

件 名	堺市立地適正化計画（案）の策定について
経過・現状 政策課題	<p>【経過】</p> <p>○立地適正化計画は、人口の急激な減少と高齢化を背景として、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づき、持続可能な都市を形成していくため、平成26年度に都市再生特別措置法の改正により創設された制度。</p> <p>○令和3年7月に改定した堺市都市計画マスタープランに示した集約型都市構造の形成を実現するための取組として、堺市立地適正化計画を策定する。</p> <p>○これまでの都市計画審議会への報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶令和3年12月22日 「立地適正化計画制度の概要等」について ▶令和4年11月22日 「第1章から第5章」について ▶令和5年1月31日 「第6章から第9章」について ▶令和5年11月22日 同計画素案の全編について <p>【現状と課題】</p> <p>○本市においても、人口減少や高齢化のさらなる進行が予測される中、これらの変化に対応した持続可能な集約型都市構造の形成を進める必要がある。</p>
対応方針 今後の取組 （案）	<p>【本計画の目的】</p> <p>○これまで形成してきた多軸多核型の都市構造を基に、居住機能や都市機能の誘導により持続可能な集約型都市構造の形成を進める。</p> <p>【目標年次】</p> <p>○概ね20年後の都市の姿を展望しつつ、都市計画マスタープランの目標年次を踏まえ、2040年度とする。</p> <p>○策定後は概ね5年ごとに評価を行い、必要に応じて計画を見直す。</p> <p>【計画の実現に向けた基本方針】</p> <p>○都市の「存在感」を高める</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶堺の個性を活かした魅力と賑わいのある拠点形成 <p>○都市の「暮らしの魅力」を高める</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶地域特性に応じた暮らしの魅力向上による居住誘導 <p>○「安全で利便性の高い暮らし」を維持する</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶拠点へアクセスしやすい環境の形成と安全な暮らしを維持する市街地の形成 <p>【居住誘導区域の設定】</p> <p>○人口が集積し利便性の高い市街地を形成している市街化区域を基本に、市街地</p>

	<p>の特性、拠点へのアクセス性、災害リスクや土地利用の状況を踏まえて居住誘導区域を設定。</p> <p>【誘導施設及び都市機能誘導区域の設定】</p> <p>○「本制度に基づく誘導施設」と「立地が望ましい施設」に分類して誘導施設を設定。</p> <p>○広域的な都市機能の集積を図る都心、都市拠点、地域拠点と本制度に基づく誘導施設が立地している駅前拠点に都市機能誘導区域を設定。</p> <p>【防災指針】</p> <p>○居住誘導区域内の安全性を高め、その他の区域においても災害リスクをできるだけ回避・低減させる防災・減災策の実施を目的に、具体的な取組を位置づけ。</p> <p>【誘導施策】</p> <p>○居住誘導及び都市機能誘導に向けて、国等による支援措置の活用を検討や本市独自の施策の推進により効果的な展開を図る。</p> <p>【届出制度】</p> <p>○本計画の策定後は、居住誘導区域外で3戸以上の住宅を新築等する場合、都市機能誘導区域外で本制度に基づく誘導施設を新築等する場合、都市機能誘導区域内で本制度に基づく誘導施設を休止・廃止する場合に市への届出が必要。</p> <p>【計画の推進】</p> <p>○目標値を設定し、多様な主体や関連する分野別計画等との連携により、持続可能な都市構造の形成に資する取組を推進。</p> <p>【今後のスケジュール（予定）】</p> <p>令和6年2月8日、11日 説明会の実施</p> <p>令和6年3月下旬 パブリックコメントの実施</p> <p>令和6年7月頃 都市計画審議会に諮問</p> <p>令和6年11月頃 3か月程度の周知期間を経て計画策定、届出制度の運用開始</p>
効果の想定	○集約型都市構造の形成による、人口減少下においても持続可能な都市の実現
関係局との政策連携	○関連する分野別計画等と連携しながら、総合的に取組を推進

第1章 はじめに

計画策定の背景と目的

- 人口減少下においても持続可能な都市をめざし、医療・福祉施設、商業施設、交通なども含め、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えに基づき、都市全体の構造を見直すことが重要である。
- 本市においても、拠点を中心とした都市機能の集積、拠点間を結ぶ交通ネットワークによってこれまで形成してきた多軸多核型の都市構造を基に、持続可能な集約型都市構造の形成を一層進めることが必要。
- 堺市都市計画マスタープランでは、すべての人が暮らしやすい、コンパクトで持続可能な都市構造の形成をめざすとしており、これを実現するための取組として立地適正化計画を策定する。

立地適正化計画の位置づけ

立地適正化計画は都市全体を見渡したマスタープランとしての性質をもつものであることから、「立地の適正化に関する基本的な方針」は都市計画マスタープランの一部とみなされる。また、「堺市基本計画 2025」、大阪府の「南部大阪都市計画区域マスタープラン」に即し、地域公共交通のあり方を示す「堺市地域公共交通計画」など関連する分野別計画と連携・整合して持続可能な都市の構築を総合的に推進する。

対象区域 都市計画区域（市全域）

目標年次

- 目標年次は、概ね 20 年後の都市の姿を展望しつつ、都市計画マスタープランの目標年次を踏まえ、2040 年度とする。
- 策定後は概ね 5 年ごとに評価を行い、必要に応じて計画内容を見直す。

第2章 現状と課題

都市計画マスタープランにおける都市の将来像

豊かな歴史・文化を活かし、新しい価値を生み出す持続可能な自治都市・堺

- コンセプト 1** : すべての人が暮らしやすい、コンパクトで持続可能な都市構造を形成する
- コンセプト 2** : 堺の個性を活かし、都市としての「存在感」を高める
- コンセプト 3** : 自由と自治の伝統を活かし、公民協働による取組を進める

（めざすべき都市構造）

- 考え方 1 : 階層性をもった拠点の形成
 考え方 2 : 拠点を結ぶ交通ネットワークの形成
 考え方 3 : 特色を活かした市街地環境の誘導

課題と対応の方向性

① 拠点の魅力向上

- 本市では拠点への都市機能の集積が一定進んでいるが、大阪都市圏の政令指定都市として、さらなる都市機能の集積や賑わいの創出が必要。
- 活力あふれる都市の実現に向けて、都心・都市拠点を中心に存在感ある魅力的な拠点形成が必要。

② 若年・子育て世代の定着

- 高齢化率：約 29%（2020 年）→ 約 34%（2040 年）
- 生産年齢人口や年少人口の割合は低下する見込み。また近年の転出入の状況では、それらの世代で転出超過数が大きくなる傾向。
- 利便性の高さに加え、居住地としての魅力を高め、若年・子育て世代が住み続けたい都市にする必要がある。

③ 拠点周辺や公共交通沿線での人口密度の維持

- 人口：約 82.6 万人（2020 年）→ 約 73.4 万人（2040 年）
- 特に、都心や泉北ニュータウンの駅周辺など、利便性の高い地域で人口減少が進む見込み。
- 新型コロナウイルス感染症の影響やライフスタイルの多様化等により公共交通をとりまく環境は大きく変化。
- 本市の利便性を支える拠点周辺の生活利便機能や公共交通サービスを維持するため、拠点やその周辺へアクセスしやすい公共交通沿線での人口密度の維持が必要。

④ 災害リスクへの対応

- 市街地には臨海部や大和川沿川など洪水や高潮といった災害リスクの高い地域が存在する。
- 気候変動に伴い近年頻発する豪雨災害なども踏まえ、ハード、ソフト両面から災害に強い安全・安心な都市形成を進めることが必要。

⑤ 公共投資の選択と集中

- 市独自サービスの拡充や社会保障関係費の増加などにより収支不足が常態化し、非常に厳しい財政状況。
- 将来の税源涵養に結び付く事業や、安全・安心の確保に資する事業へ投資の重点化を図ることが必要。

第3章 立地適正化計画における基本的な方針

(1) 立地適正化計画の方針（ターゲット）

■ 都市の「存在感」を高める

- 本市には、厚みのある歴史・文化や、高い技術力を有する産業集積、多様な知的資源を有する大学などの強みがある。
- 定住人口、交流人口や企業などの呼び込みに向けて、それらの強みを活かし、大阪都市圏の一都市というイメージを払拭し、南大阪都市圏の中心都市として、都市の「存在感」を高める。

■ 都市の「暮らしの魅力」を高める

- 本市には、歴史・文化資源や水辺のある都市空間を有する都心、計画的に整備が進められてきたニュータウンなど、多様な市街地が広がっている。
- 多様な特性の市街地環境を踏まえた、住環境の向上や地域に対する愛着の醸成など「QOL（生活の質）」を高め、堺に住みたい・住み続けたいと積極的に選んでもらえるよう都市の「暮らしの魅力」を高める。

■ 「安全で利便性の高い暮らし」を維持する

- 災害からの安全性の確保により、安全・安心な都市形成を進める。
- 拠点への都市機能集約に加え、公共交通・道路などの交通ネットワークの機能強化や維持確保を図る。

(2) 誘導方針（ストーリー）

誘導方針 1 堺の個性を活かした魅力と賑わいのある拠点形成

- 本市固有の歴史・文化や南大阪の中心都市としての賑わい・利便性などを活かした、堺ならではの拠点形成により、都市の存在感向上を図る。

誘導方針 2 地域特性に応じた暮らしの魅力向上による居住誘導

- 市街地の特徴に応じて、多様なライフスタイルに対応できる都市機能の充実や公民連携による暮らしやすい地域の実現など、居住地としての魅力を向上させることにより、人口の定着や居住誘導を図る。

誘導方針 3 拠点へアクセスしやすい環境の形成

- 人口減少下においても持続可能な都市構造の形成に向け、拠点への移動のしやすさを確保するため、公共交通ネットワークの機能強化や維持確保、それを支える都市計画道路の整備や道路ネットワークの維持充実を図る。

誘導方針 4 安全な暮らしを維持する市街地の形成

- 安全な暮らしを維持するため、災害リスクを考慮した居住の誘導、地域の防災力や市街地の防災性の向上を進める。

第4章 居住誘導区域

居住の誘導に関する基本的な考え方

現在の都市構造や多様な特性を持つ市街地環境を基礎としながら、人口が集積し利便性の高い市街地を形成している市街化区域を基本に居住誘導区域を設定する。

居住誘導区域の設定方針

①市街地の特性を踏まえた居住誘導

- 市街化区域を基本に居住誘導を図る。
「都市型居住促進ゾーン」：都心、その他市街地内の主要な駅周辺では、利便性の高い立地条件を活かしながら都市型住宅等を誘導
「ゆとり住環境保全ゾーン」：低層住居専用地域では、良好で落ち着いた居住環境を保全
「周辺市街地ゾーン」：その他の市街地では、多様な市街地の特性にあわせて居住を誘導

②拠点へのアクセス性が高いエリアへの居住誘導

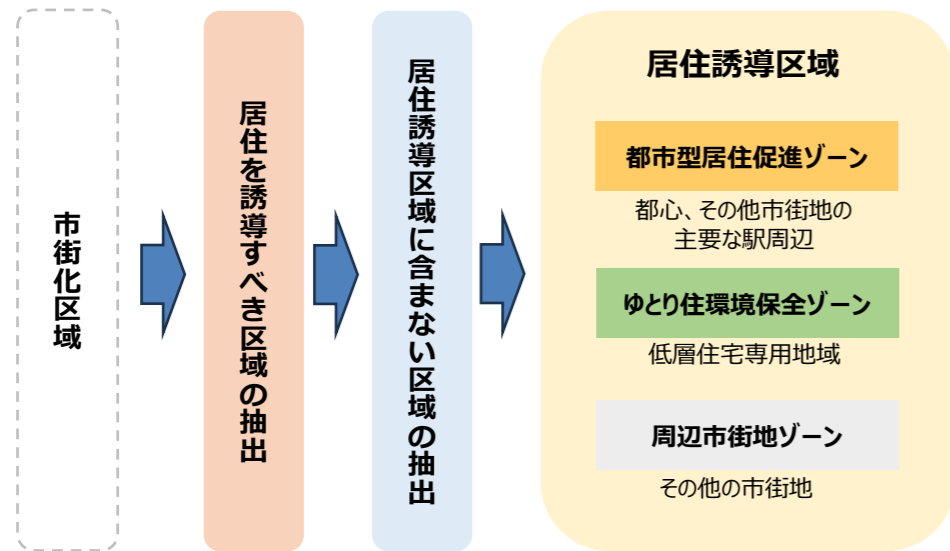
- 駅周辺等の各拠点に一定の都市機能が集積しており、拠点を中心にバスや乗合タクシーなどの地域の公共交通が市街地を広くカバーしている。
● 利便性の高い暮らしを維持するため、拠点の周辺や公共交通により各拠点にアクセスしやすいエリアへの居住誘導を図る。

③災害リスクや土地利用の状況を踏まえた居住誘導

- 災害リスクのあるエリアや産業集積地が形成されているエリアなど、居住の誘導に適していない区域については居住誘導区域に含めない。
● 現状で人口密度が低く産業系土地利用や緑地空間がまとまっているなど、土地利用の状況に応じた区域を設定する。

居住誘導区域の設定

(1) 居住誘導区域設定の流れ



(2) 居住を誘導すべき区域

拠点へのアクセス性に優れる、鉄道駅から徒歩圏（半径800m圏）の区域及び公共交通沿線の徒歩圏（阪堺線の停留場、バス停、乗合タクシー停留所から半径300m圏）の区域や、2045年時点においても人口密度が一定維持される見込みの区域を基本として、都市計画マスタープランに位置づけた拠点の役割や今後の施策の方向性などを踏まえ、居住を誘導すべき区域とします。

