
子育て機能	
商業機能	具体的な誘導施設の位置づけについては、「3. 誘導施設の設定方針・考え方」、個別事業の進捗状況、公共施設再配置計画等関連計画の検討状況等を踏まえ、今後具体的に検討を進めます。
医療機能	
金融機能	
教育文化機能	

### (2) その他の位置づけ

本計画においては、立地適正化における誘導施設（機能）の位置づけに加え、利便性の高い公共交通環境の形成、地域資源を活かした空間価値・魅力の維持・向上を達成するため、めざすべきエリアイメージとして、交通結節点としての位置づけ、屋外拠点としての位置づけ、都市活動によるにぎわいの方向性について検討を行います。ただし、実際の“まちのリメイク”に関する各種取組みにあたっては、本位置づけをあくまで“参考”としたうえで、個別の事業検討等を行うものとします。

表 4-3 その他の位置づけ

その他位置づけ	概要	
交通結節点	複数の交通モード、路線系統等の乗り換え箇所など、公共交通ネットワークにおける交通結節点としての機能が必要な都市拠点の位置づけを検討します。各拠点の特性や課題、めざすべき方向性を踏まえ、交通結節点としての将来イメージを位置づけます。	
屋外拠点	周辺の公園・緑地・緑道等のみどりを有する空間、駅前広場・道路空間等の屋外空間、公共施設や民間施設内の空地や広場、その他まとまりのあるオープンスペースなどにおいて、都市活動の拠点となる屋外空間の位置づけを検討します。各拠点の特性や課題、めざすべき方向性、誘導施設との連携した活用可能性等を踏まえ、屋外拠点としての将来イメージを位置づけます。	
にぎわいの方向性	各拠点の特性や課題、めざすべき方向性を踏まえ、エリア一体における都市活動により、創出する“にぎわいイメージ”を検討します。	
	消費型 / 市民活動型	めざすべき“にぎわいイメージ”の検討にあたっては、商業施設等の誘導施設や屋外拠点の有効活用などにより、都市の経済循環の一助となる“消費型”の都市活動または、市民活動や生涯学習、その他の取組みによる“市民活動型”の都市活動について、方向性の検討をします。
	ターゲット	都市活動の主体となる主なターゲットについて、当該エリアの周辺住民、市民全体、他市を含む来街者をターゲットとするのか等のイメージを検討するものとします。

## 5.各都市機能誘導区域における誘導すべき都市機能の位置づけ

本節においては、前述の「1.都市機能誘導区域の設定方針・考え方」「2.都市機能誘導区域の具体的な位置づけ」「3.誘導施設の設定方針・考え方」「4.誘導施設等の具体的な設定」を踏まえたうえで、各都市機能誘導区域における都市機能の誘導方針、誘導機能及びその他の位置づけを示します。

表 4-4 各都市機能誘導区域における位置づけ

### 【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	○					
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						○
誘導機能（案）	行政機能 子育て機能 商業機能 教育文化機能	行政機能 介護福祉機能 子育て機能 教育文化機能	子育て機能	行政機能 介護福祉機能 子育て機能 医療機能 金融機能 教育文化機能	行政機能 介護福祉機能 子育て機能 商業機能 教育文化機能		
その他の位置づけ	交通結節点	○	○	○	○	○	
	屋外拠点	○	○	○	○	○	○
	にぎわい（ターゲット／方向性）	来街者・市民全体・周辺住民消費・活動	来街者・市民全体・周辺住民消費・活動	周辺住民消費	来街者・市民全体・周辺住民消費・活動	周辺住民消費・活動	

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。

本たたき案においては、各区域における第2章立の基本的な方針（ターゲット）を踏まえたうえで、誘導すべき機能（案）とその他の位置づけを記載していますが、具体的な誘導施設の設定や分布状況、詳細な内容については、個別事業等の検討状況を踏まえたうえで、今後検討を進める予定です。



# 第5章 防災指針

## 1. 防災指針の方針

防災指針は、頻発・激甚化する自然災害に対応するために、水害や土砂災害等を踏まえた防災まちづくりの推進が必要なことから、居住や都市機能の誘導に必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針です。

本計画における居住や都市機能の誘導と併せて都市の防災に関する機能の確保を図ることを目的に、当該指針に基づく具体的な取組を本計画に定めます（改正都市再生特別措置法：令和2年（2020年）9月施行）。

防災指針については、「都市計画運用指針」に基づくとともに、本市における法的な指定の状況、地理的特徴、減災・防災対策の取組み状況等を踏まえ、定めるものとします。

## 2. 本市における災害予測及び地理的特徴の分析

居住誘導区域における水災害等の影響を抽出するにあたり、全市域における「洪水」、「内水」、「土砂災害」における災害予測に加え、「地震」における影響を含めた災害予測を分析します。

表 5-1 本市で予測される災害予測の種類

：該当箇所が居住誘導区域に含まれる      ：該当箇所を居住誘導区域から除く      ：居住誘導区域に該当箇所なし

災害予測の種類		区域図等	想定される区域の内容
地震		震動予測	府域に大きな影響を及ぼすと考えられる活断層による内陸直下型地震と、海溝型地震（南海トラフ巨大地震）による被害を想定
水害	洪水	想定最大規模降雨時の浸水深・浸水継続時間・家屋倒壊等氾濫想定区域	本市域内では、府が水防法第14条第1項の規定により、令和元年（2019年）11月に大和川水系西除川ブロック（西除川、三津屋川、東除川他）にかかる洪水浸水想定区域が指定され、おおむね1,000年に1回程度の降雨を想定
		計画規模降雨時の浸水深	おおむね100年に1回程度の降雨を想定
	内水	想定最大規模降雨時の浸水深	本市で浸水被害が発生した令和元年（2019年）8月19日の時間雨量70mm（狭山池ダム観測地点）の約2倍の降雨量となる、おおむね1,000年に1回程度の降雨（時間雨量147mm）を想定
土砂災害		土砂災害特別警戒区域	土砂災害が発生した場合に、建築物の損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずると認められる区域
		土砂災害警戒区域	土砂災害による被害を防止・軽減するため、危険の周知、警戒避難体制の整備を行う区域
		砂防指定地	砂防三法指定区域
		地すべり防止区域	砂防指定地：「砂防法」（明治30年（1897年）3月30日）、地すべり防止区域：地すべり等防止法」（昭和33年（1958年）3月31日）、急傾斜地崩壊危険区域：急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」（昭和44年（1969年）7月1日）

地理的特徴の種類・区域図等	想定される区域の内容
大規模盛土造成地	谷間や斜面に盛土を行い、大規模に造成された宅地のうち、以下の要件に該当するもの <ul style="list-style-type: none"> <li>埋め型大規模盛土造成地：土の面積が3,000平方メートル以上</li> <li>付け型大規模盛土造成地：盛土する前の地盤面の水平面に対する角度が20度以上で、かつ盛土の高さが5メートル以上</li> </ul>

### 3. 減災・防災に関する課題整理と取組方針

#### (1) 重ね合わせによる課題の抽出

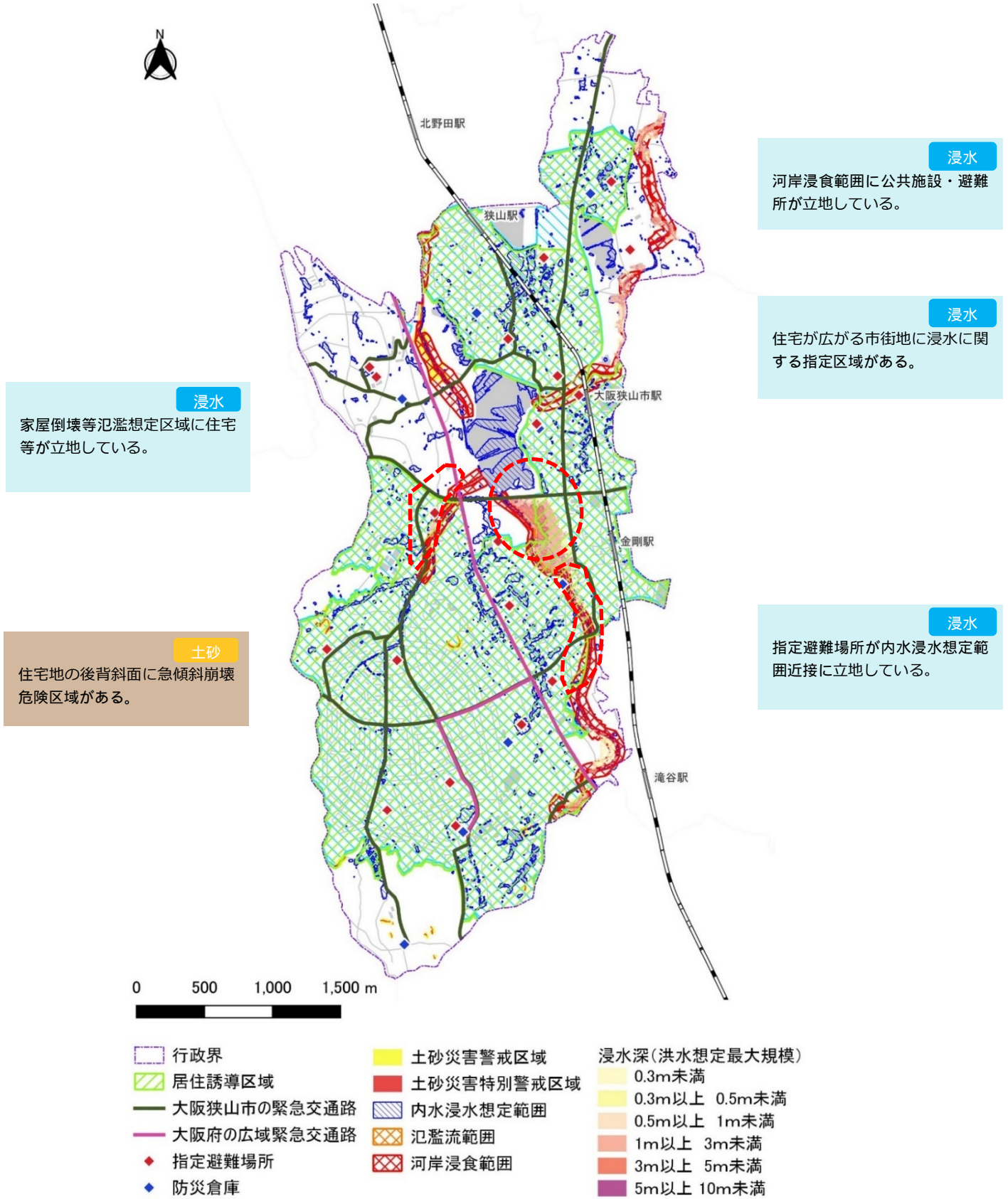


図 5 1 減災・防災対策の課題

地震における予測分析は、市全域に及ぶため上図には含めていません。

## (2) 地震による課題と取組みの方向性

府域に大きな影響を及ぼすと考えられる活断層による内陸直下型地震と、海溝型地震（南海トラフ巨大地震）による被害が市域全域で想定されています。

### 【課題】

大規模地震に備え、避難所としての位置づけなど、防災上の重要度を踏まえたうえで、公共建築物の耐震化を進めるとともに、民間住宅の耐震化を促進する必要があります。

既成市街地においては、袋小路や狭あいな道路が多く、古い建築物も多いことから、災害時の避難・救助活動が可能な道路環境への改善や、耐震性・不燃性の高い市街地形成を進める必要があります。

### 【方向性】

表 5-2 地震に対する取組みの方向性

項目	内容
道路・交通施設の整備	<ul style="list-style-type: none"><li>・幹線道路をはじめとする道路の整備を促進</li><li>・新規道路の整備、既存道路の幅員の拡幅等</li><li>・歩道の整備により、避難路、延焼遮断空間強化</li></ul>
空家等総合対策	<ul style="list-style-type: none"><li>・管理されていない空家が防災等の面から、地域住民の生活環境に悪影響を及ぼさないよう、危険な空家の除却及び空家の適切な管理を促進する。</li></ul>
民間建築物の耐震化の促進	<ul style="list-style-type: none"><li>・住宅は令和 9 年度（2027 年度）末までに耐震化率を 95% を目標</li><li>・特定既存耐震化不適格建築物（民間建築物）は、令和 4 年度（2022 年度）末までに耐震化率を 95% を目標</li></ul>
市有建築物の耐震化の促進	<ul style="list-style-type: none"><li>・市有建築物(特定既存耐震不適格建築物)については市民・利用者の安全と公共機能の継続性を確保するため、防災上の重要度に応じた耐震対策を実施</li></ul>
建築物の不燃化及び延焼抑制の促進	<ul style="list-style-type: none"><li>・延焼遮断空間としての機能を有する狭あい道路の環境改善や都市公園等の空間整備</li><li>・一定規模以上の開発において防火水槽の設置を促進</li></ul>

### (3) 水害による課題と取組みの方向性

想定最大規模降雨における洪水浸水想定区域は、市域の 2.53% (30.25ha)、居住誘導区域内においては、市域の 1.25% (14.99ha) と想定されており、家屋倒壊等氾濫想定区域も居住誘導区域内に想定されています。

内水浸水想定区域は、市域の 7.28% (87.12ha)、居住誘導区域内においては市域の 3.95% (47.19ha) が想定されています。

#### 【課題】

大規模な風水害に備え、危険箇所の把握、浸水対策をはじめとする災害防止対策についてハード・ソフトの両面で一体的な対策を実施するとともに、減災の観点から災害発生時の被害を最小限に抑える取組みを進める必要があります。

都市で発生した雨水を適切に排水するため、流域治水の観点から河川管理者である大阪府との連携により河川改修事業等を促進するとともに、浸水対策として、雨水の排水先である河川や下水道施設、水路や道路側溝等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工事を計画的に進める必要があります。

#### 【方向性】

表 5-3 水害に対する取組みの方向性

項目	内容
下水道(雨水)施設の整備及び治水対策の推進	・雨水排水の計画区域の整備率は、概ね 50%であり、今後も浸水被害を防止するための整備を推進
ため池の防災・減災対策	・大阪府や関係団体と連携し、ため池の安全性確保に向けた維持管理を促進 ・大阪府と連携し、ため池ハザードマップの作成ならびに市民への周知及び活用の働きかけ
河川整備	・治水安全度の向上を図り、計画対象区間において、現況河道の法線の是正や拡幅、掘削等の実施
緊急安全確保の周知・意識啓発	・避難指示等が発令された場合の避難行動を、市民自らの判断で「屋内安全確保」、「垂直避難(上階等移動)」を行うことや避難時の周囲の状況等により、指定緊急避難場所等への避難がかえって危険を伴う場合は、「緊急安全確保」を行うべきことを市民へ平常時から周知

#### (4) 土砂災害による課題と方向性

土砂災害警戒区域は、市域の0.71%(8.53ha)、居住誘導区域内においては、市域の0.20%(2.37ha)が指定されています。

土砂災害特別警戒区域は、市域の0.19%(2.24ha)、居住誘導区域内においては、市域の0.07%(0.94ha)が指定されています。

##### 【課題】

大規模な風水害や地震等に起因して発生する土砂災害に備え、早期の事前防災を推進する必要があります。

市民等が大規模地震に備え、自らの生命・財産を守るために、普段から居住する宅地の状況を知り、災害の事前防止や被害の軽減につなげる必要があります。

##### 【方向性】

表 5-4 土砂災害に対する取組みの方向性

項目	内容
土砂災害対策	<ul style="list-style-type: none"><li>・土砂災害警戒区域等について、当該地域住民に防災マップ等にて周知するとともに、土砂災害に関する情報伝達が迅速かつ確に実施できるよう伝達機器の整備を進める</li><li>・土砂災害特別警戒区域内に位置する既存不適格住宅について、移転や補強等の補助制度の周知及び活用を働きかけ、被害の防止・軽減に努める</li></ul>

#### (5) 地理的特徴を踏まえた課題と取組みの方向性

狭山ニュータウン地区を中心に盛土で谷間を埋めて形成された造成地が存在しています。

##### 【課題】

市民等が大規模地震に備え、自らの生命・財産を守るために、普段から居住する宅地の状況を知り、災害の事前防止や被害の軽減につなげる必要があります。

##### 【方向性】

表 5-5 地理的特徴を踏まえた課題への取組みの方向性

項目	内容
大規模盛土造成地マップの周知	<ul style="list-style-type: none"><li>・普段から居住する宅地の状況を知り、災害の事前防止や被害の軽減につながるよう、公表されている市内の大規模盛土造成地マップの周知を行うとともに、宅地防災パトロールなどを実施する。</li></ul>

## (6) 取組推進にあたって

減災・防災対策に関する課題に対し、以下の考え方のもと各種取組みを推進するものとします。

**関連計画と整合を図り、市民、事業者等と「自助」「共助」「公助」の考え方を共有し、国、府、本市、市民、事業者、地域、ボランティア等と適切な連携のもと役割分担のうえ取り組みます。**

市全域における減災・防災対策は、「大阪狭山市地域防災計画（令和4年（2022年）3月）」、「大阪狭山市強靱化地域計画（令和3年（2021年）3月）」や、その他関連計画（「大阪狭山市建築物耐震改修促進計画」、「大阪狭山市みどりの基本計画」、「道路の整備に関するプログラム」等）との整合を図ります。

「自分たちのまちは自分たちで守る」を原則に、市民、事業者等と「自助」「共助」「公助」の考え方を共有し、国、府、本市、市民、事業者、地域、ボランティア等と適切な連携のもと役割分担して取り組みます。

広域災害に備え、堺市及び中河内地域並びに南河内地域の9市2町1村との災害時相互応援協定に基づき、自治体間における連携強化を進めます。

**災害に強い市街地の形成をめざし、各種事業と連携します。**

大規模な災害が発生しても被害を最小限に抑えることができる市街地を形成するため、建築物の耐震化・不燃化、老朽空家の除却、災害時の避難・救助活動に課題がある道路環境の改善、排水施設の機能改善等を進めます。

市内の緊急交通路や避難所につながる道路等に埋設された下水道施設の耐震補強を推進します。

**減災対策の推進と早期復旧・復興が可能な体制を構築します。**

公園等における防災機能の充実、自主防災組織や消防団との共助の仕組みづくりをはじめとする地域防災力の強化や、復旧・復興に向けて必要な土地利用等の制限、災害の危険性のある箇所における都市機能・居住機能の立地制限やみどり等の適切な配置、防災マップやハザードマップ等を活用した危険箇所等の周知及び被災時の対策等の検討、大阪府との調整による災害廃棄物等の処理に関する検討などを進めることで、災害時における都市の被害を最小に抑えるとともに、早期復旧・復興が可能な体制を構築します。

## 4.取組内容、取組スケジュール

前述の災害予測や地理的特徴の把握による減災・防災対策に関する課題を踏まえ、各部署で進める取組みを継続して推進し、ハード・ソフトの両面から減災・防災対策の推進を図り、安全な居住空間の形成を図ります。

表 5-6 減災・防災対策の取組内容及びスケジュールの記載イメージ

項目	実施主体	ターゲット	取組内容	実施時期	
				令和7年度 (2025年度) まで	令和8~12年度 (2026~ 2030年度)
全般					
地震					
浸水					
土砂					

具体的な取組み内容及びスケジュール等の位置づけについては、個別事業の進捗状況等を踏まえ、今後具体的記載する予定です。

# 第6章 公共交通ネットワーク

## 1. 公共交通ネットワーク検討の必要性

市の将来像実現に向けたまちのリメイクにあたり、市民の生活を支える都市機能と居住を集約・誘導することに加え、まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再構築が重要です。

本市では、市内を南海電鉄高野線が南北に縦貫しており、狭山駅、大阪狭山市駅、金剛駅の3駅があり、大阪都心部までは概ね25分でアクセスできる状況にあります。バス交通については、市循環バスと南海路線バス、近鉄路線バスが、市域全域で運行しており、主要な公共施設や交通結節点である鉄道駅をはじめとする、都市拠点へ容易にアクセスできるなど、既にコンパクトシティ+ネットワークによる都市構造が形成されています。

都市計画マスタープランでは、市民の都市活動の状況から、本市は大阪南部の広域都市圏において、多様化する居住ニーズに応える高質な住まいを供給していること、近隣都市と利便性を補完し合う「日常生活圏」を形成していること、さまざまな地域資源とつながる余暇活動の場を提供していることが示されています。

このような状況を踏まえ、“生涯住み続けたいまち”として生活利便性を維持・向上していくためには、都市構造の立地適正化など市全体のまちづくりに関する取組みと、住民の生活実態や日常生活圏を踏まえた広域公共交通ネットワークの形成に関する取組みについて、近隣市及び関係機関等と連携しながら、一体的に取り組む必要があります。

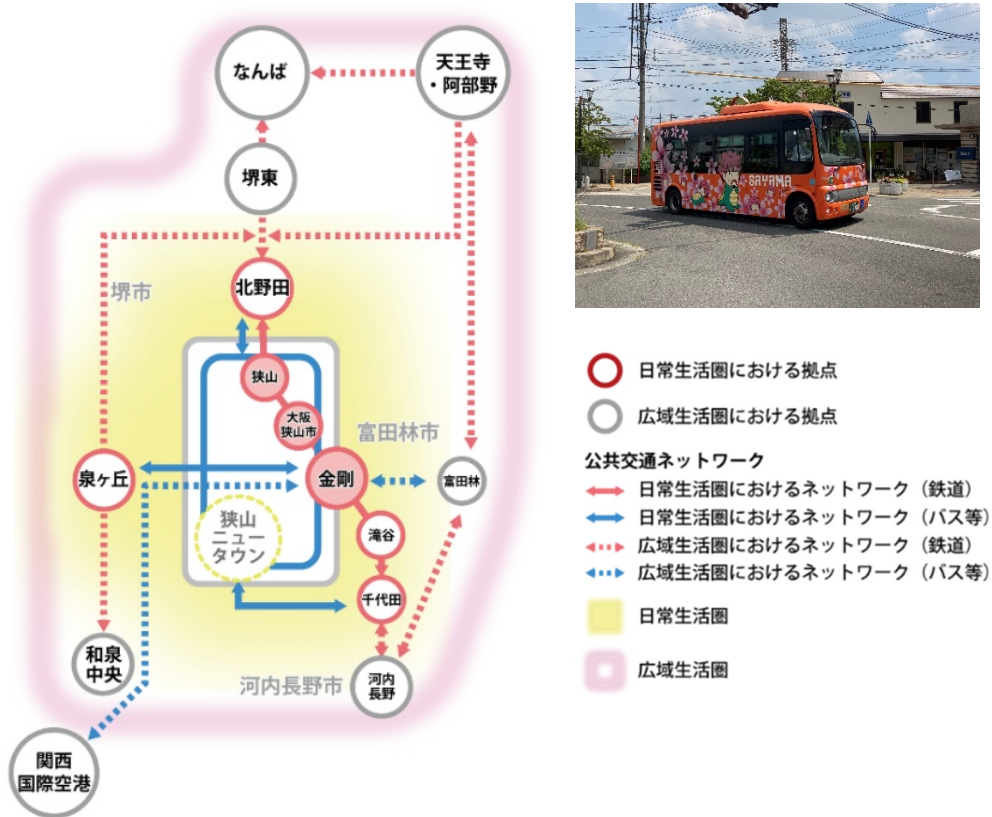


図 6 1 生活圏を踏まえた広域公共交通ネットワークの形成イメージ



## 2. 公共交通ネットワークの方針

第2章において、公共交通ネットワークの方針として「生活圏を踏まえた広域公共交通インフラの維持・向上」と定め、「交通結節点の利便性・空間価値の向上」を位置づけています。