(3) 居住誘導区域に含まない区域

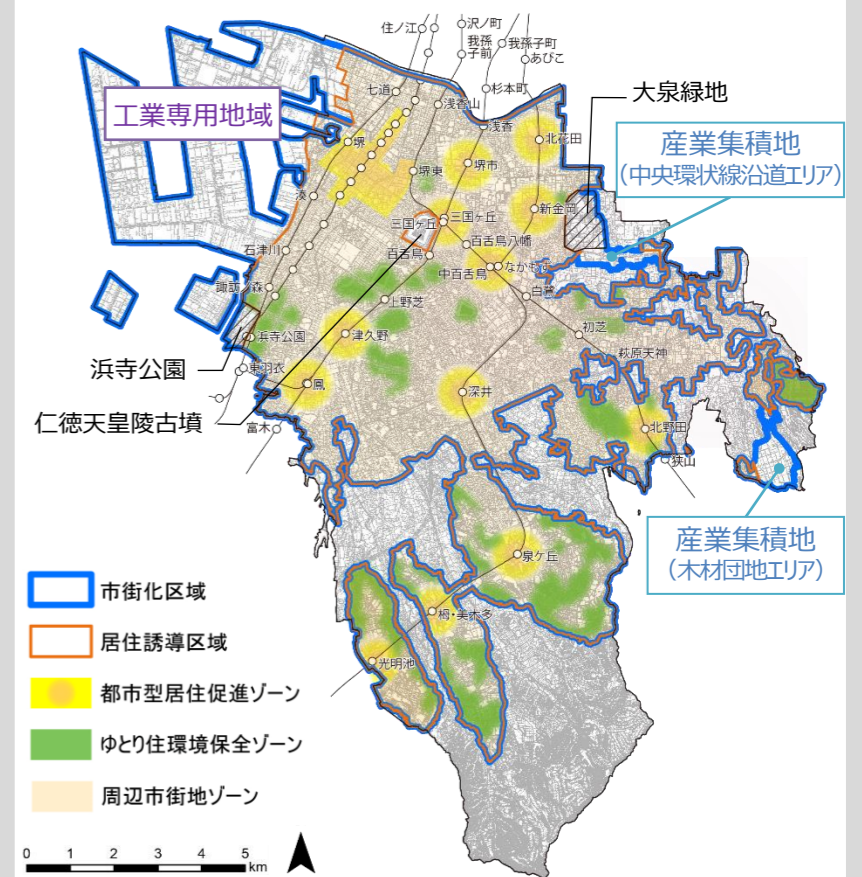
- 災害リスクの高いエリアや住宅の建築に制限のあるエリアについては、都市再生特別措置法や都市計画運用指針における方向性を踏まえ、居住誘導区域に含まない。
- 一定のまとまりのある緑地等や、現在の土地利用の状況から産業集積地として機能の維持・充実を図るエリアなど、居住の誘導に適さない区域は居住誘導区域に含まない。

都市再生特別措置法や都市計画運用指針		本市における居住誘導区域
居住誘導区域に含まない区域	土砂災害特別警戒区域	含まない
	保安林の区域	含まない
居住を誘導することが適当でないと判断される場合は原則として居住誘導区域に含まない区域	土砂災害警戒区域	含まない
	浸水想定区域（洪水、高潮）	防災指針に示す取組を行い居住誘導区域に含める
	津波浸水想定における浸水の区域	防災指針に示す取組を行い居住誘導区域に含める
慎重に判断を行うことが望ましい区域	工業専用地域	含まない
	地区計画のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域	居住誘導区域に含める※

※新金岡地区地区計画（商業系複合地区）

本市における居住誘導区域	
仁徳天皇陵古墳・浜寺公園・大泉緑地	含まない
産業集積地（中央環状線沿道エリア、木材団地エリア）	含まない

居住誘導区域



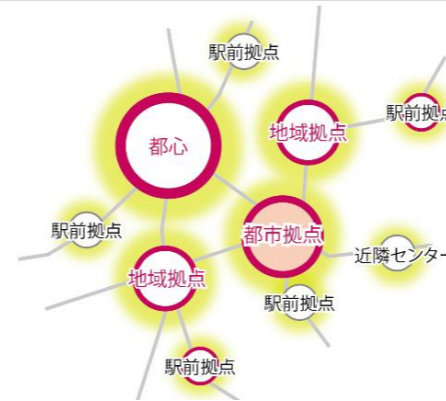
※土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、保安林を含む区域は居住誘導区域から除く。

第5章 誘導施設及び都市機能誘導区域

都市機能の誘導に関する基本的な考え方

駅周辺等への都市機能の誘導

- 駅周辺には、日常生活を支えている身近な施設から生活圏を越えた広範な地域のたくさんの人々を対象にした利用圏域が広い施設まで、様々な利用圏域を有する都市機能が集積している。
- 生活に身近な施設は、都心、都市拠点、地域拠点だけでなく、駅前拠点や泉北ニュータウンの近隣センター等、より自宅に近い場所において立地が望まれる施設であり、利用実態も踏まえて維持・充実を図ることが必要です。
- 利用圏域が広い施設は、広域的な役割や地域の中心拠点としての役割を担う都心、都市拠点、地域拠点を中心に誘導を図ることとする。



- 利用圏域が広い都市機能
 - ・ 行政機能
 - ・ 総合的な保健サービスを提供する機能
 - ・ 高度な医療を提供する医療機能
 - ・ 広域から集客する商業機能
 等
- 生活に身近な機能
 - ・ 日常的に利用する商業機能
 - ・ 病気、健康に関する様々な相談が気軽にできる医療機能
 - ・ 様々な家庭の子育て、介護などを支える高齢者福祉・障害者福祉・子育て支援機能
 - ・ シェアオフィスやコワーキングスペースなど住まいの近くでの就労を支援する機能
 - ・ 様々な活動が展開され、多世代・多文化の交流の促進につながる機能
 等

拠点周辺へ誘導すべき都市機能

- 都市計画マスタープランにおけるめざすべき都市構造を踏まえ、各拠点の位置づけに応じて必要となる都市機能とそれに対応した施設を整理する。

〈各拠点の位置づけに応じて必要となる都市機能とそれに対応した施設〉

拠点	誘導すべき都市機能	誘導すべき施設	
都心	・ 広域から人を集め、多様な交流を創出する都市機能、ウォークアブルな都市空間の形成	商業施設／業務施設／文化施設／交流施設／行政施設	
	・ 都心居住を促進する多様な都市機能	生活を支える医療・高齢者福祉・障害者福祉・子育て支援・商業施設	
都市拠点	泉ヶ丘	・ 幅広い世代の人で賑わい、交流する機能	商業施設／文化施設／交流施設
		・ 市民の健康な暮らしを支える多様な健康・医療・学術機能	医療施設
		・ 健康・医療に関する産業系機能	業務施設
	中百舌鳥	・ 人が賑わい、交流しながら最先端テクノロジーとビジネスを創造する機能やそれらを支える商業機能	産業支援施設／商業施設
		・ 職住近接型の業務機能	業務施設
	美原	・ 地域の市民生活を支える都市機能	生活に関連の深い医療・高齢者福祉・障害者福祉・子育て支援・文化・行政施設
	・ 集客力があり賑わいを創出する機能	商業施設	
	・ 広域アクセス性を活かした産業系機能	生産施設／物流施設	
地域拠点	・ 地域の市民生活を支える都市機能	生活に関連の深い医療・高齢者福祉・障害者福祉・子育て支援・文化・行政施設	
	・ 集客力があり賑わいを創出する機能	商業施設	
駅前拠点	・ 生活に身近な都市機能	生活を支える医療・高齢者福祉・障害者福祉・子育て支援・商業施設	

※臨海都市拠点は、用途地域が工業専用地域であり、居住誘導区域外のため、誘導すべき都市機能の整理は行わない。

拠点周辺の都市機能の現在の充足状況

- 比較的規模が大きく、利用圏域が広い施設は「都心」「都市拠点」「地域拠点」を中心に立地している。
- 診療所、介護施設、障害者福祉施設、こども園等の子育て支援施設、食品スーパーなどの日々の生活に身近な施設は、市域に広く分散して立地している。

凡例 ○：立地している -：立地していない ●：一部の拠点で立地している

□：拠点と同数または拠点より件数が多い △：拠点より件数が少ない

都市機能	都心	都市拠点			地域拠点			駅前拠点	拠点以外	
		泉ヶ丘	中百舌鳥	美原	深井	北野田	鳳			新金岡
医療	病院	○	-	○	○	○	-	○	●	□
	診療所（内科・外科）	○	○			○		○	○	△
高齢者福祉	老人福祉センター	-	-	○	-	-	○	-	●	△
	地域包括支援センター	-	-	-	-	○	-	○	●	□
	介護施設（通所型・訪問型・小規模多機能型）	○	○			○		○	○	△
障害者福祉	障害者施設（訪問系・日中活動系サービス）	○	○			○		○	○	△
	障害者施設（訓練系・就労系サービス）	○	○	-		○		○	●	△
子育て支援	保健センター	○	-	-	○	-	○	○	●	△
	こども園・保育所・幼稚園・認可外保育施設	○	○			○		○	○	△
商業	大規模小売店舗（店舗面積1万㎡以上）	○	○		-	○	○	○	●	△
	食品スーパー	○	○			○		○	○	△
歴史・文化・交流	図書館等	-	○	-	○		○		●	△
	博物館等	-	-	-	-	○	-	-	●	△
	文化観光施設	○	-	-	-	-	-	-	●	-
	ホール 会館	○	○	-	-	-	-	-	○	●
健康増進	○	-	-	○	-	-	-	○	●	□
行政	○	-	-	○	○	-	○	○	●	-
産業	-	-	○	-		-		-	-	-

誘導施設及び都市機能誘導区域の設定方針

誘導施設の設定方針

①利用圏域が広い都市機能の誘導

- 都市計画マスタープランにおける拠点形成の方向性を見据えた都市機能のうち、現状の施設の立地状況を踏まえ、主に利用圏域が広い都市機能を備えた施設について、拠点周辺での維持・充実を図るため、誘導施設として設定する。

②「立地適正化計画制度に基づく誘導施設」と「立地が望ましい施設」を設定

- 誘導施設のうち、都市機能誘導区域のみに誘導をめざす「立地適正化計画制度に基づく誘導施設」と、拠点以外での立地も許容しつつ拠点での維持もしくは充実をめざす「立地が望ましい施設」に分類し位置づける。
- 生活に身近な施設や、立地適正化計画制度において誘導施設として想定されない業務施設等について、拠点周辺に立地することで都市計画マスタープランで方向づけた拠点形成の実現につながるから「立地が望ましい施設」として位置づける。

「立地適正化計画制度に基づく誘導施設」
 → 都市機能誘導区域のみに誘導をめざす施設

「立地が望ましい施設」
 → 拠点以外での立地も許容しつつ、拠点での維持もしくは充実をめざす施設

立地適正化計画制度に基づく誘導施設	医療	○医療施設 (特定機能病院・三次救急医療機関)
	子育て支援	○子育て支援施設 (保健センター)
	歴史・文化・交流	○文化施設 (芸術文化ホール・文化会館・図書館)
	行政	○行政施設 (市役所・区役所)
	産業	○産業支援施設 (ホール機能を備えたものやインキュベーション施設)
立地が望ましい施設	商業	○商業施設
	業務	○業務施設 ○生産施設 ○物流施設
	文化・交流	○文化施設 (図書館機能を備えたもの)
		○公共的空間 (憩い・賑わい・交流の創出に寄与するもの)
○生活に身近な施設		

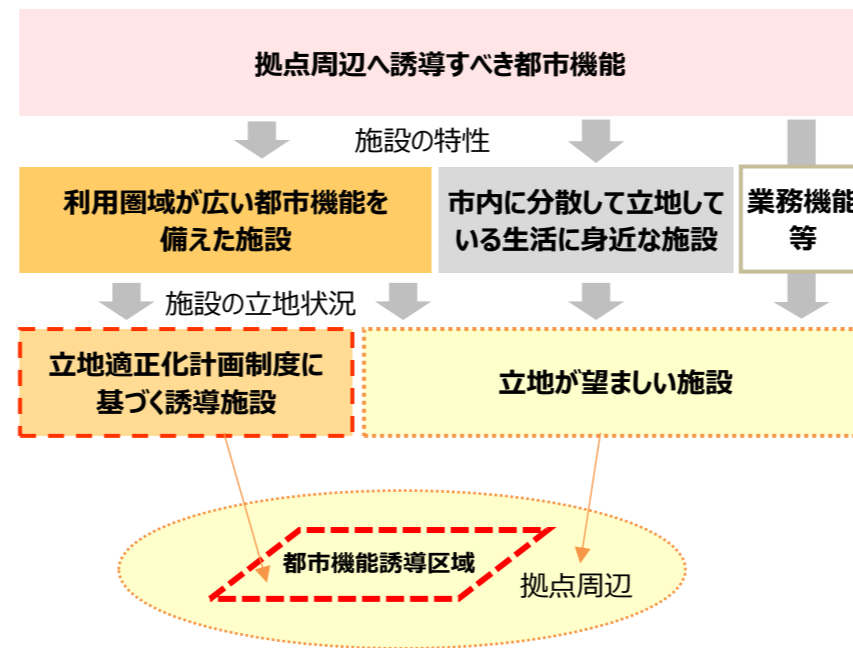
都市機能誘導区域の設定方針

①都市機能誘導区域を設定すべき拠点

- 都心、都市拠点、地域拠点において、都市機能誘導区域を設定する。
- 駅前拠点において、「立地適正化計画制度に基づく誘導施設」が立地している拠点に都市機能誘導区域を設定する。
- 臨海都市拠点は、用途地域が工業専用地域であり、居住誘導区域外のため、都市機能誘導区域の設定は行わない。

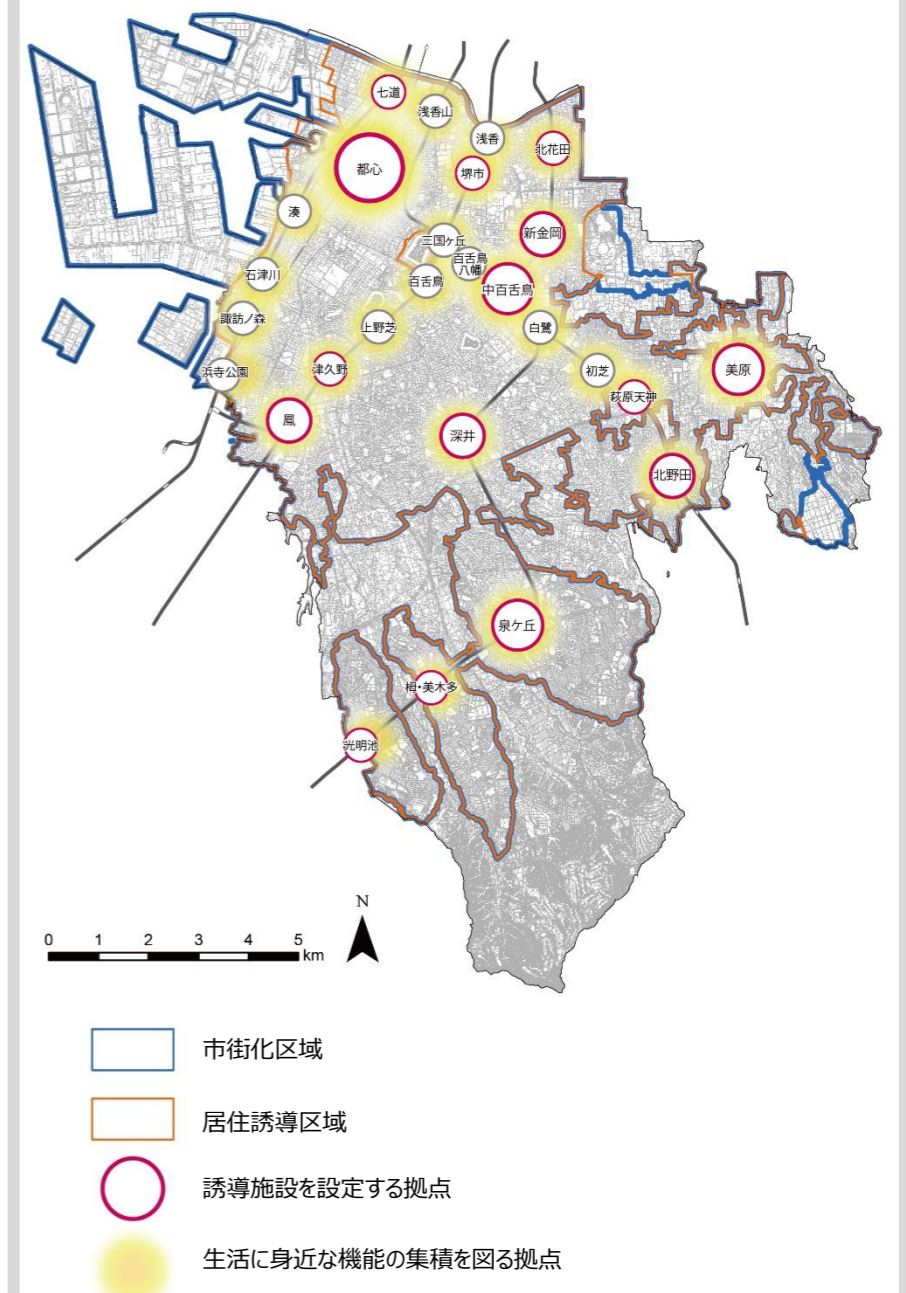
②都市機能誘導区域の規模

- 都市機能誘導区域の範囲は、拠点の中心部にある鉄道駅等から徒歩や自転車等により容易に移動できる範囲（概ね800m圏）で商業系用途地域を基本としつつ、「立地適正化計画制度に基づく誘導施設」が立地している、もしくは立地が予定されている場合は、その施設を含む範囲で設定する。
- 「立地が望ましい施設」を位置づける区域の範囲は、鉄道駅等を中心とした概ね800m圏で法令等により当該施設が立地可能な区域とする。
- 都心については、都市機能の集積状況を踏まえて、商業地域に都市機能誘導区域を設定する。また、都市計画マスタープランに示された都心の範囲を「立地が望ましい施設」を位置づける区域に設定する。



都市機能を集積する拠点

- 都市機能の誘導に関する基本的な考え方、誘導施設及び都市機能誘導区域の設定方針を踏まえ、都市機能を集積する拠点を以下のとおり設定する。
- 誘導施設を設定する拠点と都市機能の誘導において連携する主なエリア計画等を次頁以降「誘導施設及び都市機能誘導区域」に示します。



誘導施設及び都市機能誘導区域 | 都心

都心

〈誘導施設〉

立地適正化計画制度に基づく誘導施設

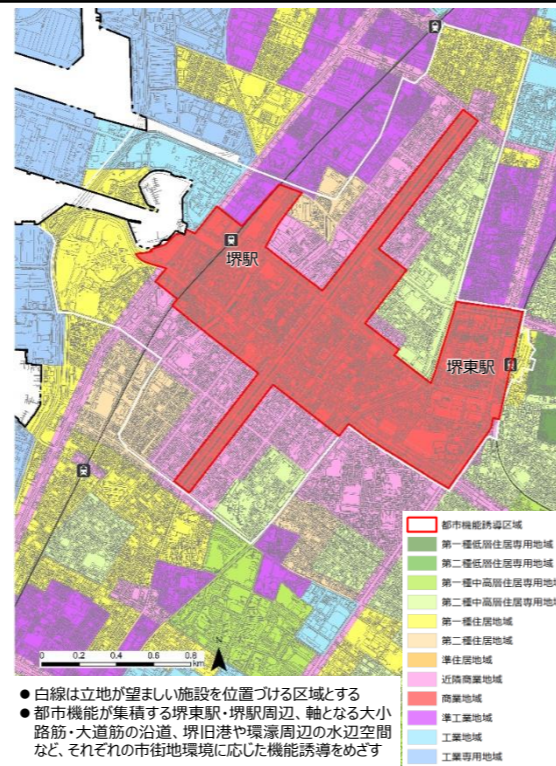
- 子育て支援施設（保健センター）
- 文化施設（芸術文化ホール）
- 行政施設（市役所）

立地が望ましい施設

- 商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）
- 商業・業務施設
（低層部に交流・滞在空間を備えたもの）
- 文化施設（図書館機能を備えたもの）
- 公共的空間
（憩い・賑わい・交流の創出に寄与するもの）
- 生活に身近な施設

〈都市機能誘導区域〉

堺東駅から堺駅にかけての商業地域及び大道筋沿道の商業地域の右図の範囲



●白線は立地が望ましい施設を位置づける区域とする
●都市機能が集積する堺東駅・堺駅周辺、軸となる大小路筋・大道筋の沿道、堺旧港や環濠周辺の水辺空間など、それぞれの市街地環境に応じた機能誘導をめざす

誘導施設及び都市機能誘導区域 | 都市拠点

②中百舌鳥

〈誘導施設〉

立地適正化計画制度に基づく誘導施設

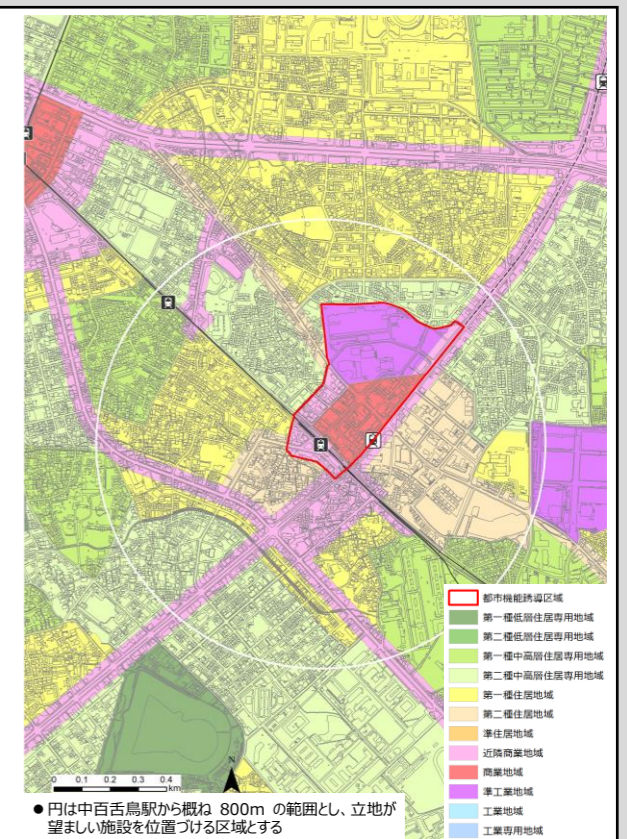
- 産業支援施設（ホール機能を備えたもの）
- 産業支援施設（インキュベーション施設）

立地が望ましい施設

- 商業・業務施設
（賑わいと多様な交流を育む拠点を備えたもの）
- 公共的空間
（憩い・賑わい・交流の創出に寄与するもの）
- 生活に身近な施設

〈都市機能誘導区域〉

中百舌鳥駅周辺の商業地域、近隣商業地域及び準工業地域の右図の範囲



●円は中百舌鳥駅から概ね 800m の範囲とし、立地が望ましい施設を位置づける区域とする

誘導施設及び都市機能誘導区域 | 都市拠点

①泉ヶ丘

〈誘導施設〉

立地適正化計画制度に基づく誘導施設

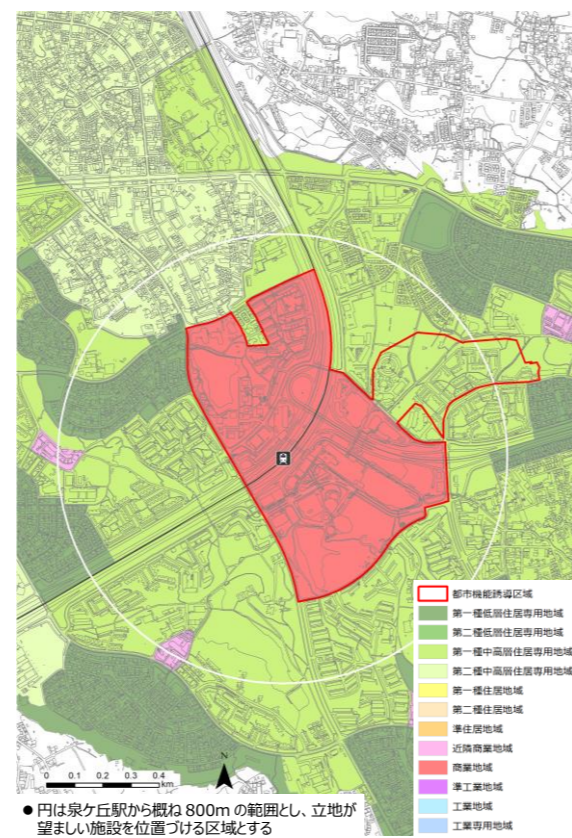
- 医療施設（特定機能病院）
- 文化施設（図書館）

立地が望ましい施設

- 商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）
- 業務施設（次世代ヘルスケア関連の事業を行うもの）
- 公共的空間
（憩い・賑わい・交流の創出に寄与するもの）
- 生活に身近な施設

〈都市機能誘導区域〉

泉ヶ丘駅周辺の商業地域及び病院予定地（第一種中高層住居専用地域）を含む右図の範囲



●円は泉ヶ丘駅から概ね 800m の範囲とし、立地が望ましい施設を位置づける区域とする

③美原

〈誘導施設〉

立地適正化計画制度に基づく誘導施設

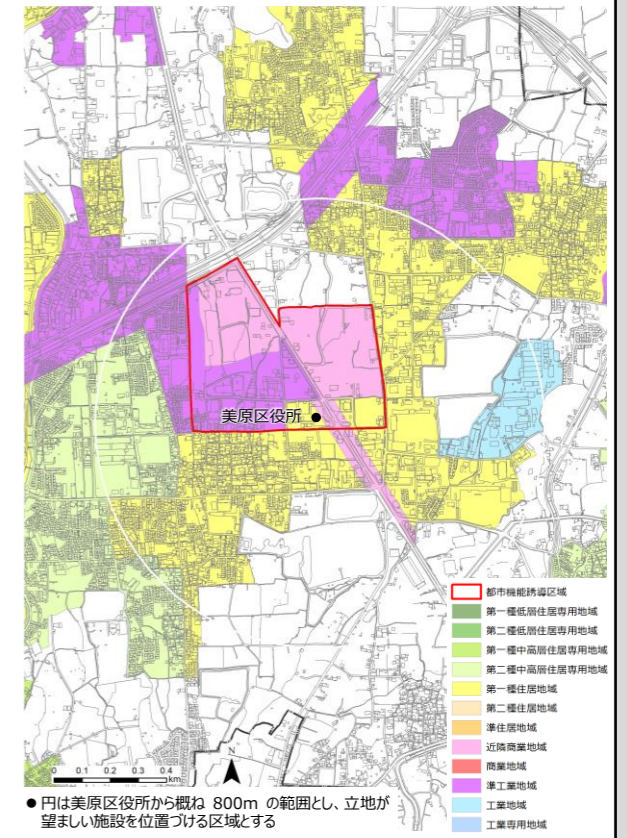
- 子育て支援施設（保健センター）
- 文化施設（文化会館）
- 文化施設（図書館）
- 行政施設（区役所）

立地が望ましい施設

- 商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）
- 生産施設
- 物流施設
- 生活に身近な施設