本節においては、この方針を踏まえたうえで、「公共交通の利便性向上と利用促進」、「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」の3つの視点から、より具体的な方向性や位置づけを示します。

### (1) 公共交通の利便性向上と利用促進

持続可能な公共交通環境を実現するためには、公共交通事業者や市民、その他関係機関等と連携し、利便性の高い公共交通の実現と利用促進に取り組む必要があります。そのためには、市民の日常生活圏や移動環境に関する市民ニーズ等も踏まえ、持続可能な運営環境について検討するとともに、交通結節点周辺においてはあらゆる移手段の快適かつ円滑な乗り換え環境の形成や、IoT等の技術を活用した各交通サービス間連携、周辺道路や歩行者空間の環境改善、バリアフリー化等について検討します。

また、天野街道や狭山池、河川沿いの遊歩道の屋外空間をはじめとする水とみどりのネットワーク、市民の日常生活に利用されている歩行者空間であるウォークブルネットワークとも連携した移動環境の構築について検討します。

### (2) 広域公共交通ネットワークの形成

都市計画マスタープランでは、市民の生活実態や日常生活圏を踏まえた公共交通ネットワークの実現に向け、市域を超えた公共交通ネットワークを位置づけています。これを契機に、令和5年(2023年)2月には市民の日常生活圏を踏まえた市循環バス路線見直しを行い、堺市の北野田駅や美原区(黒山警察署周辺)へ乗り入れるバスルートの改正を行うなど、南北方向の広域公共交通ネットワークの強化に着手しています。一方で、狭山ニュータウン地区に隣接している堺市の泉北ニュータウンや泉ヶ丘駅についても、市民の日常生活圏であるとともに、これら都市拠点への交通アクセスのニーズは高い状況にあります。北野田駅はすでに市循環バス路線を延伸したことから、今後はニーズの高い泉ヶ丘駅と富田林駅を含めた東西方向の広域公共交通ネットワークの検討を進めます。

### (3) 交通結節点の空間価値・機能の維持向上

利便性の高い公共交通ネットワークの形成に向けては、鉄道、バス、タクシーなどあらゆる交通モードや異なる路線系統が集積する交通結節点の空間価値・機能の維持向上に取り組む必要があります。

特に、特急停車駅である金剛駅については、本市の中心市街地であり、関西国際空港や泉ヶ丘駅へのバスが運行していること、金剛ニュータウン等の利用者が多いことなどから、金剛駅を大阪南部における公共交通の核とし、隣接する富田林市や堺市、公共交通事業者や警察等とも連携、協議しながら空間価値・機能の維持向上に取り組むとともに、将来的に金剛駅のブランド価値を維持・向上するため、駅周辺のまちづくりと連動した取組みを検討します。また、不特定多数の利用者による都市活動が想定される、今熊地区周辺、市役所周辺、ニュータウン連絡所周辺など、主要な公共施設の周辺、沿道サービスエリアや都市機能の集積・誘導をめざす近畿大学病院等跡地周辺のエリア、狭山池や天野街道をはじめとする、都市活動の拠点となり得る屋外空間等については、複数の交通モードや路線系統が集積する、交通結節点としての位置づけやその空間価値・機能向上の取組みについて検討します。

さらに、今後予測されている人口減少・少子高齢化社会の進行に伴う社会構造の変化や近畿大学病院等の移転、公共施設の再配置等に伴う市民の日常生活圏の変化への対応、大阪のまちづくりグランドデザインで示されている大阪高野都市軸(泉州・南河内地域の核となるエリア)の強化、大阪南部の情報発信と活性化に向けては、引き続き関係機関等と連携しながら持続可能な運営体制の検討を進めます。

表 6-1 交通結節点の位置づけと方向性

都市機能誘導区域	交通結節点としての位置づけ	
地区名	該当箇所	施策の方向性
1. 金剛駅周辺地区	金剛駅周辺	・特急停車駅でもある金剛駅は、バス・鉄道・タクシー・徒歩・自転車・自家用車など、複数の交通モード、複数の路線系統の乗り換え等、交通利便性の高い、南大阪の核となる広域的な交通結節点の形成をめざす
2. 大阪狭山市駅周辺地区	大阪狭山市駅・市役所周辺	・各駅電車の停車駅である大阪狭山市駅は、周辺住民及びエリア内の都市機能利用者、市内の北部・南部のバスルートの乗り換え、本市のシンボルである狭山池公園や狭山池博物館の利用者等を中心とした、バス・鉄道・タクシー・徒歩・自転車・自家用車など、複数の交通モード、複数の路線系統の乗り換え等、交通利便性の高い、本市の核となる交通結節点の形成をめざす
3. 狭山駅周辺地区	狭山駅周辺	・各駅電車の停車駅である狭山駅は、周辺住民を中心とした、バス・鉄道・タクシー・徒歩・自転車・自家用車など、複数の交通モード、複数の路線系統の乗り換え等、交通利便性の高い地域の中心としての交通結節点の形成をめざす
4. 今熊周辺地区	公共施設周辺	・公共施設が集積する本エリアにおいては、施設利用者や、市内の北部・南部のバスルートの乗り換え利用等を中心とした、バス・タクシー・徒歩・自転車・自家用車など、複数の交通モード、複数の路線系統の乗り換え等について、公共施設再配置計画と連動した交通利便性の高い交通結節点の形成をめざす
5. 狭山ニュータウン地区 北部地区	コミュニティセンター 周辺	・コミュニティセンター等の公共機能や誘導施設である商業機能利用者による、市内の北部・南部のバスルートや路線バスと市循環バスの乗り換え利用等を中心とした、バス・タクシー・徒歩・自転車・自家用車など、複数の交通モード、複数の路線系統の乗り換えにおいて、交通利便性の高い交通結節点の形成をめざす
6. 狭山ニュータウン地区 南部地区		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。

#### (4) 公共交通ネットワークの方針図

前述の公共交通ネットワークに関する具体的な方向性の内容を踏まえ、本市のめざすべき公共交通ネットワークの将来イメージを図 6-2 に示します。

バスネットワークの形成においては、交通結節点における空間価値・機能の維持向上と連動しながら、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、隣接市への乗り入れ、停留所の再配置などについて、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を進めます。

本市は、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、さらに、日常生活圏を踏まえた市循環バスの北野田駅や美原区（黒山警察署周辺）への乗り入れなど、他市拠点への乗り入れを行っています。今後は住民ニーズの高い泉ヶ丘駅を含めた東西軸の広域公共交通ネットワークの検討を進めます。

また、交通結節点においては、バス、鉄道、タクシー、徒歩、自転車、自家用車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た機能の維持向上や、周辺道路や歩行者空間の環境改善等について検討を行います。

そのうえで、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）の導入や駅周辺のまちづくり、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。

具体的な方針図については、個別事業の進捗状況等に応じて、今後さらに検討を進めます。

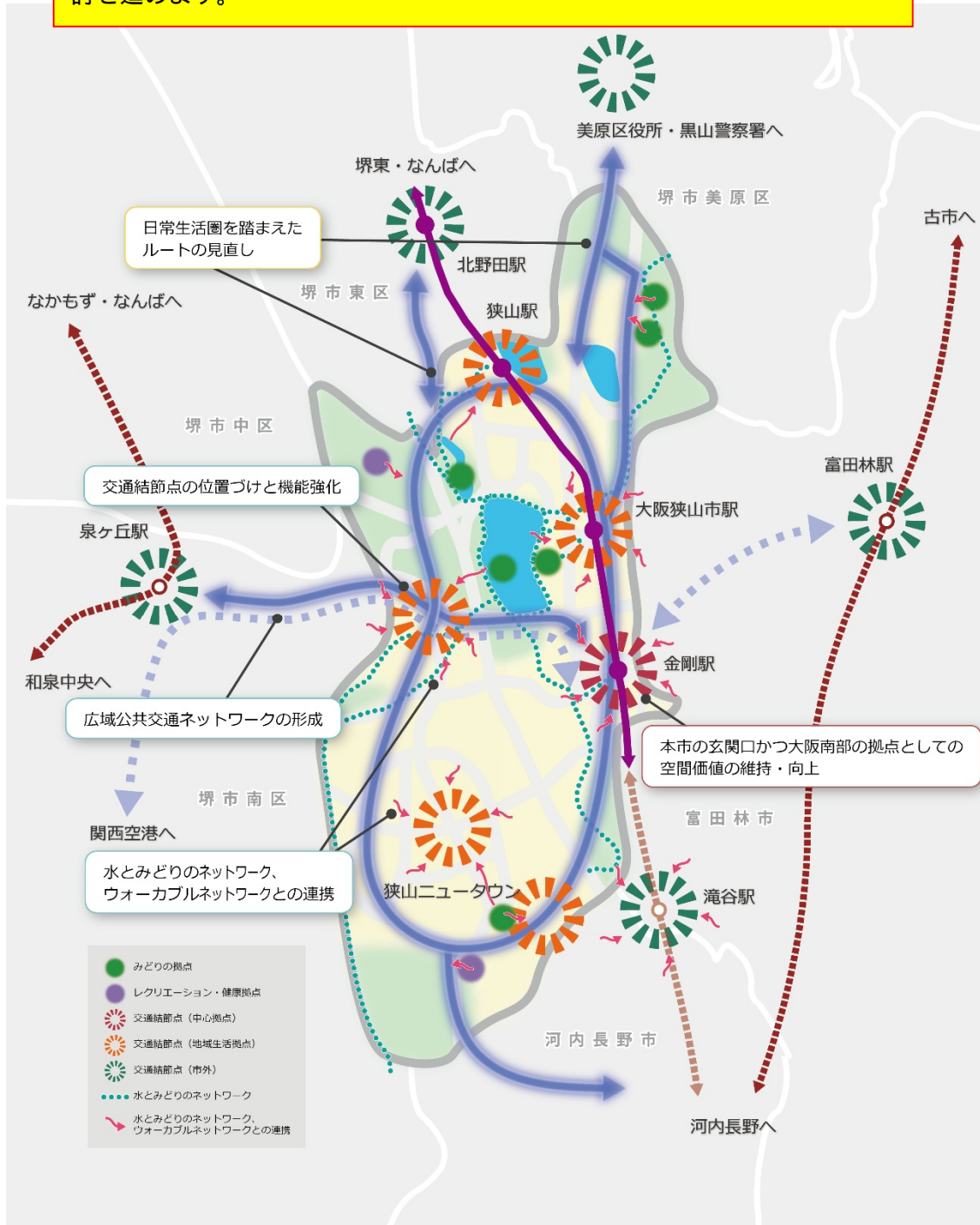


図 6-2 公共交通ネットワークの方針図の記載イメージ

# 第7章 誘導施策

## 1. 居住誘導に関する施策展開の考え方（ストーリー）

居住誘導に関する立地適正化の基本的な方針（ターゲット）は、第2章で示した「地域特性に応じた良質な居住環境の形成としています。

居住誘導に関する誘導施策の検討にあたっては、これら基本的な方針（ターゲット）を踏まえ、現状と課題に応じた施策展開の考え方（ストーリー）を示します。

### （1）人口規模の適正維持による良質な生活環境の創出

今後、人口減少・少子高齢化社会の進行が予測されていますが、人口集中地区の基準である人口密度 40 人/ha は市域全体の平均値として確保できる見通しであることや、人口集中地区と市街化区域が概ね重なっており、全人口の約 85% が人口集中地区に居住するなど、既にコンパクトな都市構造となっています。居住誘導に関する施策展開の考え方としては、将来的に市内の居住機能を集約化していくのではなく、居住誘導区域における人口密度を維持するため、転出抑制・転入促進の視点から誘導施策を展開するものとします。

### （2）地理的特徴を踏まえた居住環境の安全性確保

居住環境の安全性確保については、第5章において、減災・防災の対策に関する課題と取組みの方向性の整理を行いました。

災害予測や地理的特徴を踏まえ、ハード・ソフトの両面から必要な減災・防災対策を総合的に実施することで、安全性が確保された居住環境を形成することをめざし、誘導施策を展開していきます。

### （3）地域の状況を踏まえた持続可能な地域づくり

今後、人口減少・少子高齢化社会の進行が予測されていますが、市街化区域及び市街化調整区域ともに、他都市と比較して転出抑制・転入促進による人口減少が抑制されていることが分かります。その一方で、地域によっては、農地の減少や休耕地・空地・空家の増加、地域・集落の活力低下などが懸念されることから、地域資源や既存ストック、交通アクセスの状況など、地域のポテンシャルを活用することで、農地やみどりとの共生を図りながらも、地域が直面している課題への対応の視点から上位関連計画に基づく個別施策等とも連携しながら、誘導施策を展開するものとします。

## 2. 居住誘導に関する具体的な誘導施策について

上記の考え方(ストーリー)を踏まえ、本計画に基づき具体的に取り組むべき主な誘導施策については、以下のとおりとします。誘導施策については中長期的に継続して取り組みを進めるものとしますが、具体的な事業スケジュール等が想定されるものについては、第8章において、その内容を示すものとします。なお、本計画に記載以外の施策についても、上位関連計画等に基づき実施するものとします。

表 7-1 居住誘導の基本方針と誘導施策について

誘導施策	ターゲット	人口規模の適正維持による良質な生活環境の創出	地理的特徴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
快適で利便性の高い居住環境の維持・向上		○	○	○
届出制度による居住及び都市機能の誘導		○	○	-
既存ストックの活用 ・空家等対策や耐震対策等		○	○	○
公共施設・都市インフラに関するまちづくり ・大阪狭山市公共施設総合管理計画に関する取り組み ・都市計画施設等の整備、更新、見直し		○	○	○
歩いて暮らせるまちづくりの推進		○		○
利便性の高い公共交通の維持・向上		○		○
減災・防災対策の推進			○	○
その他各種関連制度等の活用		○	○	○

### 施策 1 快適で利便性の高い居住環境の維持・向上

#### 高質な都市環境の維持・向上

- ゆとりある高質な居住環境という本市の強みを維持・向上させるため、大阪狭山市開発指導要綱等の適正な運用に加え、地区計画を用いた柔軟な土地利用の誘導手法について、都市計画マスタープランの方向性と整合して進めます。人口減少・少子高齢化社会の進行に対応した良好な居住環境の維持・向上に向けて、地域の意向や特性に応じた取り組みを進めます。(都市計画マスタープラン p.49)

#### 公共交通の維持・拡大と利用促進

- 鉄道やバスによるきめ細かな公共交通網の維持・拡大と利用促進により、コンパクトシティ+ネットワークの都市構造を形成していきます。(都市計画マスタープラン p.49,p.86)
- 主要駅である金剛駅は他都市との交通結節点でもあることから、周辺住民に加えて、通勤通学者にとっても利便性の高い環境の形成をめざします。駅周辺においては、駅東側の富田林市との連携を踏まえながら、民間投資等による複合施設による中心市街地の拠点形成についても検討します。
- 狭山駅及び大阪狭山市駅、狭山ニュータウン地区の中心部においても、商業機能等の維持をしつつ、歩ける範囲での暮らしを支える機能が集積した近隣中心拠点の形成に取り組みます。

#### 地域活力の維持・向上

- 地域活力を維持・向上させるため、産業機能等の維持・向上及び新たな産業機能等に導入にあたっては、地区計画制度等を柔軟かつ適切に活用した適切な土地利用を進めます。農地については、各種都市計画制度や関係法令の適正な運用により、良好な営農環境の維持・保全に取り組みます。(都市計画マスタープラン p.54)

- 近畿大学病院等の移転に伴い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、周辺地域への影響等を踏まえてそのあり方を検討します。(都市計画マスタープラン p.59)

### 水とみどりの拠点とウォークアブルネットワークの形成

- 水とみどりのネットワーク構想の推進により、狭山池や公園、緑地、緑道において、空間の活用や各拠点を結ぶ歩行者空間の整備等を進め、市全体の魅力向上をめざします。また、本市の歴史文化遺産とその周辺環境の歩行者空間において、環境整備を推進し、歩いてめぐり、身近に感じられる魅力的な都市空間の形成に取り組みます。(都市計画マスタープラン p.50, p.55)

### 農環境の維持・保全と環境調和型の空間形成

- 農業施策との連携、生産緑地制度や開発許可制度等の都市計画制度など、関係法令の適正な運用等により、良好な営農環境の維持・保全に取り組みます。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ついては、都市計画制度や大阪狭山市市街化調整区域に係る地区計画のガイドライン等を適正に運用し、人口維持に必要な居住環境の形成につながる土地利用の検討や、地域特性や意向、交通アクセス状況等を踏まえ、周辺地域の営農環境を考慮した環境調和型の都市空間の形成に取り組みます。(都市計画マスタープラン p.58)

## 施策2 届出制度による居住及び都市機能の誘導

### 届出制度による緩やかな居住の誘導

- 居住誘導区域内への都市機能集積を推進するため、以下の届出制度等の運用等により緩やかな土地利用の誘導を行います。(詳細については、第8章にて記載)
- 居住誘導区域に関する届出制度として、都市再生特別措置法第88条に基づき、居住誘導区域外において一定規模以上の住宅開発等については、市長への届出が必要となります。
- 都市機能誘導区域に関する届出制度として、都市再生特別措置法第108条に基づき、都市計画誘導区域外において誘導施設の整備を行う場合は、市長への届出が必要となります。また、都市再生特別措置法第108条の2に基づき、都市機能誘導区域内において、誘導施設を休止または廃止しようとする場合においても、市長への届出が必要となります。

## 施策3 既存ストックの活用

### 空家や公共施設の活用による住みやすい環境の整備

- 空家等の既存ストックの活用による、居住誘導区域内の定住促進に向け、空家等対策計画と整合した空家等の「発生抑制」「適正管理」「利活用の推進」に関する取組み等を推進します。(都市計画マスタープラン p.58)
- 公共施設の耐震改修や民間建築物の耐震化・不燃化の推進、老朽空家の除却の推進、公共空間の利活用の検討等も進め、既存ストックを活用した住みやすい環境の整備に取り組みます。(都市計画マスタープラン p.59)

## 施策 4 公共施設・都市インフラに関するまちづくり

### 公共施設の再配置

- 大阪狭山市公共施設等総合管理計画（令和 4 年 3 月改定）では、令和 37 年度までに市が保有する公共施設の総延べ床面積を約 10%削減することを数値目標として掲げており、大阪狭山市公共施設再配置方針（令和 5 年 3 月策定）による「公共サービスの必要性や規模の適正化」、「施設と公共サービスの同調性」、「利用状況やコスト状況の把握」、「民間等との連携や広域連携の可能性の検討」、「新たな財源の確保」を基本的な考え方とした公共施設の再配置を検討します。

### 都市インフラの整備

- 都市計画道路、都市計画公園、下水道等の都市計画施設について、将来の必要性や実現性を考慮し、計画の存続、変更、廃止等の見直しを進めるとともに、既に整備された都市計画施設について、生活の安全性や利便性の維持・向上を図る観点から、老朽化の状況等を踏まえたうえで、必要に応じて都市計画事業としての計画的な改修を検討します。（都市計画マスタープラン p.59）

### 道路環境の改善

- 慢性的な渋滞の解消に向け、国道 310 号や府道河内長野美原線において、バイパス機能を有する都市計画道路大阪河内長野線の整備や府道河内長野美原線の交差点改良等について、大阪府と協力しながら取り組みます。（都市計画マスタープラン p.55）
- 日常的な移動環境として、歩行者が安全・安心・快適に移動できる歩行者空間の整備を進めます。鉄道駅周辺や主要な幹線道路、河川沿いの遊歩道、公園等を相互に結んだウォーカブルネットワークの形成を推進します。（都市計画マスタープラン p.55）

## 施策 5 歩いて暮らせるまちづくりの推進

### 歩ける範囲での暮らしを支える

- 鉄道各駅及び狭山ニュータウン地区の中心部においては、商業機能等の維持を維持し、歩ける範囲での暮らしを支える機能が集積したまちづくりを推進します。（都市計画マスタープラン p.54）
- 居心地が良く歩きたくなるまちなかをめざし、歩行者や自転車及安全かつ快適に移動することができる環境を形成するために、歩道のバリアフリー化に加え、鉄道駅周辺、幹線道路、通学路などの通過交通が多い道路や狭い道路などを中心に、歩行者空間の確保や交通安全対策等についても進めます。（都市計画マスタープラン P.55）

### ウォーカブルネットワークの形成

- ウォーカブルネットワークとして、狭山池や緑道、天野街道等の水・みどりを安全で快適な歩行者空間で結び、地域全体の価値と市民の満足度向上を図り、魅力あるまちを醸成します。（都市計画マスタープラン p.55）

## 施策 6 利便性の高い公共交通の維持・向上

### 市民ニーズに応じた公共交通

- 市民の日常生活圏を踏まえたバス交通や鉄道駅等、コンパクトな公共交通環境の維持・向上に努めます。運営にあたっては、公民連携等によるサービス提供を進めるとともに、モビリティマネジメントの観点より公共交通の利用促進にも取り組みます。(都市計画マスタープラン p.49)
- 近隣都市や交通事業者とも連携し、市民のニーズに応じた公共交通のあり方を検討し、広域交通ネットワークの形成とともに利便性が高く、暮らしやすいまちをめざします。(詳細については、第 6 章公共交通ネットワークに記載)(都市計画マスタープラン p.49)