〈都市機能誘導区域〉

美原区役所周辺の近隣商業地域、準工業地域及び第一種住居地域の右図の範囲



●円は美原区役所から概ね 800m の範囲とし、立地が望ましい施設を位置づける区域とする

誘導施設及び都市機能誘導区域 | 地域拠点

① 深井

〈誘導施設〉

立地適正化計画制度に基づく誘導施設

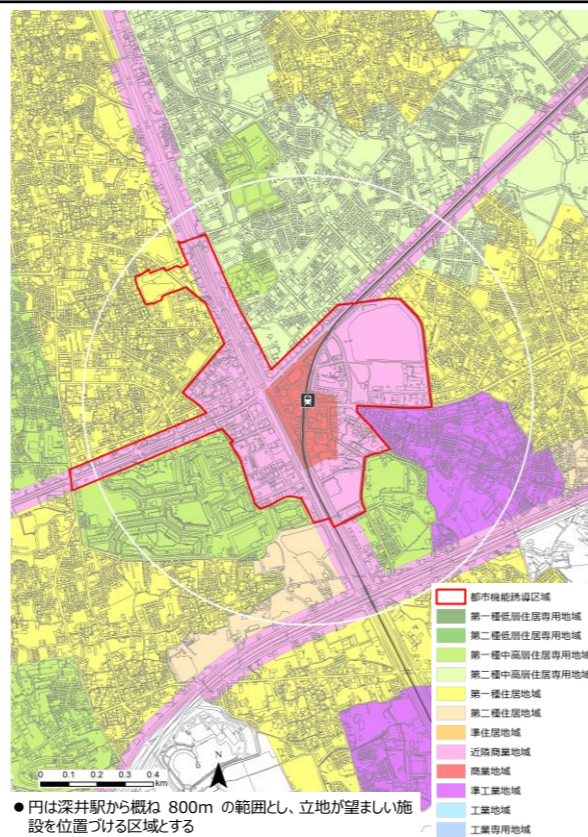
- 子育て支援施設（保健センター）
- 文化施設（文化会館）
- 文化施設（図書館）
- 行政施設（区役所）

立地が望ましい施設

- 商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）
- 生活に身近な施設

〈都市機能誘導区域〉

深井駅周辺の商業地域、近隣商業地域及び中文化会館等を含む範囲



●円は深井駅から概ね 800m の範囲とし、立地が望ましい施設を位置づける区域とする

③ 鳳

〈誘導施設〉

立地適正化計画制度に基づく誘導施設

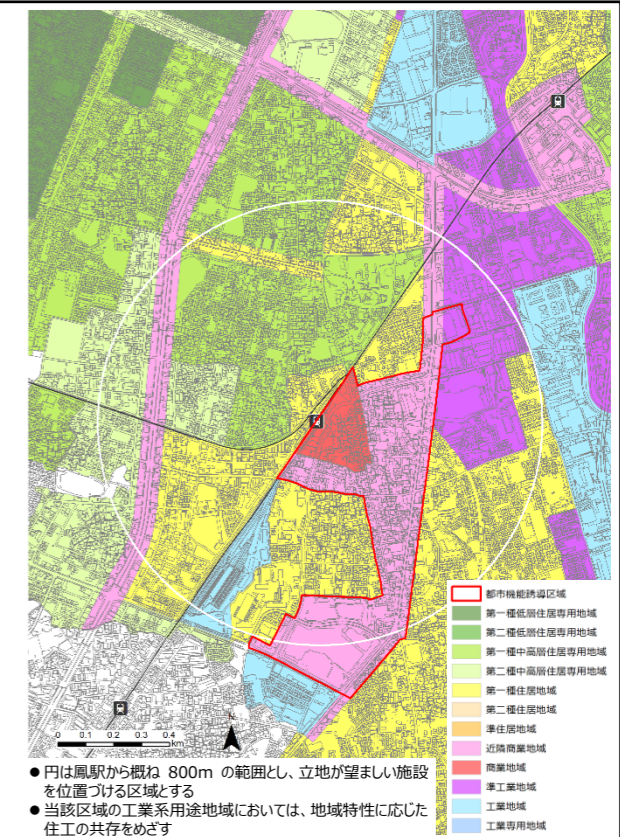
- 子育て支援施設（保健センター）
- 文化施設（文化会館）
- 文化施設（図書館）
- 行政施設（区役所）

立地が望ましい施設

- 商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）
- 生活に身近な施設

〈都市機能誘導区域〉

鳳駅周辺の商業地域、近隣商業地域及び西区役所を含む右図の範囲



●円は鳳駅から概ね 800m の範囲とし、立地が望ましい施設を位置づける区域とする
●当該区域の工業系用途地域においては、地域特性に応じた住工の共存をめざす

② 北野田

〈誘導施設〉

立地適正化計画制度に基づく誘導施設

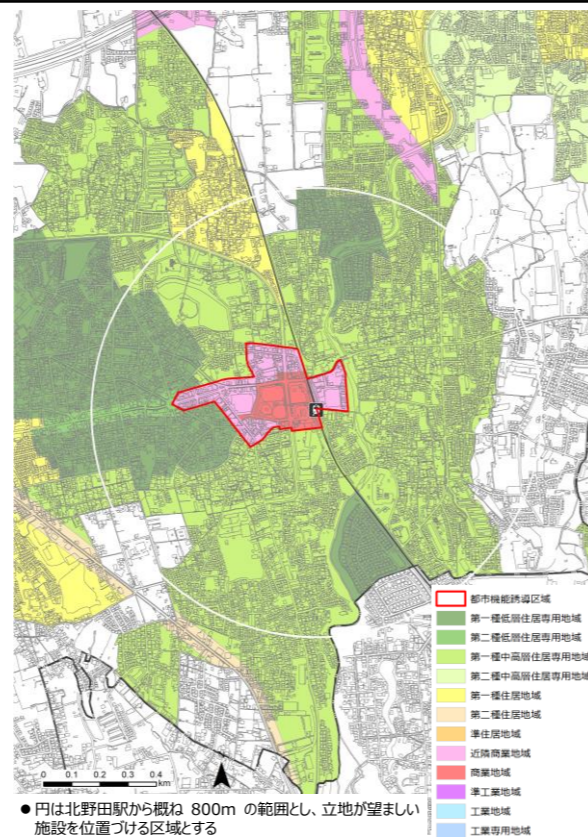
- 文化施設（文化会館）
- 文化施設（図書館）

立地が望ましい施設

- 商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）
- 生活に身近な施設

〈都市機能誘導区域〉

北野田駅周辺の商業地域及び近隣商業地域の右図の範囲



●円は北野田駅から概ね 800m の範囲とし、立地が望ましい施設を位置づける区域とする

④ 新金岡

〈誘導施設〉

立地適正化計画制度に基づく誘導施設

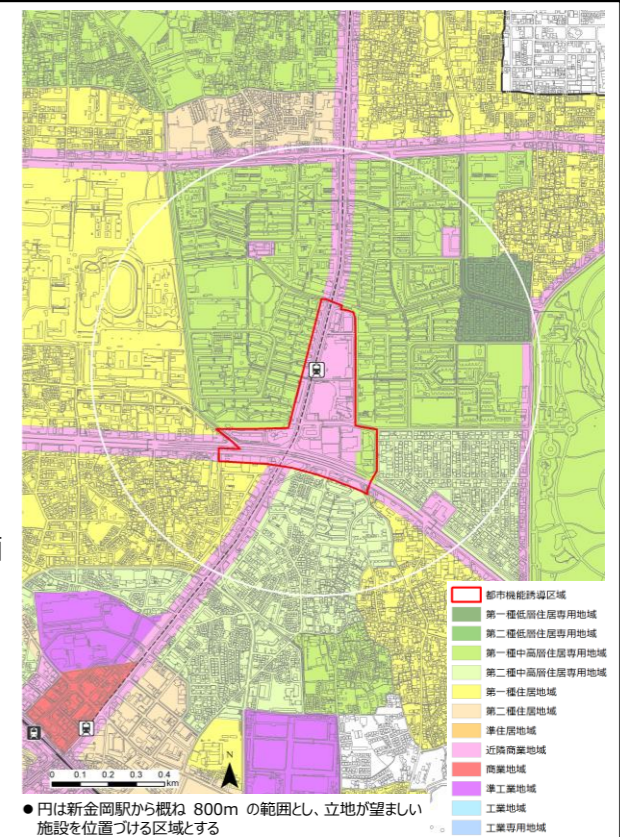
- 子育て支援施設（保健センター）
- 文化施設（図書館）
- 行政施設（区役所）

立地が望ましい施設

- 商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）
- 生活に身近な施設

〈都市機能誘導区域〉

新金岡駅周辺の近隣商業地域及び新金岡地区地区計画の区域を含む右図の範囲



●円は新金岡駅から概ね 800m の範囲とし、立地が望ましい施設を位置づける区域とする

誘導施設及び都市機能誘導区域 | 駅前拠点

① 萩原天神駅

〈誘導施設〉

立地適正化計画制度に基づく誘導施設

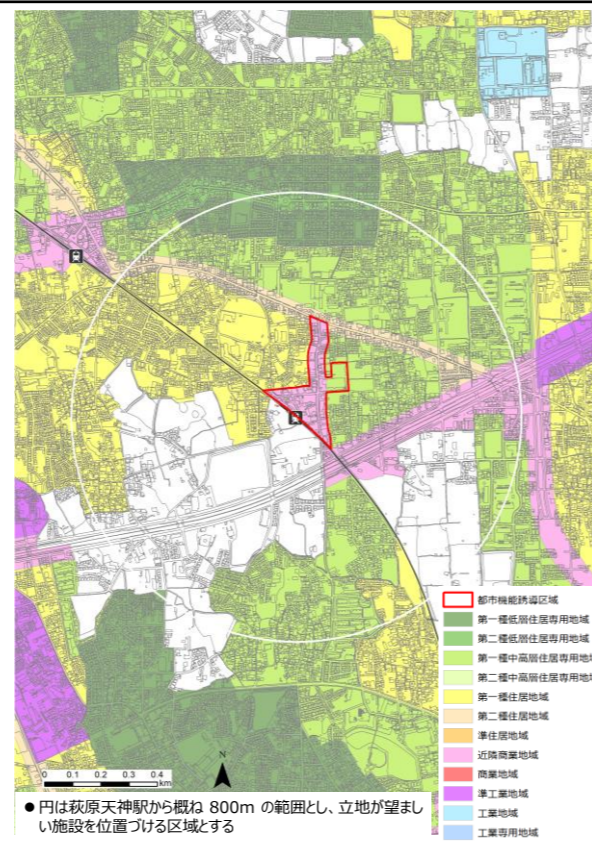
- 子育て支援施設（保健センター）
- 行政施設（区役所）

立地が望ましい施設

- 生活に身近な施設

〈都市機能誘導区域〉

萩原天神駅周辺の近隣商業地域と東区役所を含む右図の範囲



③ 榎・美木多駅

〈誘導施設〉

立地適正化計画制度に基づく誘導施設

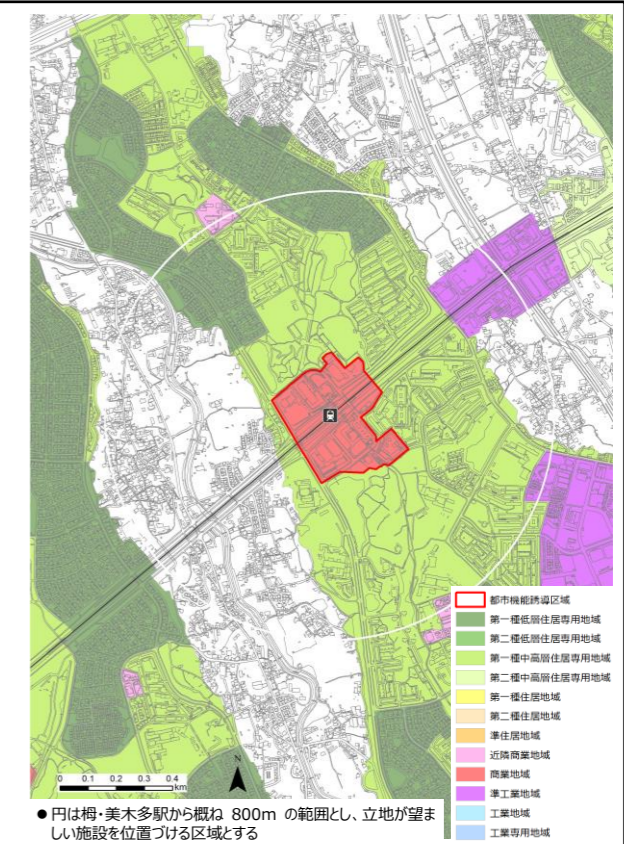
- 子育て支援施設（保健センター）
- 文化施設（文化会館）
- 文化施設（図書館）
- 行政施設（区役所）