## 施策 7 減災・防災対策の推進

### 災害予測・地理的特徴を踏まえた市街地の形成

- 大規模災害発生時においても被害を最小限に抑えることができるよう、地理的特徴や災害予測等の状況を踏まえた土地利用の制限等により、災害に強い市街地の形成を進めます。(詳細については、第 5 章に記載)(都市計画マスタープラン p.95)

### 都市施設の整備による地域防災力の強化

- 緊急輸送道路における下水道管の耐震補強やため池・農地・緑地を活用した雨水貯留機能の維持・向上、公園等における防災機能の拡充、地域防災力の強化等の対策を進めます。(都市計画マスタープラン P.59)

## 施策 8 その他各種関連制度等の活用

### 都市再生整備計画関連事業制度を活用した誘導施策の推進

- 都市再生特別措置法に基づく都市再生整備計画関連事業制度(都市再生整備計画事業、都市構造再編集集中支援事業、まちなかウォークアブル推進事業)を活用し、誘導施設の整備等による居住環境の向上を検討します。
- 居住誘導区域及び都市機能誘導区域においては、都市再生整備計画を作成し、都市構造再編集集中支援事業を活用した公共施設の再編や公民連携による多機能複合施設の整備に向けた取組みを検討します。また、公園や緑地、緑道等の屋外空間においても、歩行者空間の再編(バリアフリー化、修景整備、サイン整備等)ウォークアブルなまちづくり、エリアマネジメントの検討、その他にぎわいに関する公民連携による取組み等を検討し、エリアの一体的な空間価値の維持向上に取り組みます。

### 地域の特性や課題等に応じた関連制度の適正な運用

- 居住誘導区域のうち、地域住民の日常生活に必要な店舗や病院等の施設の立地誘導が必要な地域の状況や市民ニーズを踏まえ、「居住環境向上用途誘導地区」による容積率や用途規制の緩和等、関連する法令の適正な運用を検討します。
- 地域の特性や課題、地域の移行、交通アクセスの状況、土地のポテンシャル、適切な基盤施設の整備や公園・緑地等の配置等を十分踏まえたうえで、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を図るため、地区計画制度等を柔軟かつ適正に運用します。



### 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）

都市機能誘導（拠点形成）に関する立地適正化の基本的な方針（ターゲット）については、第2章で示したとおり、「エリア特性を活かした魅力ある都市拠点の形成」とし、エリアごとの方針を位置づけたい。第4章においては、各都市機能誘導区域の方向性として、「都市機能誘導区域」「誘導施設」「その他の位置づけ」等を示しています。さらに、公共交通ネットワークに関する基本的な方針（ターゲット）については、第2章において「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）」としています。

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誘導施策の検討にあたっては、これら基本的な方針（ターゲット）を踏まえた、現状と課題に応じた施策展開に関する内容（ストーリー）に応じて、市全体及び各エリアに応じた取組みの展開を検討するものとします。

【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中央周辺	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	○					
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						○
誘導機能（案）		行政機能 子育て機能 商業機能 教育文化機能	行政機能 介護福祉機能 子育て機能 教育文化機能	子育て機能	行政機能 介護福祉機能 子育て機能 医療機能 金融機能 教育文化機能	行政機能 介護福祉機能 子育て機能 商業機能 教育文化機能	
その他の位置づけ	交通結節点	○	○	○	○	○	
	屋外拠点	○	○	○	○	○	○
	にぎわい（ターゲット／方向性）	来街者・市民全体・周辺住民消費・活動	来街者・市民全体・周辺住民消費・活動	周辺住民消費	来街者・市民全体・周辺住民消費・活動	周辺住民消費・活動	

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  
 ・交通結節点の利便性・空間価値の向上

図 7-1 都市機能誘導（拠点形成）及び公共交通ネットワークの方針

## 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

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誘導施策については、「(1)市全体または各エリア共通で実施すべき誘導施策」と、「(2)各エリアの特性と課題に応じて実施すべき誘導施策」を位置づけるものとします。

### (1) 市全体または各エリア共通で実施すべき誘導施策

市全体または各エリア共通で実施すべき誘導施策は以下のとおりです。誘導施策については中長期的に継続して取組みを進めるものとしませんが、具体的な事業スケジュール等が想定されるものについては、第8章において、その内容を示すものとします。なお、本計画に記載以外の施策についても、上位関連計画等に基づき実施するものとします。

表 7-1 都市機能誘導(拠点形成)及び公共交通ネットワークの基本方針と誘導施策について

誘導施策	ターゲット	エリア特性を活かした魅力ある都市拠点の形成	生活圏を踏まえた広域公共交通インフラの維持・向上
快適で利便性の高い居住環境の維持・向上		○	○
届出制度による居住及び都市機能の誘導		○	—
既存ストックの活用		○	
公共施設・都市インフラに関するまちづくり		○	○
歩いて暮らせるまちづくりの推進		○	○
利便性の高い公共交通の維持・向上		—	○
減災・防災対策の推進		○	
その他各種関連制度の活用		○	○
交通結節点の空間価値・機能の維持向上	既存の公共交通ネットワークの存続と運営体制の効率化		○
	東西方向への着手		○
	他市の拠点を含む都市拠点(交通結節点)との連携	○	○
	新たな交通モードや情報通信技術等を踏まえた公共交通環境の構築		○

～ の施策概要については、「2. 居住誘導に関する具体的な誘導施策について」と同様。

### 既存の公共交通ネットワークの存続と運営体制の効率化

- 路線バス及び市循環バスは、都市計画マスタープラン改定に関する市民意識調査（令和2年（2020年）実施）では、市の評価している部分について「公共交通の利便性が良い」との意見が多い一方で、身近な地域課題として「公共交通の利便性が悪い」との意見もあげられています。将来にわたり生活に密着した公共交通を維持するために、公共交通事業者や市民と連携した利用促進に取り組むとともに、運営体制の効率化を図ることで、交通結節点においてより利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。

### 東西方向への着手

- 本市では、市民の日常生活圏を踏まえた市循環バスの路線見直しを行いました（令和5年2月実施）。堺市の北野田駅や美原区（黒山警察署）に乗り入れるバスルートの改正を行い、南北方向の公共交通ネットワークの強化に着手しています。
- 堺市の泉北ニュータウンや泉ヶ丘駅については、狭山ニュータウンより泉北ニュータウンへ向かう人が比較して多く、交通アクセスの需要が高い地域となっていることから、東西方向の公共交通ネットワークについても着手します。（詳細については第6章に記載）

### 他市の拠点を含む都市拠点（交通結節点）との連携

- 都市計画マスタープランでは、住民の生活実態や日常生活圏を踏まえて、交通事業者や近隣市町村等と連携し、市域を超えた公共交通ネットワークの再編が示されているとともに、大阪府のまちづくりブランドデザインでは、大阪高野都市軸（泉州・南河内地域の核となるエリア）の強化が示されています。既存の公共交通ネットワークに加えて、市域を超えた東西方向へのアクセスについて、関係機関等と連携を図りながら、広域公共ネットワークの形成に取り組みます。

### 新たな交通モードや情報通信技術等を踏まえた公共交通環境の構築

- 利便性の高い公共交通の実現に向けて、交通結節点周辺においては、鉄道やバス、タクシーなどさまざまな公共交通モードの乗り換えや、徒歩、自転車、自家用車など移動手段切り替えにおいて、快適かつ円滑な移動環境の形成をめざします。IoT等の技術を活用した各種交通サービス間連携等についても検討します。（都市計画マスタープラン p.86）

## (2) 各エリアの特性と課題に応じて実施すべき誘導施策

各エリアにおいて実施すべき誘導施策は以下のとおりです。なお、一体のエリアとして関連性のある取組みについては、都市機能誘導区域の範囲外のものについても記載しています。

また、各種取組みの具体的な内容や事業スケジュールの目途については、社会潮流や地域の実情、市民ニーズの変化、関連計画や各種事業の進捗状況、関係団体等との協議状況に応じて検討するものとし、記載されている取組み以外についても必要に応じて検討するものとします。

### 金剛駅周辺エリア

市の中心市街地エリアかつ南大阪における広域公共交通の核として第4章で位置づけた誘導施設をはじめ、中心拠点に必要な機能の確保等、エリアの一体的な空間価値の維持向上に向けた駅周辺のまちづくりを進めます。金剛駅については、現状通勤通学駅となっていることから、交通結節点としての利便性の維持向上に加え、エリアの周辺施設や空家、空き室、空きビル等の既存ストック、駅前広場や道路、公園、緑道、施設内敷地の空地など、公共空間や屋外空間等の有効活用を想定した都市再生を図り、本エリアが“目的地”となるような、ウォーカブルなまちづくり等、にぎわいづくりとも連動した事業展開等について、公共交通事業者や大阪府、堺市、富田林市等の関連団体とも連携協議しながら検討を行います。

### 大阪狭山市駅周辺エリア

市の近隣中心エリアかつ公共・文化交流エリアとして、第4章で位置づけた誘導施設をはじめ、日常生活に必要な機能の確保等、エリアの一体的な空間価値の維持向上に関するまちづくりを進めます。

特に、大阪狭山市駅を含み、公共機能が集積している本エリアにおいては大阪狭山市公共施設再配置計画に基づく短期的な公共施設再配置に取り組むと共に、中長期的な視点での市役所や文化会館等の更新を見据えた検討に着手し、これら施設の再配置とも連携した、交通結節点としての利便性の維持向上やウォーカブルなまちづくり等、にぎわいづくりとも連動した事業展開等の検討を行います。

### 狭山駅周辺エリア

市の近隣中心エリアとして、第4章で位置づけた誘導施設をはじめ、日常生活に必要な機能の確保等、エリアの一体的な空間価値の維持向上に関するまちづくりを進めます。

特に、狭山駅を含む本エリアにおいては、交通結節点としての利便性の維持向上やウォーカブルなまちづくり等、にぎわいづくりとも連動した事業展開等の検討を行います。

### 今熊地区周辺エリア

市の公共・文化交流エリアとして、第4章で位置づけた誘導施設をはじめ、エリアとして必要な機能の確保等、エリアの一体的な空間価値の維持向上に関するまちづくりを進めます。

特に、公共機能が集積している本エリアにおいては大阪狭山市公共施設再配置計画の取組みとも連携した「住民の居場所」としての拠点形成を進めます。

これら施設整備及び機能誘導と連携した都市拠点の形成に向けては、当該施設の敷地内空地や周辺の緑道及び公園をはじめとする屋外空間等の活用によるにぎわい空間の創出や、これらの取組みに併せたタクシーやバスの乗り換え場等、交通結節点としての利便性の維持向上、ウォーカブルなまちづくり等、にぎわいづくりとも連動した事業展開等の検討を行います。

### 狭山ニュータウン地区北部周辺エリア

市の近隣中心エリアかつ公共・文化交流エリアとして、第4章で位置づけた誘導施設をはじめ、日常生活に必要な機能の確保等、エリアの一体的な空間価値の維持向上に関するまちづくりを進めます。