立地が望ましい施設

- 生活に身近な施設

〈都市機能誘導区域〉

榎・美木多駅周辺の商業地域の右図の範囲



② 津久野駅

〈誘導施設〉

立地適正化計画制度に基づく誘導施設

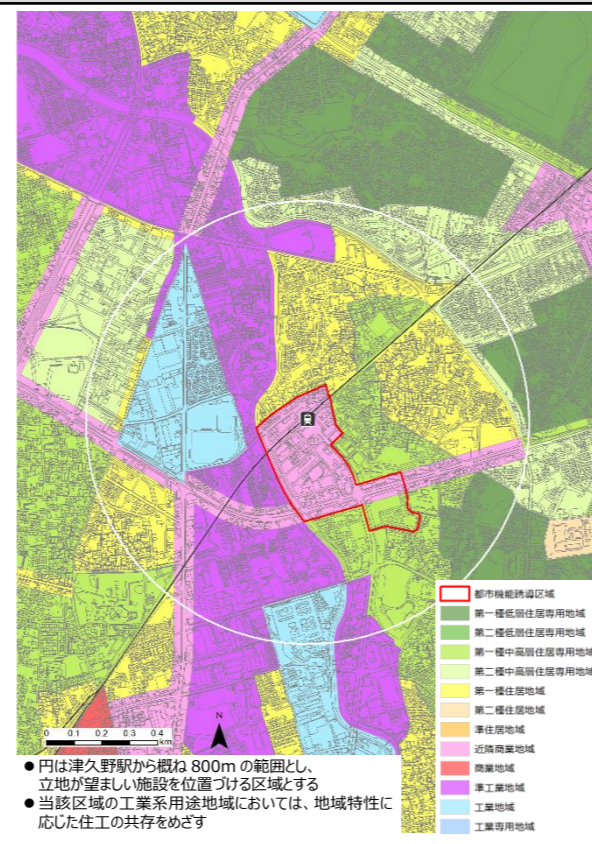
- 医療施設（三次救急医療機関）

立地が望ましい施設

- 商業施設（隣接駅で遠からも来訪があるもの）
- 生活に身近な施設

〈都市機能誘導区域〉

津久野駅周辺の近隣商業地域及び堺市立総合医療センターを含む右図の範囲



④ 光明池駅

〈誘導施設〉

立地適正化計画制度に基づく誘導施設

- 文化施設（図書館）

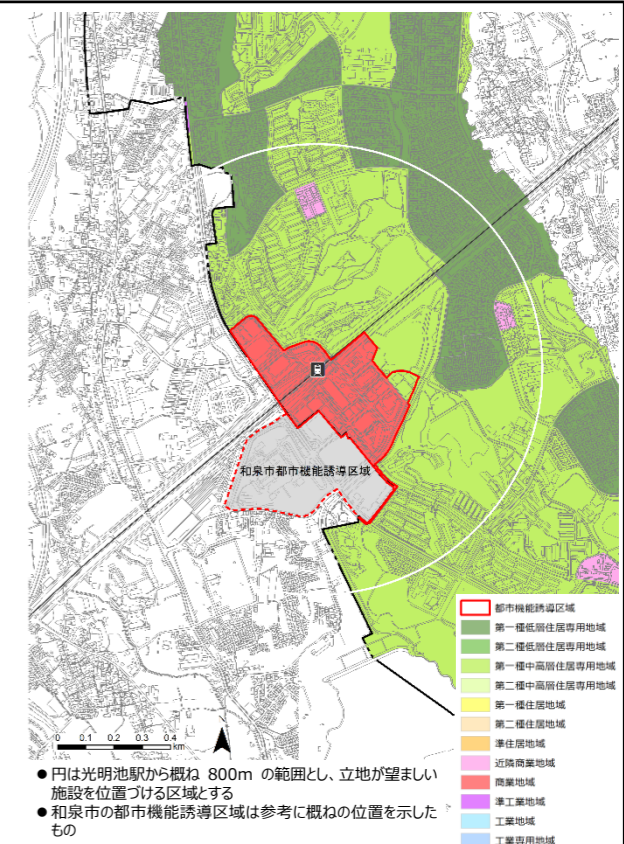
立地が望ましい施設

- 母子医療に関する機能を持つ施設※、商業施設（施設の床面積の合計が1万㎡を超えるもの）※
- 生活に身近な施設

※和泉市域において都市機能誘導区域が設定されており、これらの施設は誘導施設として設定されている。

〈都市機能誘導区域〉

光明池駅周辺の商業地域及び南図書館美木多分館を含む右図の範囲



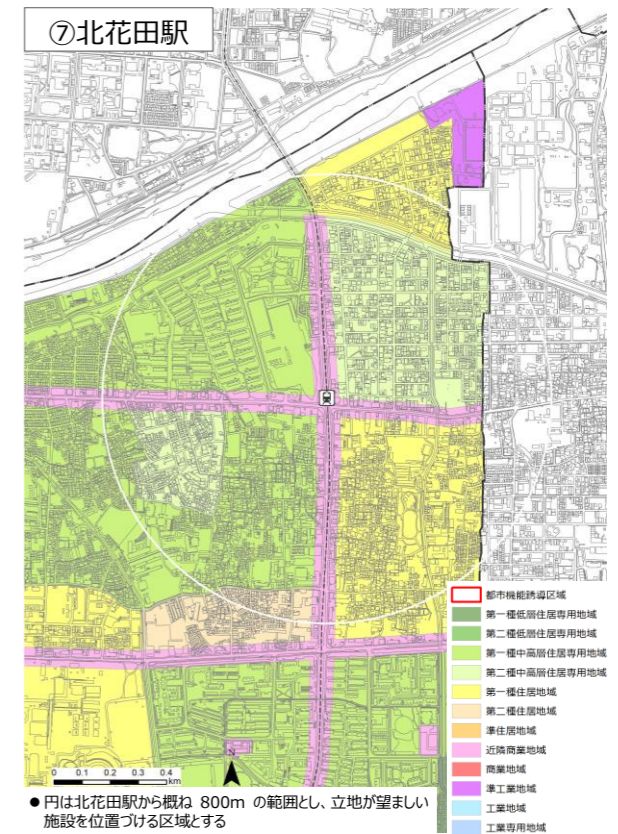
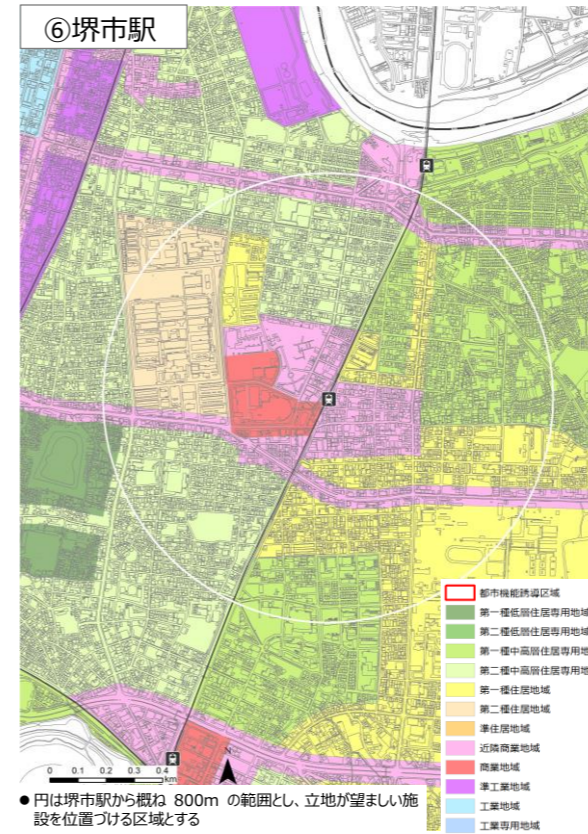
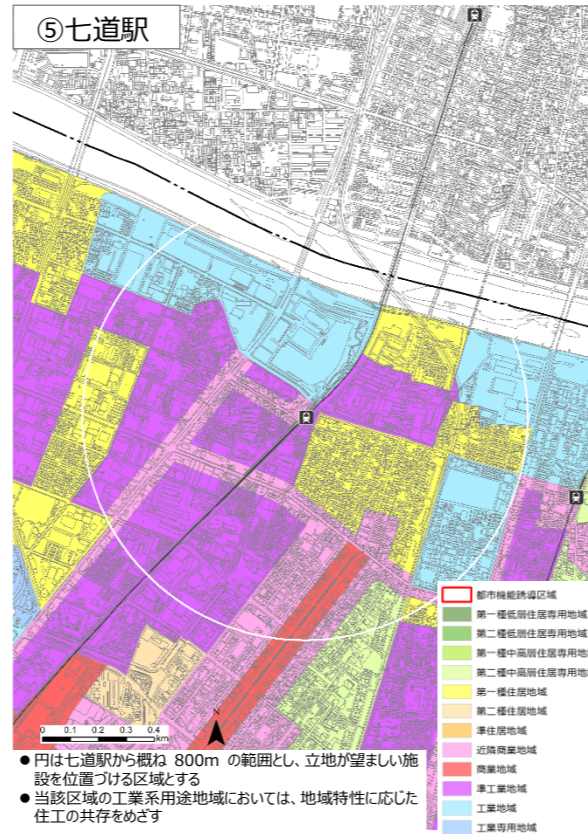
誘導施設及び都市機能誘導区域 | 駅前拠点

⑤七道駅 ⑥堺市駅 ⑦北花田駅
〈誘導施設〉

- 立地が望ましい施設
- 商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）
 - 生活に身近な施設

〈都市機能誘導区域〉

都市機能誘導区域の設定なし



〈都市機能の誘導において連携する主なエリア計画等〉

■枠内は参考掲載

- 都心
- 堺都心未来創造ビジョン（2023年5月策定）
 - 今後の取組の方向性
 - 瓦町公園周辺の更新
 - 堺旧港の賑わい創出
 - 環濠の水辺を活かした空間形成
 - SMI プロジェクト
 - 駅街区の更新
 - 伝統産業や歴史文化を活かした来訪魅力の創出

- 都市拠点
- 泉ヶ丘
 - SENBOKU New Design（2021年5月策定）
 - ビッグバン及び泉ヶ丘公園基本計画（2022年3月策定）
 - 今後の取組の方向性
 - 公的賃貸住宅の集約・建替えによる活用地の活用
 - 駅前施設（南北）の更新・再整備
 - 近畿大学医学部等と連携した先進医療の活用や健康長寿の取組の促進
 - 堺市立ビッグバン及び泉ヶ丘公園の一体的活用
 - ICTなどの先端技術を活用した市民サービスの提供
 - 公共空間の再編や利活用による賑わいや回遊性の創出

- 中百舌鳥
 - 中百舌鳥駅前北側交通広場の再編について（堺市都市計画審議会報告資料）
 - 「北部エリア」の土地活用の方向性について（NAKAMOZU イノベーションコア創出コンソーシアム資料）
 - （仮称）中百舌鳥駅周辺エリアのビジョン（策定中）
 - 今後の取組の方向性
 - 中百舌鳥駅前北側交通広場の再編
 - 北部エリアの利活用の検討

地域拠点

駅前拠点

- 深井
 - 深井駅周辺地域活性化事業基本構想（2022年7月策定）
 - 水質池公園整備基本計画（2022年12月策定）
 - 今後の取組の方向性
 - 水質池公園の機能強化と土地利用転換（民間活力の導入）による利活用
 - 活用用地の土地利用についての検討
 - ウォーカブルな駅周辺環境の形成
- 新金岡
 - しんかなの住まいまちづくり（堺市地域居住機能再生調整会議 2019年4月策定）
 - （仮称）新金岡地区活性化推進プラン（新金岡地区の生活環境の魅力向上に向けた推進方針）（策定中）
 - 今後の取組の方向性
 - 各活用地の活用方向性及び整備手法の検討
 - 新金岡駅周辺の再編検討
- 津久野駅
 - 都市再開発の方針（2022年8月変更）
 - （仮称）津久野駅周辺再整備基本構想（策定中）
 - 今後の取組の方向性
 - 津久野駅周辺の都市機能更新
- 榎・美木多駅
 - SENBOKU New Design（2021年5月策定）
 - 榎・美木多駅前活性化土地利用構想（2016年9月策定）
 - 今後の取組の方向性
 - 駅前交通広場の再整備による安全性・利便性の向上
 - 賑やかで親密感のある駅前空間の形成
 - 緑道を軸とした安全・快適な動線ネットワークの形成
 - 生活を支える機能の維持・誘導
- 光明池駅
 - SENBOKU New Design（2021年5月策定）
 - 光明池駅前地域活性化基本方針（2023年6月策定）
 - 今後の取組の方向性
 - 民間施設更新など商業機能の維持・向上を促進
 - 歩行者動線に面した商業機能による賑わいの創出
 - 土地の高度利用による若年層・子育て世代を誘引する住宅の導入
 - 賑わいの拠点となる広場等の利活用の推進
 - 民間施設の更新と連動した公共施設の更新を検討
 - スマートシティの推進に向け環境整備を検討
 - 市域を超え、一体的な駅前地域としての情報発信

堺市立地適正化計画（案）概要版 【防災指針】

第6章 防災指針

防災指針とは

- 防災指針は、都市再生特別措置法に基づき、居住誘導区域にあっては住宅の、都市機能誘導区域にあっては誘導施設の立地を図るための、都市の防災に関する機能の確保に関する指針。
- 近年、激甚化・頻発化する自然災害に対しては、地域の災害リスクを知り、想定される災害に備えることが重要。
- 本指針においては、既成市街地の地理的状況も踏まえ、居住誘導区域内の安全性を高めるため、またその他の区域においても災害リスクをできるだけ回避・低減させる防災・減災策を実施することを目的に、堺市国土強靱化地域計画、堺市地域防災計画や堺市津波避難計画との整合を図りつつ、具体的な取組を位置づける。

対象とする災害

水災害（土砂災害、洪水、内水、高潮、津波）、地震

課題の整理

土砂災害

- 市街化区域の一部に土砂災害（特別）警戒区域等があり、避難情報の発信、土地利用の規制、住民の防災意識の向上など総合的な取組を進めることが必要。

洪水、内水、高潮

- 広範囲に浸水が想定される区域が、洪水については大和川や石津川沿川から沿岸部の市街地に、高潮については沿岸部の市街地に広がっており、ハード対策とソフト対策の両輪で取組を進めることが必要。
- 要配慮者利用施設での避難体制の整備や、浸水が長期にわたることが想定される地域での時間軸を意識した対策が必要。
- 内水については、集中豪雨などによる急激な浸水の発生などが想定され、対策を進めることが必要。

地震、津波

- 南海トラフ巨大地震に伴う津波に対しては、地震発生から津波到達までの時間が約100分あることから、市民それぞれが迅速かつ主体的に避難行動がとれるよう、自助、共助の取組を強化し、逃げ遅れた場合でも避難ができる環境を整えることが必要。
- 地震に対しては、想定されている災害規模を踏まえつつ、想定以上の規模の災害が発生することも意識しながら、防災力の向上を図ることが必要。

防災指針における都市の将来像・取組方針

将来像：安全で安心して暮らせる都市

〈土砂災害〉

- 災害リスクの高さに応じて規制や誘導など適切な土地利用施策を進める。
- 土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域は、居住誘導区域に含めない。
- 災害危険性などの情報の啓発など、適切な避難が行えるソフト対策を推進。

〈洪水、内水、高潮〉

- 国や大阪府が実施する河川整備等に協力し、また雨水ポンプ場や雨水管の整備等の浸水が発生しないためのハード対策を推進。
- 防災意識の向上や避難体制の整備・強化、要配慮者利用施設の避難体制の整備などにより適切な避難を推進。
- 長期にわたる避難生活においても安心して避難できる体制を構築。

〈地震、津波〉

- 防災意識の向上や避難体制の整備・強化、宅地の安全に関する取組を進める。
- 津波に対しては、事前周知・啓発、逃げ遅れた場合の避難場所の確保など、すべての人が適切に避難できる体制を構築。
- 密集市街地の新湊地区では、市街地の防災性の向上を図る。

具体的な取組〈土砂災害〉

施策		取組		
土地利用 施策	開発規制・ 指導	1	● 土砂災害特別警戒区域における開発規制	
		2	● 土砂災害特別警戒区域における特定開発行為の制限	
		3	● 土砂災害特別警戒区域における建築物の構造的な制限	
	土地利用 誘導	4	● 土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域における立地適正化計画制度による建築・開発行為の届出	
		5	● 土砂災害特別警戒区域内の住宅除却費用や区域外移転の支援	
防ぐ 施策	土砂災害 対策	6	● 土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域におけるパトロールの実施	
逃げる 施策	災害リスク 情報の提示、啓発	7	● ハザードマップ等を活用した災害リスク・避難方法の事前周知・啓発	
		8	● 大規模盛土造成地の周知	
	避難指示 等情報伝 達体制・手 段の整備	9	● 多様な情報伝達手段の充実 ● 速やかな情報伝達体制の整備	
		自主防災 体制の整備	10	● 自主防災組織の活動促進・支援
		要配慮者 に対する支援	11	● 要配慮者利用施設における避難確保計画の策定支援及び個別避難計画の作成支援

具体的な取組〈洪水、内水、高潮〉

防ぐ 施策	洪水／ 内水	施策		取組		重点エリア	
		12	13	14	15		
逃げる 施策	高潮	河川整備	12	● 高規格堤防の整備（大和川）	16	● 防潮堤の維持管理	大和川左岸
			13	● 河川改修の推進（石津川）	17	● 水門等の点検・操作訓練	津久野駅 周辺
	共通	雨水整備	14	● 雨水ポンプ場の整備	18	● ハザードマップ等を活用した災害リスク・避難方法の事前周知・啓発【再掲】	沿岸部
			15	● 雨水管の整備	19	● 多様な情報伝達手段の充実、速やかな情報伝達体制の整備【再掲】	市全域
			20	● 自主防災組織の活動促進・支援【再掲】	21	● 要配慮者利用施設における避難確保計画の策定支援及び個別避難計画の作成支援【再掲】	市全域
		都市基盤の 被害防止	21	● 要配慮者利用施設における避難確保計画の策定支援及び個別避難計画の作成支援【再掲】	22	● 備蓄物資の供給体制の整備、家庭備蓄の重要性の啓発	大和川・石津川・西除川・東除川沿川
			22	● 備蓄物資の供給体制の整備、家庭備蓄の重要性の啓発			沿岸部

具体的な取組〈地震、津波〉

防ぐ 施策	地震	施策		取組		重点エリア	
		23	24	25	26		
逃げる 施策	津波	宅地耐震化の 促進	23	● 宅地の安全に関する啓発及び指導の実施	28	● 津波ハザードマップ等を活用した災害リスク・避難方法の事前周知・啓発	市全域
			24	● 液状化ハザードマップ等により液状化危険地域の周知・啓発	29	● 浸水が予想される道路における津波危険明示標識の設置	津波避難対象・注意地域
			25	● 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の推進	30	● 避難が遅れた場合に緊急一時避難場所の指定及び周知	津波避難対象・注意地域
	津波	都市基盤の 被害防止	26	● 防潮堤の維持管理	31	● 避難路となる都市計画道路の整備	沿岸から阪和線まで
			27	● 水門等の点検・操作訓練【再掲】			● 連続立体交差事業の推進による避難経路の確保
共通	津波	災害リスク情報 の提示、啓発	28	● 津波ハザードマップ等を活用した災害リスク・避難方法の事前周知・啓発	32	● 多様な情報伝達手段の充実、速やかな情報伝達体制の整備【再掲】	市全域
			29	● 浸水が予想される道路における津波危険明示標識の設置	33	● 自主防災組織の活動促進・支援【再掲】	市全域
			30	● 避難が遅れた場合に緊急一時避難場所の指定及び周知	34	● 自主防災組織の活動促進・支援【再掲】	市全域

第7章 誘導施策

誘導施策の基本的な考え方

- 集約型都市構造の実現に向け都市再生特別措置法に基づく届出制度を活用し、あわせて各種施策の展開により居住誘導及び都市機能誘導を図る。
- 誘導施策は、本計画の立地適正化計画の方針（ターゲット）及び誘導方針（ストーリー）に即して展開を図る。
- 国等による支援措置の活用を検討や本市独自の施策を推進することで、効果的な展開を図る。

【都市再生特別措置法に基づく誘導施策等の展開方向】

届出制度による機能誘導	①居住誘導区域外における住宅の建築等にかかる届出 ②都市機能誘導区域外における立地適正化計画制度に基づく誘導施設の建築等にかかる届出 ③都市機能誘導区域内における立地適正化計画制度に基づく誘導施設の休廃止にかかる届出
国等による支援措置の活用促進	①財政上の支援措置（都市構造再編集中支援事業等） ②金融上の支援措置（都市・居住環境整備推進資金等） ③税制上の支援措置（低未利用土地権利設定等促進計画に係る特例措置等）

【本市独自の誘導施策の展開方向】

立地適正化計画の方針（ターゲット）	誘導方針（ストーリー）	施策の展開方向
都市の「存在感」を高める	堺の個性を活かした魅力と賑わいのある拠点形成	(1) 本市の存在感向上に向けた堺ならではの拠点の形成
都市の「暮らしの魅力」を高める	地域特性に応じた暮らしの魅力向上による居住誘導	(2) 暮らしの魅力向上に向けた拠点形成と良好な住環境の形成 ① 便利で多様なライフスタイルに対応した拠点の形成 ② 地域の特性・居住ニーズに即した良好な住環境形成 ③ 居住魅力の向上に資する居住誘導区域外の取組
「安全で利便性の高い暮らし」を維持する	拠点へアクセスしやすい環境の形成	(3) 円滑に移動できる交通環境の形成
	安全な暮らしを維持する市街地の形成	(4) 安全・安心な市街地の形成

誘導施策

(1) 本市の存在感向上に向けた堺ならではの拠点の形成

〈都心〉

- 堺東駅周辺での連続立体交差事業と駅前空間の再編の推進
- 堺駅周辺での広域交通の結節点としての機能強化や都市機能の集積
- 環濠エリアでの環濠の水辺を活かした魅力創出、歴史的な建造物やまちなみの保全・形成
- 都心での次世代都市交通の導入やバリアフリーな乗降環境の整備、乗継改善など、公共交通の利便性向上と、シェアサイクルや次世代モビリティ等の活用による回遊性向上
- 大小路線及び大道筋を中心に交流・滞在空間の創出、歩行者環境の確保、居心地が良く歩きたくなる人中心のウォーカブルな空間形成

〈美原都市拠点〉

- 臨海部より災害リスクの少ない内陸型産業地として、物流、産業機能などを立地誘導

〈泉ヶ丘都市拠点〉

- 健康・医療・予防分野に関する研究開発拠点や産業集積拠点の形成
- 泉ヶ丘公園とビッグバンや大蓮公園等と一体となった子どもの拠点の形成
- スマートシティを推進することで、多様な世代の健康増進や便利で快適な移動環境の構築などを進め、地域内外の人々の交流により賑わいが創出される拠点の形成

〈中百舌鳥都市拠点〉

- 高い交通利便性と、大学や産業支援施設等の機能を活かし、スタートアップ・起業の支援、新産業やビジネスの創出と、交通結節点の駅前にふさわしい賑わい創出を進め、地域の活力と多様な交流を育むイノベーション創出拠点を形成
- 歩きたくなるウォーカブル空間の形成による中百舌鳥駅周辺全体の価値の向上
- 低未利用地の活用により、業務・商業機能や交流・集客等を生み出す都市機能の充実

(2) 暮らしの魅力向上に向けた拠点形成と良好な住環境の形成

① 便利で多様なライフスタイルに対応した拠点の形成

- 地域拠点での、日常生活に関連の深い機能の充実、駅前拠点における日常の利便に供する商業、サービスなどの機能の充実
- 泉北ニュータウンの地区センターの役割を踏まえた機能の再編・集約
- 深井駅周辺での生活・交流機能の充実、市内外からの来訪を促進する拠点の形成
- 新金岡駅周辺での地区の特徴である緑の豊かさを活かした、ウォーカブルな空間の実現や必要な都市機能の導入による魅力的な拠点の形成
- 萩原天神駅周辺での計画的な市街地整備による良好な住環境の形成
- 津久野駅周辺での都市型住宅の供給や生活利便施設の充実等、駅前街区と一体となって駅前拠点にふさわしい都市機能更新
- 質の高い緑空間の維持・創出を図るため、都心を中心に憩いの空間となる都市公園を含むオープンスペース、特徴ある景観を構成する街路樹などを適切に管理し、気候変動対策に寄与する緑陰空間を形成

② 地域の特性・居住ニーズに即した良好な住環境形成

〈都市型居住促進ゾーン〉

- 土地の高度利用と公共空間の確保により、市街地環境の質向上に寄与した都市型住宅の供給を促進
- 都市基盤が整備された駅周辺等において、開発者の負担を軽減し、都市型住宅の供給を促進
- 新金岡及び泉北ニュータウンの各駅周辺での共同住宅等を対象とした指定容積率等の緩和による良質な都市型住宅への建替えや立地促進

〈ゆとり住環境保全ゾーン〉

- 低層住居専用地域での最小宅地面積適用による良好でゆとりある環境の保全
- 建築協定や地区計画制度の活用等による地域の実情に即した住環境の誘導

(4) 安全・安心な市街地の形成

- 防災指針に基づく取組

〈その他市街地全般〉

- 大規模な公的賃貸住宅団地の更新の際に発生する活用地について、住環境の向上に寄与する土地利用の誘導、土地利用に係る規制緩和等の検討
- 建築協定や地区計画制度の活用等による地域の実情に即した住環境の誘導【再掲】
- 都心や泉北ニュータウンでのエリアマネジメントの推進
- 子育て世代に魅力的な住環境の形成に向けて、子どもたちに必要な資質・能力を育み、子どもたちの可能性を引き出す学校教育を推進
- 生産緑地地区の保全・活用による良好な生活環境の確保
- 人々の交流の場、遊び場、憩いの場、健康増進の場となる緑について、公共施設や民有地の緑化推進
- 泉北ニュータウンでの若年・子育て世代のニーズにあった住戸の供給、ICTを活用した就労の場の形成、職住一体・近接型のライフスタイルの実現
- 近隣センターについて時代の変化に対応した機能強化
- ③ 居住魅力の向上に資する居住誘導区域外の取組
 - 農空間の保全・活用、南部丘陵を中心とした緑地保全
 - 臨海都市拠点での産業拠点や集客・レクリエーション拠点の形成
 - 産業機能が一定集積している地域での産業機能の誘導

(3) 円滑に移動できる交通環境の形成

- 持続可能な地域旅客運送サービスの提供に向けた地域公共交通計画に示す取組を推進
- 公共交通の維持・確保や利用促進、Maasの導入等新たな技術の活用などによる利用者の利便性向上
- 自転車環境の整備推進、「散走」など自転車を気軽に楽しむ機会の創出、シェアサイクルの普及促進
- 都心と美原をはじめとした市域東部を結ぶ拠点間ネットワークの構築
- 都市計画道路の整備推進によるアクセス性の高い幹線道路網の形成
- 連続立体交差事業の推進による踏切に起因する交通渋滞や事故の解消
- 主要な駅周辺のデッキや歩道のバリアフリー化、再整備など歩行者動線の改善や駅周辺の交通アクセス改善
- 無電柱化の推進

第8章 届出制度

居住誘導区域外において
事前届出が必要な行為

- 居住誘導区域外で以下の行為を行う場合、行為に着手する日の30日前までに届出が必要。
(開発行為)
 - ・ 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
 - ・ 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為でその規模が1,000㎡以上のも
 (建築等行為)
 - ・ 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
 - ・ 建築物の改築し、又は建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合

都市機能誘導区域外において
事前届出が必要な行為

- 都市機能誘導区域外で以下の行為を行う場合、行為に着手する日の30日前までに届出が必要。
(開発行為)
 - ・ 立地適正化計画制度に基づく誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為
(建築等行為)
 - ・ 立地適正化計画制度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
 - ・ 建築物を改築し、立地適正化計画制度に基づく誘導施設を有する建築物とする場合
 - ・ 建築物の用途を変更し、立地適正化計画制度に基づく誘導施設を有する建築物とする場合

都市機能誘導区域内において
事前届出が必要な行為

- 都市機能誘導区域内で立地適正化計画制度に基づく誘導施設を休止又は廃止する場合、行為に着手する日の30日前までに届出が必要。

第9章 計画の推進に向けて

本計画の実現に向けては、達成状況の目安となる目標値を設定した上で、多様な主体や関連する分野別計画等との連携により、持続可能な都市構造の形成に資する取組を進めます。

目標値の設定

- 本計画に位置づける施策の有効性を客観的かつ定量的に評価するための指標と2030年・2040年の目標値を設定。また、指標の達成状況を多面的に評価するため、主なモニタリング項目を設定。
- 誘導方針4「安全な暮らしを維持する市街地の形成」に関しては、評価・見直し時に防災指針における具体的な取組の実施状況や市域における自然災害による被害状況を把握する。

■ 評価指標とモニタリング項目

(1) 居住誘導区域の人口密度

評価指標<1>	現況値	目標値	
	2015年	(中間) 2030年	2040年
居住誘導区域の人口密度	87人/ha	84人/ha	78人/ha

本市の将来人口は、2040年には2015年の約87%に減少すると見込まれている。市内各地域の人口密度も人口と同様に低下が見込まれ、各地域における生活利便性やコミュニティの持続的な確保がより困難になると懸念される。本市では、このような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、生活利便性やコミュニティが持続可能な都市の実現に向けて、居住誘導区域では、将来推計人口から算出した人口密度（2030年では81.7人/ha、2040年では75.9人/ha）を上回ることをめざす。