特に、ニュータウン連絡所等の公共機能が集積している本エリアにおいては大阪狭山市公共施設再配置計画の取組みとも連携した「住民の居場所」としての拠点形成を進めます。

これら施設整備や機能誘導と連携した都市拠点の形成に向けては、周辺施設や公園等をはじめとする屋外空間等の活用によるにぎわい空間の創出や、これらの取組みに併せたタクシーやバスの乗り換え場等、交通結節点としての利便性の維持向上、ウォーカブルなまちづくり等、にぎわいづくりとも連動した事業展開等の検討を行います。

また、大阪府では、大阪府営住宅ストック総合活用計画において、令和12年を目途に府営住宅の集約化事業が検討されており、狭山ニュータウン地区再生推進計画等に関連する取組みへの推進が必要であることから、これら個別の取組みの進捗状況を踏まえたうえでエリア一帯として必要となる誘導施策の位置づけ及び検討を行うものとします。

### 狭山ニュータウン地区南部周辺エリア

都市機能増進検討エリアとして第4章で位置づけた誘導施設をはじめ、日常生活に必要な機能の確保等、エリアの一体的な空間価値の維持向上に関するまちづくりを進めます。特に、本エリアにおける、近畿大学病院等移転跡地においては、隣接する狭山ニュータウン地区並びに本市全体のまちづくりに寄与する土地利用となるよう、跡地取得企業との協議を進めると共に、公民連携手法による都市計画道路（狭山河内長野線）や一体的な面整備の手法検討、近畿大学病院等移転跡地の緑地や東大池公園等エリア周辺の公園、大野西山緑道、西山霊園、天野街道をはじめとする屋外空間等の活用によるにぎわい空間の創出等、狭山ニュータウン地区再生推進計画等に関連する取組みの進捗状況を踏まえたうえで、エリア一帯として必要となる誘導施策の位置づけ及び検討を行うものとします。

計画本編においては、上記誘導施策の考え方（ストーリー）をもとに下記イメージの具体的な取組み概要も記載位置づける予定をしています。具体的な記載内容については、今後検討を進めます。

#### 拠点形成に係る主な取組

拠点形成の関連項目	取組みの概要	事業スケジュール		備考
		短期 10年を目途	長期 10年以降を目途	
都市機能誘導(誘導施設・機能)				
公共交通ネットワーク				
公共施設(施設)				
公共施設(インフラ)				
にぎわい(消費活動・市民活動)				

図 7-2 本編で記載予定の各エリアの具体的な取組一覧イメージ



## (2) 届出制度について

ここでは、都市再生特別措置法第 88 条（居住誘導区域に関する制度）、第 108 条（都市機能誘導区域に関する制度①）、第 108 条の 2（都市機能誘導区域に関する制度②）に規定される届出制度について記載します。

この制度は、計画の進行管理にあたり、本市の開発動向等を本市が適切に把握する必要があるため、実施するものです。

### 居住誘導区域に関する届出制度

本制度は、市が居住誘導区域外における住宅開発等の動きを把握するための制度で、都市再生特別措置法第 88 条に基づき、居住誘導区域外において、下記に記載する一定規模以上の住宅開発を行う場合には、これらの行為に着手する日の 30 日前までに市長への届出が必要となるものです。

表 8-1 居住誘導区域に関する届出制度の対象（居住誘導区域外での行為に限る）

行為の種類	具体的な基準
開発行為	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3 戸以上の住宅の建築を目的とした開発行為</li> <li>・ 1 戸または 2 戸の住宅の建築を目的とした開発行為で、その規模が 1,000 m<sup>2</sup>以上のもの</li> </ul>
建築等行為	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3 戸以上の住宅を新築しようとする場合</li> <li>・ 建築物を改築し、または建築物の用途を変更して 3 戸以上の住宅とする場合</li> </ul>

### 都市機能誘導区域に関する届出制度①

本制度は、市が都市機能誘導区域外における誘導施設の整備の動きを把握するための制度で、都市再生特別措置法第 108 条に基づき、都市機能誘導区域外において、下記に記載する誘導施設の整備を行う場合は、これらの行為に着手する日の 30 日前までに市長への届出が必要となるものです。

表 8-2 都市機能誘導区域に関する届出制度①の対象（都市機能誘導区域外での行為に限る）

行為の種類	具体的な基準
開発行為	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 法に基づく誘導施設を有する建築物の建築を目的とした開発行為を行うおうとする場合</li> </ul>
建築等行為	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 法に基づく誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合</li> <li>・ もしくは建築物を改築し、または建築物の用途を変更して法に基づく誘導施設を有する建築物とする場合</li> </ul>

### 都市機能誘導区域に関する届出制度②

本制度は、市が既存建物・設備の有効活用など機能維持に向けて手を打てる機会を確保するための制度で、都市再生特別措置法第 108 条の 2 に基づき、都市機能誘導区域内において、下記に記載する誘導施設を休止または廃止しようとする場合は、休止または廃止しようとする日の 30 日前までに市長への届出が必要となるものです。

表 8-3 都市機能誘導区域に関する届出制度②の対象（都市機能誘導区域内での行為に限る）

行為の種類	具体的な基準
誘導施設の休止・廃止	都市機能誘導区域内において法に基づく誘導施設を休止または廃止しようとする場合

## 2. 施策・取組みの展開 (DO)

### (1) 具体的な取組みについて

第7章で示した誘導施策のうち、具体的な事業化を見据えた取組みの事業スケジュールについては、以下の通り概ね5年後との内容や、スケジュール目途を記載します。なお、本内容については、各種取組みの検討及び進捗状況に応じて見直すものとします。

表 8-4 具体的な事業スケジュール (居住誘導、都市機能誘導、公共交通に共通する事項)

	令和7年度 (2025年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)以降
施策 通する具体的な誘導 居住誘導、都市機能 誘導、公共交通に共	各種制度の適正な運用・周知		
	必要となる環境整備(ハード)及び取組み(ソフト)の推進		

居住誘導に関する具体的な施策については、地域の状況や関連計画、関連事業等に基づく個別の取組状況に応じて継続して実施するものとします。

必要となる環境整備(ハード)及び取組み(ソフト)とは、誘導施策1~9に記載の各種取組みとします。

表 8-5 具体的な事業スケジュール (各都市機能誘導区域に関する事項)

	令和7年度 (2025年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)以降
各都市機能誘導エリアにおける具体的な取組み	金剛駅 周辺エ リア		
	大阪狭 山市駅 周辺エ リア		
	狭山駅 周辺エ リア		
	今熊地 区周辺 エリア	具体的な取組み内容及びスケジュール等の位置づけについては、個別事業の進捗状況等を踏まえ、今後具体的に検討を進めます。	
	狭山ニ ュータ ウン地 区北 部周 辺エ リア		
	狭山ニ ュータ ウン地 区南 部周 辺エ リア		



## (2) 施策展開に係る各種制度

これらの施策の展開にあたっては、都市再生整備関連事業の活用も視野に入れたうえで、事業内容等の検討を行います。なお、都市再生整備計画関連事業の概要は以下の通りです。

表 8-6 都市再生整備計画事業（旧まちづくり交付金）の概要

● 都市再生整備計画事業（旧まちづくり交付金）	
【目的】	地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的とする。
【制度の特徴】	都市再生特別措置法第 46 条第 1 項に基づき、市町村が都市再生整備計画を作成し、都市再生整備計画に基づき実施される事業等の費用に充当するために交付金が交付される。なお、都市再生整備計画事業では、地域が抱える課題やまちづくりのビジョンに基づき、まちづくりの目標や数値指標を達成するために必要な事業を記載した都市再生整備計画を作成（Plan）し、成果を意識しながら事業を実施（Do）し、交付期間終了時に目標の達成度を評価（Check）するとともに、必要な改善点は速やかに改善（Action）するという一連のサイクルを導入している。

表 8-7 都市構造再編集中支援事業の概要

● 都市構造再編集中支援事業	
【目的】	「立地適正化計画」に基づき、地方公共団体や民間事業者等が行う都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化、災害からの復興、居住の誘導の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的とする事業。
【制度の特徴】	<p>対象事業</p> <p>&lt;市町村もしくは市町村都市再生協議会&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 都市再生整備計画に基づき実施される次の事業等のうち立地適正化計画の目標に適合するものをパッケージで支援するもの。</li> </ul> <p>&lt;民間事業者等、都道府県等&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 都市再生整備計画に位置づけられた都市機能誘導区域内の誘導施設及び基幹的誘導施設の整備。</li> </ul> <p>施行地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 立地適正化計画の「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」</li> <li>○ 立地適正化計画の「地域生活拠点（都市計画区域外）」</li> </ul>

表 8-8 まちなかウォークブル推進事業の概要

● まちなかウォークブル推進事業	
【目的】	車中心から人中心の空間へと転換を図る、まちなかの歩いて移動できる範囲において、滞在の快適性の向上を目的として市町村や民間事業者等が実施する、道路・公園・広場等の整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組を重点的・一体的に支援し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進する事業。
【制度の特徴】	<p>&lt;施行地区&gt;</p> <p>次のいずれかの要件に該当する地区、かつ、都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域</p> <p>立地適正化計画策定に向けた具体的な取組を開始・公表している市町村の、市街化区域等内のうち、鉄道・地下鉄駅から半径 1 km の範囲内又はバス・軌道の停留所・駐車場から半径 500m の範囲内の区域等</p>

	<p>観光等地域資源の活用に関する計画があり、かつ、当該区域の整備が都市のコンパクト化の方針と齟齬がないと認められる市街化区域等外の区域 立地適正化計画、広域的な立地適正化の方針等に位置づけられた都市計画区域外の地域生活拠点</p> <p>&lt;対象事業&gt;  <b>【基幹事業】</b>道路、公園、地域生活基盤施設（緑地、広場、地域防災施設等）、高質空間形成施設（歩行支援施設等）、既存建造物活用事業、滞在環境整備事業、エリア価値向上整備事業、計画策定支援事業等  <b>【提案事業】</b>事業活用調査、まちづくり活動推進事業、地域創造支援事業（市町村の提案に基づくソフト事業・ハード事業）</p>
--	--

### 3 . 評価分析等による点検（CHECK）

#### （1）アウトプット評価及びモニタリング評価

都市計画マスタープランにおいては、進行管理の手法として、めざすべき都市の実現（インパクト）に向けて、どのような個別施策を実施し（インプット）その実績や進捗を評価する「アウトプット」の視点と、実施した施策等の影響により、まちの状況や市民の意識がどのように変化したかという「モニタリング」の視点から計画を評価することとしています。

本計画は、都市計画マスタープランを上位計画とし、本計画自身が都市計画マスタープランの一部であることから、本計画に基づく誘導施策の実施状況（アウトプットの視点）や立地適正化の視点からのまちの状況や市民の意識の変化（モニタリングの視点）も同様の方法により評価等を行うものとします。