(モニタリング項目) ・ 市全域及び各区の人口動態、人口構成、人口密度
 ・ 人口に対する居住誘導区域の人口の割合
 ・ 居住誘導区域外における住宅の建築行為等の届出件数

(2) 都心、都市拠点における駅の乗降客数

評価指標<2>	現況値	目標値	
	2019年度	(中間) 2030年度	2040年度
都心、都市拠点における駅の乗降客数	26.3万人/日	25.7万人/日	24.7万人/日

本市の都心、都市拠点における駅の乗降客数は、2019年度は26.3万人/日、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた2020年度は前年度比約8割の21.0万人/日となっている。今後は、感染症の影響からは回復に向かう一方、人口減少の影響に加え、テレワークの普及などライフスタイル変化による公共交通の利用機会の減少も想定される。このような社会状況の変化を踏まえ、堺の個性を活かした魅力と賑わいのある拠点形成や、拠点へアクセスしやすい環境の形成を図ることで、都心、都市拠点における駅の乗降客数を将来推計人口から算出した数値を上回ることをめざす。

(モニタリング項目) ・ 昼夜間人口比率
 ・ 事業所数、従業者数

計画の進行管理 都市計画市計画マスタープランと綿密に連携しながら、PDCAサイクルに基づき、本計画のより一層の充実を図りながら取組を進める。

- <Plan-計画策定> 持続可能な都市構造の形成に向けた実行計画として立地適正化計画を策定。PDCAサイクルによる計画の充実。
- <Do-計画の運用> 多様な主体や関連する分野別計画等と連携し、総合的に取組を推進。
- <Check-評価指標等による分析・評価> 概ね5年ごとに、評価指標、モニタリング項目等を活用した分析・評価による課題の抽出や共有。
- <Action-計画見直しの検討> 分野横断的に関係者が参画する体制等を構築し、必要な施策や計画の改善等を検討。

(3) 都市機能誘導区域内の立地適正化計画制度に基づく誘導施設の立地数

評価指標<3>	現況値	目標値	
	2022年	(中間) 2030年	2040年
都市機能誘導区域内の立地適正化計画制度に基づく誘導施設の立地数	31件	32件	32件

本市では、市役所・図書館・病院など個性や魅力を活かした拠点を形成するうえで核となる施設を立地適正化計画制度に基づく誘導施設とし、都市機能誘導区域内に31件の誘導施設が立地している。今後も、より一層の多様なライフスタイルに対応できる都市機能の充実や公民連携による暮らしやすい地域の実現に向けて、都市機能誘導区域内の誘導施設の立地数が現状を上回ることをめざす。

(モニタリング項目) ・ 拠点周辺の生活に身近な都市機能の充足状況
 ・ 都市機能誘導区域外における誘導施設の建築行為等の届出件数

(4) 市全域の公共交通人口カバー率

評価指標<4>	現況値	目標値	
	2022年度	(中間) 2030年度	2040年度
市全域の公共交通人口カバー率	96.4%	96.4%	96.4%

本市では、鉄軌道、バス路線、デマンド型の乗合タクシーにより市街地の広がり合わせた公共交通ネットワークが形成され、市全域の公共交通の沿線徒歩圏でカバーされる人口の割合（公共交通人口カバー率）は96.4%である。今後、人口減少や人口構成の変化に対応できる持続可能な集約型都市構造の形成を一層進める中で、拠点へアクセスしやすい環境が持続的に確保される都市の実現に向けて、公共交通ネットワークの機能強化や維持確保、それを支える都市計画道路の整備や道路ネットワークの維持充実により、公共交通人口カバー率を維持することをめざす。

(モニタリング項目) ・ 公共交通利用者数
 ・ 居住誘導区域における公共交通カバー圏の面積割合

堺市立地適正化計画（案）

令和 6 年 月

目次

第1章 はじめに	1
1.計画策定の背景と目的	1
2.立地適正化計画の概要	1
3.立地適正化計画の位置づけ	3
4.対象区域	3
5.目標年次	3
第2章 現状と課題	4
1.都市の現状	4
2.都市計画マスタープランにおける都市の将来像	22
3.課題と対応の方向性	24
第3章 立地適正化計画における基本的な方針	25
第4章 居住誘導区域	27
1.居住の誘導に関する基本的な考え方	27
2.居住誘導区域の設定方針	30
3.居住誘導区域の設定	31
4.居住誘導区域	33
第5章 誘導施設及び都市機能誘導区域	34
1.都市機能の誘導に関する基本的な考え方	34
2.誘導施設及び都市機能誘導区域の設定方針	37
3.都市機能を集積する拠点	40
4.誘導施設及び都市機能誘導区域	41
第6章 防災指針	64
1.防災指針とは	64
2.対象とする災害	64
3.災害リスクの整理	65
4.災害リスクの分析	75
5.課題の整理	81
6.防災指針における都市の将来像と取組方針	82
7.具体的な取組	83
第7章 誘導施策	86
1.誘導施策の基本的な考え方	86
2.誘導施策	87
第8章 届出制度	92
第9章 計画の推進に向けて	93
1.目標値の設定	93
2.計画の進行管理	96
資料	97

第 1 章 はじめに

1. 計画策定の背景と目的

これまでの都市計画は、人口の増加や都市の成長・拡大を前提として都市の将来像を描いてきました。しかし、人口減少・超高齢社会の到来を背景に、子どもから高齢者まで様々な世代の人々の、安全・安心、快適で健康的な暮らしの実現、財政面からも持続的な都市経営等が全国的な課題です。こうした中、人口減少下においても持続可能な都市をめざし、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づき、医療・福祉施設、商業施設等の都市機能の配置や、公共交通ネットワークの形成など、都市全体の構造を見直すことが重要です。

本市においても、人口減少や高齢化のさらなる進行が予測されています。拠点を中心とした都市機能の集積、拠点間を結ぶ交通ネットワークによってこれまで形成してきた多軸多核型の都市構造を基に、人口減少や人口構成の変化に対応できる持続可能な集約型都市構造の形成を一層進めることが必要です。

2021（令和 3）年 7 月に改定した堺市都市計画マスタープランでは、すべての人が暮らしやすい、コンパクトで持続可能な都市構造の形成をめざすとしており、これを実現するための取組として立地適正化計画を策定します。

2. 立地適正化計画の概要

（1）立地適正化計画とは

立地適正化計画は、都市全域を見渡した包括的な計画で、概ね 20 年後を展望し市町村が定めるものです。都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、居住機能や都市機能を誘導する「誘導区域」を設定し、届出制度や誘導施策によって、緩やかに都市をコントロールする制度です。

（2）立地適正化計画で定める主な事項

【立地適正化計画の区域】

- 立地適正化計画の区域は都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全体とすることが基本です。

【立地の適正化に関する基本的な方針】

- 計画により実現をめざす将来の都市像や理念です。

【居住誘導区域】

- 居住を誘導して人口密度を維持することで、生活サービスや地域コミュニティの維持・確保を図る区域です。

【都市機能誘導区域】

- 医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を適切に誘導し、集約化を図ることで効率的な都市サービスの提供を図る区域です。

【誘導施設】

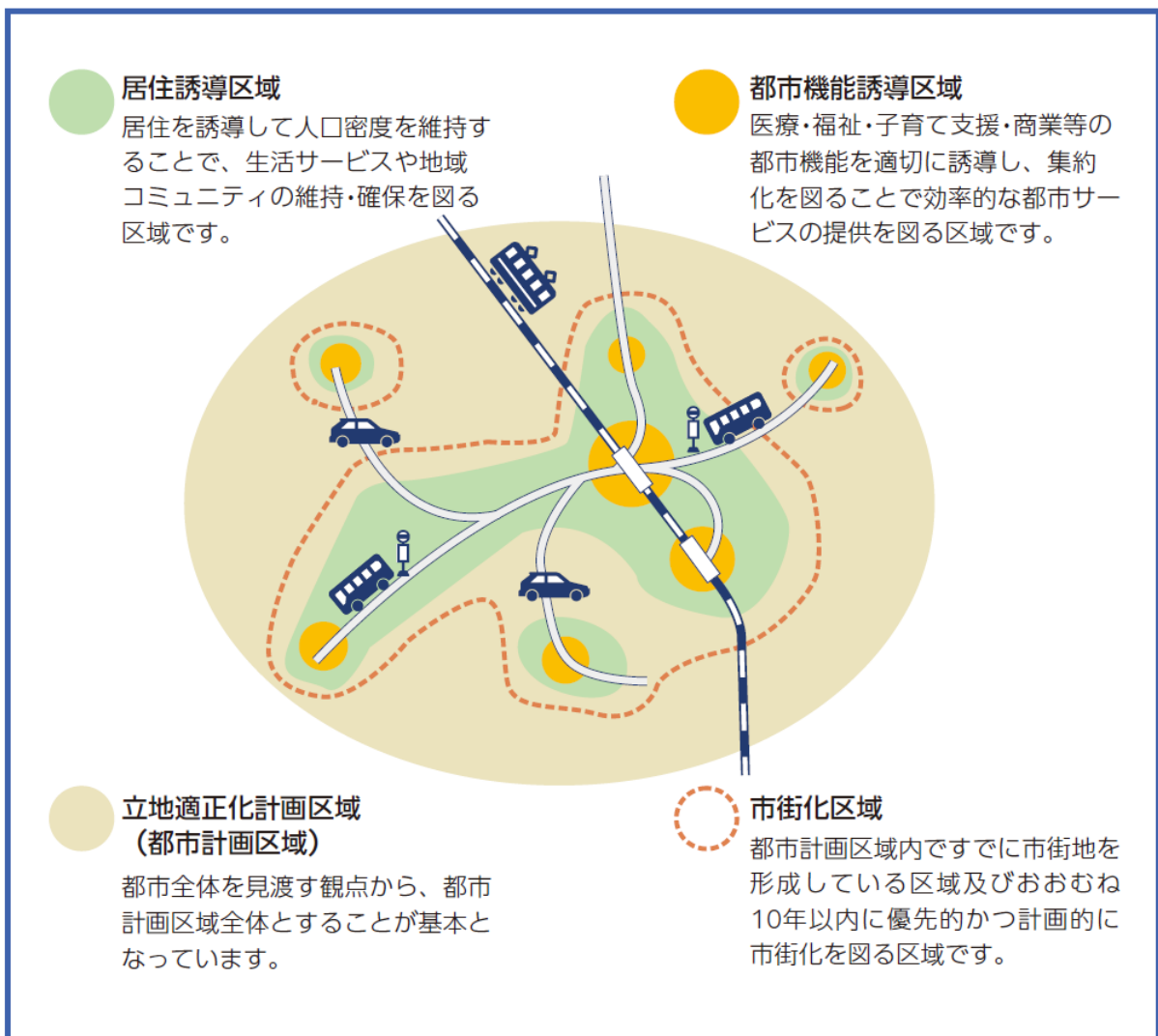
- 都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべき施設で、居住者の共同の福祉や利便性の向上を図り、都市機能の増進に寄与する施設です。

【誘導施策】

- 都市機能や居住の誘導を図るために展開する施策です。

【防災指針】

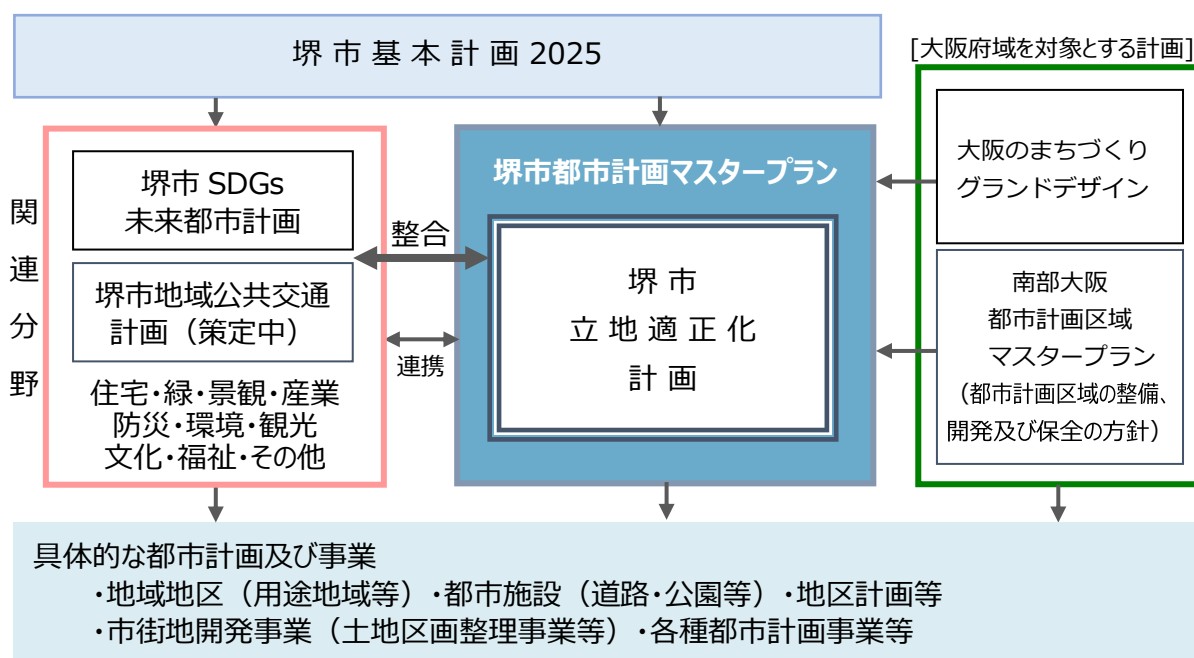
- 居住誘導区域にあつては住宅の、都市機能誘導区域にあつては誘導施設の立地及び立地の誘導を図るための都市の防災に関する機能確保に関する指針です。