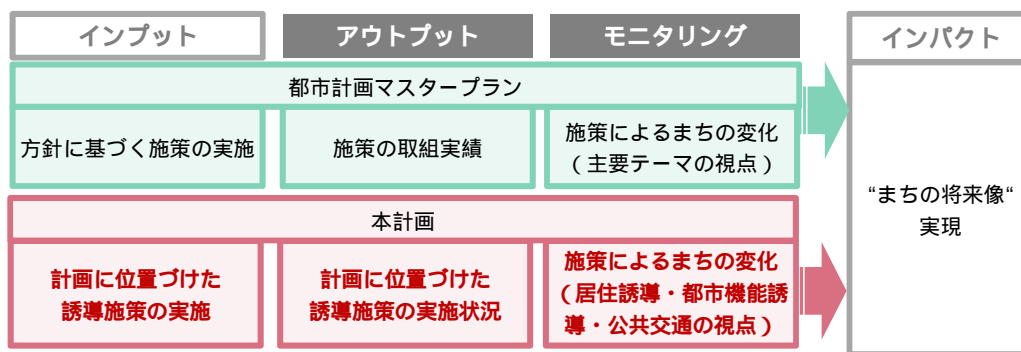


図 8 2 アウトプット評価及びモニタリング評価のイメージ

## (2) 本計画におけるアウトプット評価の方法

都市計画マスタープランは、『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』の役割を担い、まちづくり全体の方針としての計画です。そのため、計画に基づくアウトプット評価においては、多岐にわたる分野において、各施策を実施する部署ごとに個別の取組みについて施策立案・目標値の設定、施策の展開、施策実績の評価、施策実績に対する自己評価・原因分析を実施するものとしています。

一方、本計画については、「居住誘導/防災指針」「都市機能誘導(拠点形成)」「公共交通ネットワーク」の視点から、計画本文中に誘導施策を具体的に位置づけています。

また、本計画は「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ための計画」「将来都市像」の実現に向け、中長期的な方策を推進するための計画」であると共に、都市計画マスタープランのように、多岐にわたる分野を市の各所管部署が、計画に基づき個別の取組み広く実施するというものではなく、都市機能誘導に係る特定エリアにおける課題解決(ターゲット)に向け、官民による一体的な取組み状況や土地利用の状況、個別具体的な事業の進捗状況、関係団体等における協議検討状況等(ストーリー)を踏まえた誘導施策等が大きく影響することから、立地適正化計画におけるアウトプット評価においては、あくまで本計画における誘導施策の進捗状況の把握と今後に向けた検証を行うものとし、個々の取組みに対する目標値や指標設定については、都市計画マスタープランにおけるアウトプット評価において行うものとしします。

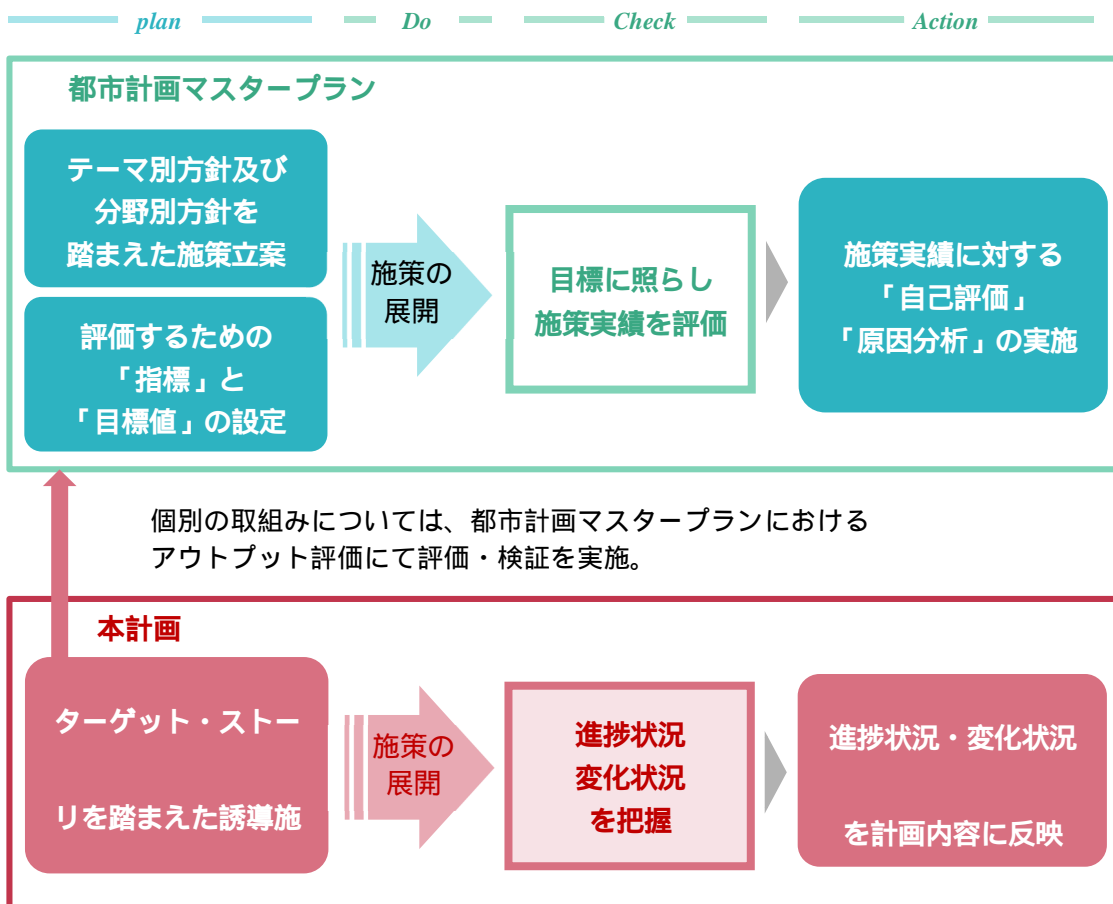


図 8 3 本計画のアウトプット評価のイメージ

### (3) 本計画におけるモニタリング評価の方法

都市計画マスタープランは、「身近な魅力が活きる生活空間の実現」「活力がつながるにぎわい空間の実現」「強靱で持続可能な都市空間の実現」の3つのまちづくりの主要テーマを達成すべき目標として設定し、それがどの程度実現できているかのモニタリング評価を行うものとしています。

本計画においては、これらの視点に加え、「居住誘導/防災指針」「都市機能誘導（拠点形成）」「公共交通ネットワーク」の視点からその効果を客観的に評価・分析するため、以下の指標を位置づけ、評価・検証するものとします。

誘導施策1：快適で利便性の高い居住環境の維持・向上

誘導施策2：届出制度による居住誘導（都市機能誘導）区域内への居住（都市機能増進施設）の誘導

表 8-9 誘導施策1、2に関するモニタリング評価の目標値について

目標指標（候補イメージ）	基準値	目標値	調査方法
居住誘導区域の人口密度			
今後も市内に住み続けたいと思う市民の割合	具体的な目標指標・基準値・目標値等については、今後検討を進めます。		
現在の場所に住み続けたいと考える市民の割合			
社会増減数	本資料に記載の指標については、記載イメージであり、検討状況により今後変更する可能性があります。		
都市機能誘導区域内の誘導施設数			
駅周辺がそれぞれの地域特性を活かした魅力ある空間であると感じている市民の割合			
事業所数			

誘導施策3：既存ストックの活用

表 8-10 誘導施策3に関するモニタリング評価の目標値について

目標指標（候補イメージ）	基準値	目標値	調査方法
空家率	同上		

誘導施策4：公共施設・都市インフラに関するまちづくり

表 8-11 誘導施策4に関するモニタリング評価の目標値について

目標指標（候補イメージ）	基準値	目標値	調査方法
日常で利用する道路環境が良いと思っている人の割合			
日常で利用する道路環境が悪いと思っている人の割合	同上		
公共施設の配置			
公共施設の総延床面積約10%縮減			

「公共施設の総延床面積約10%縮減」については、令和37年度までに達成することを目標とするため、計画の見直しに際しては、進捗状況から状況の評価を行うものとなります。

誘導施策5：歩いて暮らせるまちづくりの推進

表 8-12 誘導施策5に関するモニタリング評価の目標値について

目標指標（候補イメージ）	基準値	目標値	調査方法
安全な歩行者空間が確保できていると感じている市民の割合	同上		

誘導施策 6：利便性の高い公共交通の維持・向上

表 8-13 誘導施策 6 に関するモニタリング評価の目標値について

目標指標（候補イメージ）	基準値	目標値	調査方法
市循環バス利用者数			
路線バス利用者数			
バスを利用する市民の割合 公共交通の利便性が高いと思っている人の割合	同上		
公共交通機関の徒歩圏人口カバー率			
鉄道駅（金剛駅・大阪狭山市駅・狭山駅）の利用者数			
公共交通の分担率			

誘導施策 7：防災指針に関する指標及び目標

表 8-14 誘導施策 7 に関するモニタリング評価の目標値について

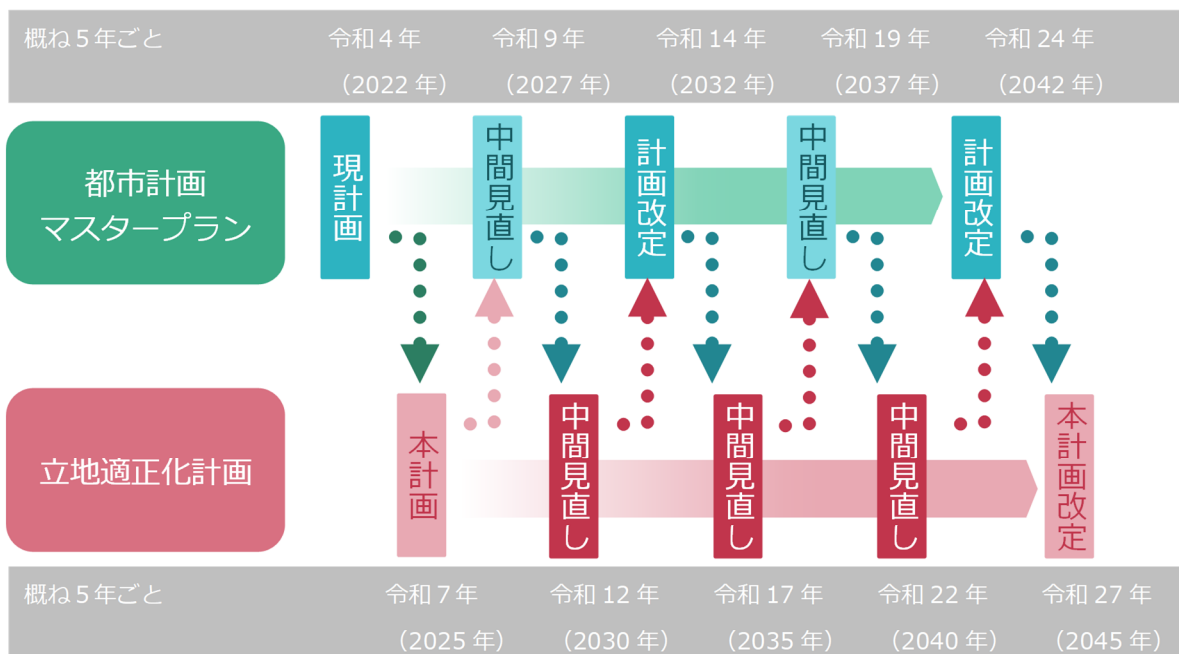
目標指標（候補イメージ）	基準値	目標値	調査方法
大阪狭山市は災害に強いまちだと認識する市民の割合			
防災訓練参加者			
耐震化率			
自主防災組織数			
防災士資格取得者数			
土砂災害特別警戒区域内住宅移転・補強事業補助金の活用	同上		
避難沿道建築物の耐震化率			
安全安心推進リーダー認定者数			
災害ボランティア登録者数			

## 4 . 計画見直しの考え方 (ACTION)

本計画は計画期間である 20 年後の改定に向け、都市再生特別措置法第 84 条に基づき、概ね 5 年ごとに施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行い、上位関連計画や関連事業と連携した取組の実現を図るとともに、社会潮流の変化や地域の状況に応じた方針の検討を行い、必要に応じて計画の中間見直しを行います。

計画の中間見直し及び改定にあたっては、事務局でとりまとめた「8-2. 施策・取組みの展開 (DO)」 「8 3. 評価分析等による点検 (CHECK)」に示す内容や関連計画、関連事業等の進捗状況について、庁内関係部署で構成される庁内調整会議及び外部の学識経験者や関係組織、市民団体の代表者等を含む都市計画マスタープラン及び立地適正化計画策定委員会で評価・検証するとともに、社会潮流の変化や上位関連計画における改定事項等を踏まえ、より時勢にあった計画へと改善するための作業を効率的・効果的に進めていきます。

また、本計画と上位計画である都市計画マスタープランの策定期及びアウトプット評価、モニタリング評価の時期、計画の中間見直し及び改定期については、異なることが想定されるため、両計画に関連する総合計画をはじめとする、上位関連計画の策定や見直し状況、関連する各種方針や取組みの進捗状況等を踏まえたうえで、概ね 5 年を目安に、適宜実施するものとします。



評価、見直し、改定の時期については概ね 5 年を目安としていますが、上位関連計画の状況を踏まえ、適宜実施するものとします。

図 8 4 都市計画マスタープランと整合した計画見直しの考え方

## 用語解説

用語	説明	該当頁
あ アドプト	公共空間を行政と市民が協力し、清掃美化活動などを行うこと。大阪府の「アドプト・プログラム」では府と市と参加団体が三者間で協定を結び活動を行っている。本市では、アドプトロードやアドプトリバーの団体があり、道路沿い、河川及び堤防の清掃と緑化活動が行われている。	p.9
い 一般市街地	主に、住宅系の建物等が集積している地域。	p.7
インセンティブ	立地適正化計画を策定することにより享受できる様々なまちづくりの支援制度。	p.1,2,15
う ウォーカブル	居心地が良く歩きたくさるさま。全国的に「居心地が良く歩きたくさるまちなか」の形成をめざすウォーカブル推進都市の取組みが進められており、本市も、国土交通省のまちなかウォーカブル推進プログラムに賛同している。	p.4,23,14,47,52,53,54,58,59,63
え エリアマネジメント	一定のエリアを対象に、民間が幅広くかつ主体的に、まちづくりや地域経営(マネジメント)を積極的に行い、地域における良好な環境や地域の価値を継続的に維持・向上させるための手法。	p.54
お オープンスペース	都市の中の公園・広場、河川やため池など、建物が建てられないゆとり空間。又は建物の周囲で自由に利用できる開放された空間。	p.37
か 街区公園	もっぱら街区に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、誘致距離 250m の範囲内で 1 箇所あたり面積 0.25ha を標準として配置する。	p.9
開発指導要綱	一定規模以上の開発行為を行うものに対して、計画的で良好なまちづくりを誘導するため、公共施設(道路、公園、下水道等)や駐車場、集会場、建築物の設置基準等を規定したもの。	p.51
家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸浸食/氾濫流)	洪水時の河岸浸食または洪水の氾濫流によって、家屋の流失・倒壊をもたらすような氾濫が発生するおそれがある範囲。ただし、いずれの区域も一定の仮定の下で算出しており、その境界は厳密なものではない。	p.15,29,30,31,39,40,42
き 基盤施設	本計画においては、インフラ基盤である道路、公園、下水道施設など、都市活動を支える公共施設のこと。	p.2,9,15,22,26,54,64,
居住誘導区域	人口減少の中にあっても一定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のこと。	p.1,3,16,26,29,30,31,32,33,39,42,43,50,52,54,61,63,66
く グリーンインフラ	自然環境のもつ「防災・減災」「地域振興」「環境調整」など多様な機能を社会における様々な課題解決に活用しようとする考え方及	p.9

用語	説明	該当頁
	びそれら機能を有する施設や環境。	
け 減災	地震・津波・火山噴火・台風など、大規模災害の発生そのものを事前に防ぐことができないという前提のもと、災害時において発生し得る被害を最小限にするための取組み。	p.3,4,15,23, 24,26,29,39, 40,42,44,45, 50,51,54,56
こ 公共交通ネット ワーク	市全体や都市拠点における公共交通環境の方針。	p.2,3,4,11,12, 16,23,24,26, 27,28,37,46,47, 48,49,54,55, 56,57,59,65, 66
洪水浸水想定 区域	対象とする河川が想定し得る最大規模の降雨（計画規模を上回るもの）によって破堤または溢水した場合に、その氾濫水により浸水することが想定される区域。	p.15,29,39,42
交通結節点	鉄道駅など、あらゆる移動手段が交わり、市内外から人々が利用する拠点。	p.1,2,3,12,17, 18,23,25,26, 27,28,33,34, 37,38,46,47, 48,51,55,56, 57,58,59
コンパクトシティ+ ネットワーク	地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。	p.1,2,3,16, 46,51,60
さ サイン	文字や図等により、利用者を目的地に適切に誘導するための標識。	p.54
砂防三法指定 区域	砂防指定地、地すべり指定地及び急傾斜地崩落危険区域について、次の法律で定める区域。 砂防指定地：「砂防法」（明治30年（1897年）3月30日）、地すべり防止区域：地すべり等防止法」（昭和33年（1958年）3月31日）、 急傾斜地崩壊危険区域：急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」（昭和44年（1969年）7月1日）	p.39
し 市街化区域	都市計画区域のうち、既に市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。	p.1,5,6,16,26, 29,50,63,64
市街化調整区 域	都市計画区域のうち、無秩序な市街化を抑制する区域。	p.16,22,29,50, 52
市循環バス	市役所や市内の各種公共施設の利用促進や市民の生活利便性の向上等を目的として、本市が南海バスに補助金を出して運行しているバス。	p.12,35,46, 47,48,57,67
地すべり防止区 域	地すべり等による被害を除却または軽減し、国民の生命と身体の保護、国土の保全のため地すべり等防止法に基づき知事が指定す	p.15,29,39



用語	説明	該当頁
	る地すべりのおそれのある土地等の区域。	
し	集落地	古くからある集落で農林漁業従事者がかなりある住宅地。
	新型コロナウイルス感染症	世界規模で拡大している感染症で、ウイルス性の風邪の一種。正式名称は、世界保健機関（WHO）より「COVID-19(coronavirus disease2019)」という。
す	ストック	道路、住宅、公園、上下水道等の生活関連施設のほか、居住、商業、工業等の都市の機能や、自然、景観、歴史・文化等の都市の資源等で、次の段階への貴重な資源や財産となるもの。
せ	生産緑地	市街化区域内の農地で、良好な生活環境の確保に効用があり、公共施設等の敷地として適している 300 m <sup>2</sup> 以上の農地を都市計画に定め、建築行為等を許可制により規制し、都市農地の計画的な保全を図る区域。
そ	総合公園	都市住民全般の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園で、都市規模に応じ1箇所あたり面積10～50haを標準として配置する。
た	大規模盛土造成地	谷間や斜面に盛土を行い、大規模に造成された宅地のうち、以下の要件に該当するもの ・埋め型大規模盛土造成地： 土の面積が3,000平方メートル以上 ・付け型大規模盛土造成地： 盛土する前の地盤面の水平面に対する角度が20度以上で、かつ盛土の高さが5メートル以上
と	都市機能誘導区域	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のこと。
	都市計画運用指針	適時適切に具体の都市計画制度、手続が運用されるよう、個々の都市計画の決定、変更等にあって参考となる考え方、基準をわかりやすく示すもの。
	都市計画区域	都市計画法、その他の法令の規制を受ける土地の範囲であり、自然的、社会的条件等を勘案して一体的な都市として総合的に整備、開発及び保全することを目的として定める区域。
	都市計画道路	都市計画によって定められた道路のこと。
	都市計画マスタープラン	まちづくりの目標や実現していくための取組を示したまちづくりの基本的な方針であり、土地利用の規制・誘導や都市施設の整備などの具体的な都市計画については、都市計画マスタープランに即して定める。

用語	説明	該当頁
と		22,24,25,26, 46,47,51,52, 53,54,57,59, 60,64,65,66, 68
土砂災害（特別）警戒区域	土砂災害から国民の生命と身体を保護するため、土砂災害防止法（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律）に基づき知事が指定する、土砂災害により危害のおそれのある土地の区域。	p.15,29,39,43,67
は		
パーソントリップ（PT）調査	都市における人の移動に着目し、世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握する調査のこと。	p.3,11
ハザードマップ	災害時に、被害の想定される区域と被害の程度などの情報や、避難所などの情報を地図上に明示したもの。	p.42,44
バリアフリー	障がい者や高齢者をはじめ、誰もが社会生活を行う上で障壁（バリア）となるものを、ハード・ソフトの両面から取り除くこと。	p.27,47,48,53, 54
み		
みどり	周辺山系の森林、都市の樹林、樹木、草花、公園、農地等に加えこれらと一体となった水辺・オープンスペース等も含む。	p.2,4,7,9,14, 16,20,21,22, 23,24,37,44, 47,50,52,53
も		
モビリティマネジメント	地域や都市において、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。	p.54
よ		
容積率	建築物の延べ床面積の敷地面積に対する割合。	p.54
用途地域	都市計画法及び建築基準法に基づき、市内における住居、商業、工業その他の用途を適切に配分し、建築物の用途、密度及び形態などに関する制限を設定することにより、機能的な都市活動の推進、良好な都市環境の形成をはかるもの。	p.6,34
り		
緑道	災害時における避難路の確保、都市生活の安全性及び快適性の確保等を図ることを目的として、近隣住区 又は近隣住区相互を連絡するように設けられる植樹帯及び歩行者路又は自転車路を主体とする緑地で幅員10～20mを標準として、公園、学校、ショッピングセンター、駅前広場等を相互に結ぶよう配置する。	p.37,52,53,54, 58,59
れ		
歴史文化遺産	歴史上、芸術上、学術上、観賞上の価値が高い「文化財」を核とし、この文化財が置かれている自然環境や周囲の景観、文化財を支える人々の活動に加え、文化財を維持・継承するための技術、文化財に関する歴史資料や伝承などの「周辺環境」を含めたもの。	p.2,14,52
る		
路線バス	道路運送法の規定に基づく、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けた路線を運行し、不特定多数の旅客を有償で運送するバス。本市においては南海バスと近鉄バスが運行している。なお、本計	p.12,17,46,48, 57,67

用語		説明	該当頁
		画においては、市循環バスと区別して表現している。	
I	IoT	Internet of Things の略称。家電からさまざまなセンサーまであらゆるものがインターネットにつながる技術。	p.12,47,48,57
L	LCC	Life Cycle Cost の略称。製品や公共施設、基盤施設等における企画設計から建設、維持管理、修繕、運営、保全、保守点検、更新、解体などに要するすべての費用。	p.15