立地適正化計画のイメージ

3.立地適正化計画の位置づけ

立地適正化計画は都市全体を見渡したマスタープランとしての性質をもつものであることから、「立地の適正化に関する基本的な方針」は都市計画マスタープランの一部とみなされます。また、本市の基本計画となる「堺市基本計画 2025」、大阪府の「南部大阪都市計画区域マスタープラン」に即し、地域公共交通のあり方を示す「堺市地域公共交通計画」など関連する分野別計画と連携し、整合を図りながら持続可能な都市の構築を総合的に推進します。



立地適正化計画の位置づけ

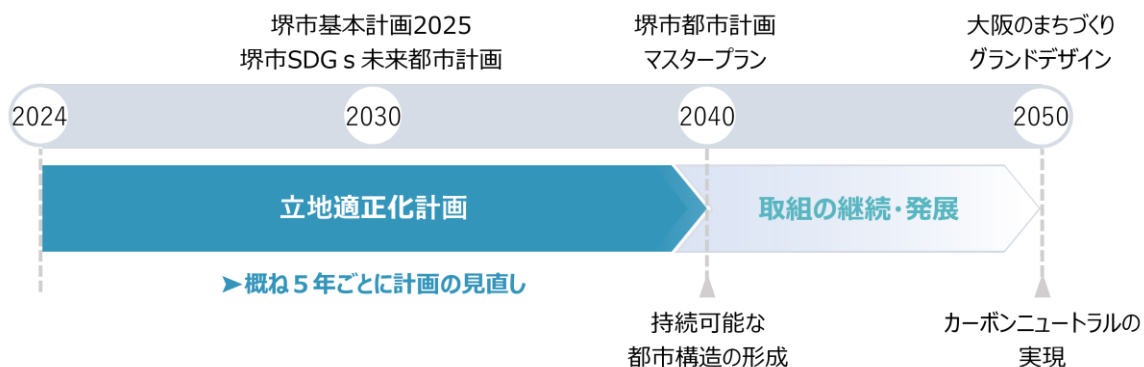
4.対象区域

立地適正化計画の対象区域は、都市計画区域（市全域）とします。

5.目標年次

目標年次は、概ね 20 年後の都市の姿を展望しつつ、都市計画マスタープランの目標年次を踏まえ、2040 年度とします。

策定後は概ね 5 年ごとに評価を行い、必要に応じて計画内容を見直します。



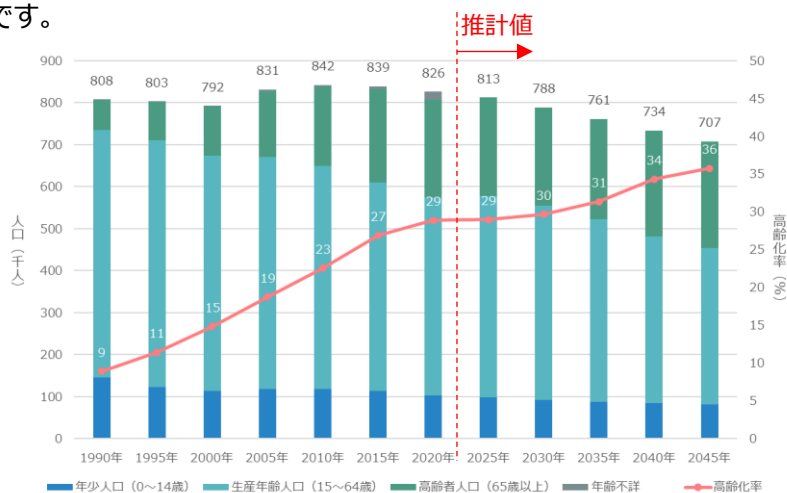
第 2 章 現状と課題

1.都市の現状

(1) 人口

①人口の推移

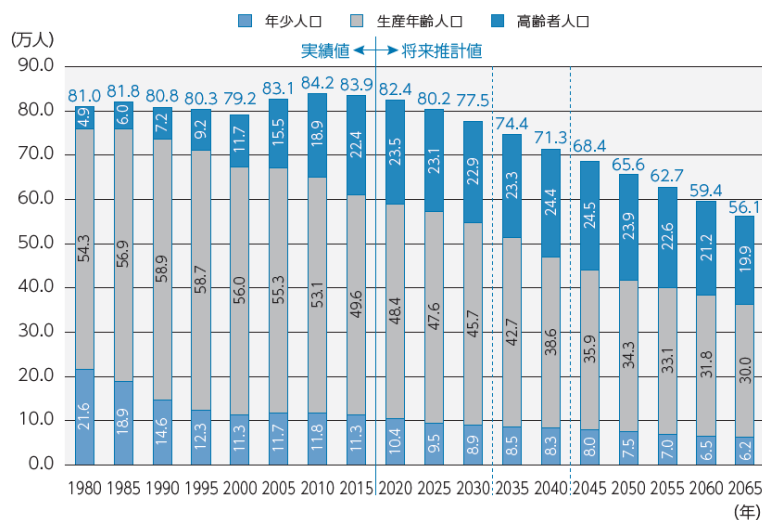
- 本市の総人口は、2020（令和 2）年で約 82.6 万人です。
- 高齢化率は、年々増加傾向にあり、2020（令和 2）年時点で約 29%となっています。
- 人口は今後も減少し、国立社会保障・人口問題研究所によると 2040 年時点では約 73.4 万人と推計されています。年少人口及び生産年齢人口は減少傾向にある一方で、高齢者人口は増加傾向にあり、2040 年には高齢化率が約 34%に達する見込みです。
- 本市の独自推計では、人口は 2040 年では約 71.3 万人、2050 年時点で約 65.6 万人に減少する見込みです。



本市の人口動向

資料：2020（令和 2）年以前は国勢調査

2025（令和 7）以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計値（2018（平成 30）年 3 月公表）

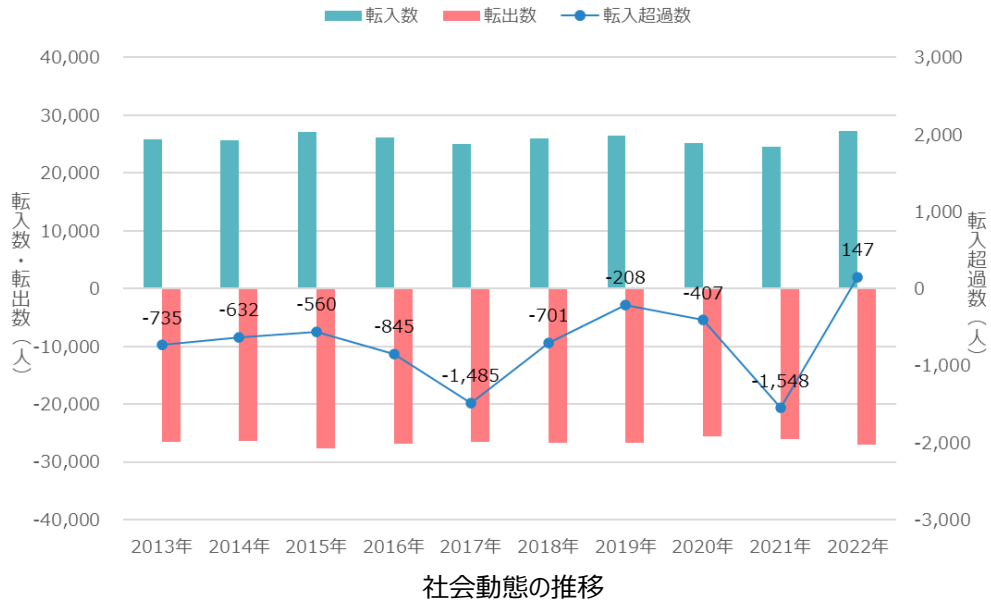


【参考】年齢 3 区分別人口の将来推計

資料：堺市基本計画 2025（2015（平成 27）年以前は国勢調査、2020（令和 2）年以降は独自推計）

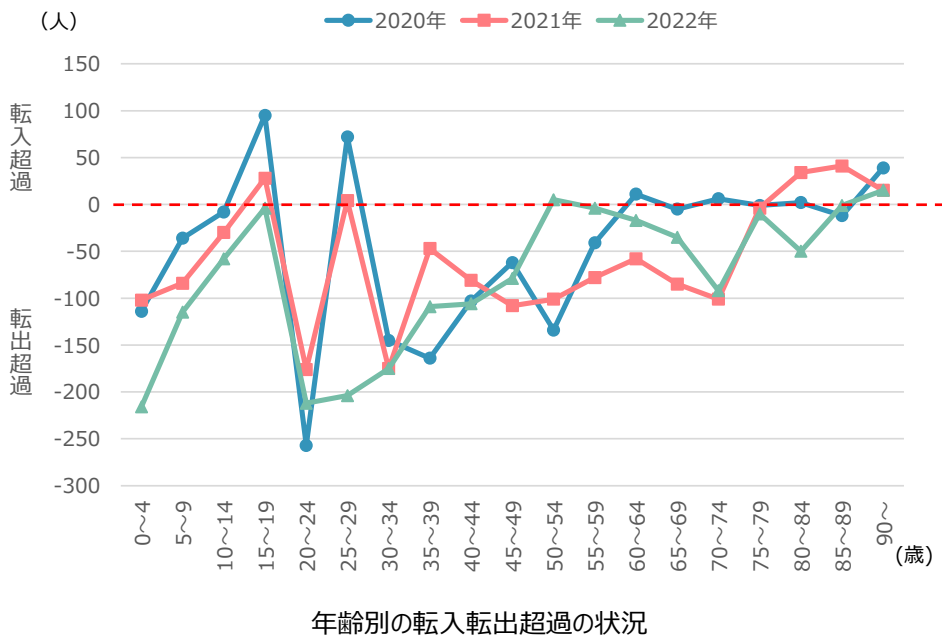
②人口の社会動態

- 2021（令和 3）年までは転出超過の状況が続いていましたが、2022（令和 4）年に転入超過に転じています。
- 2020（令和 2）年から2022（令和 4）年では、特に0～4歳や20～24歳、30～34歳で転出超過数が大きくなっています。



資料：住民基本台帳（外国人住民含む）

※他府県、府内他市町村のみ（市内移動を除く）

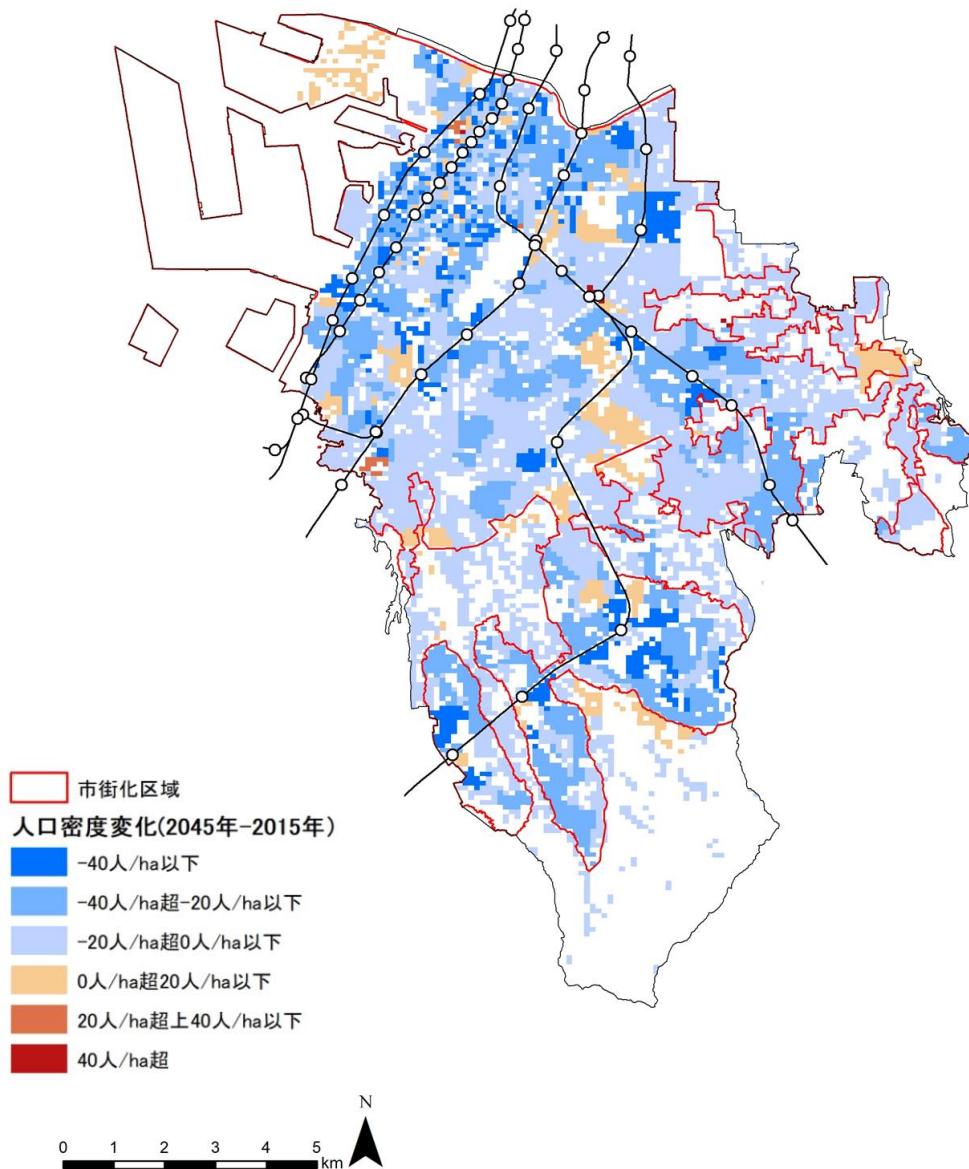


資料：住民基本台帳人口移動報告

※日本人のみの集計

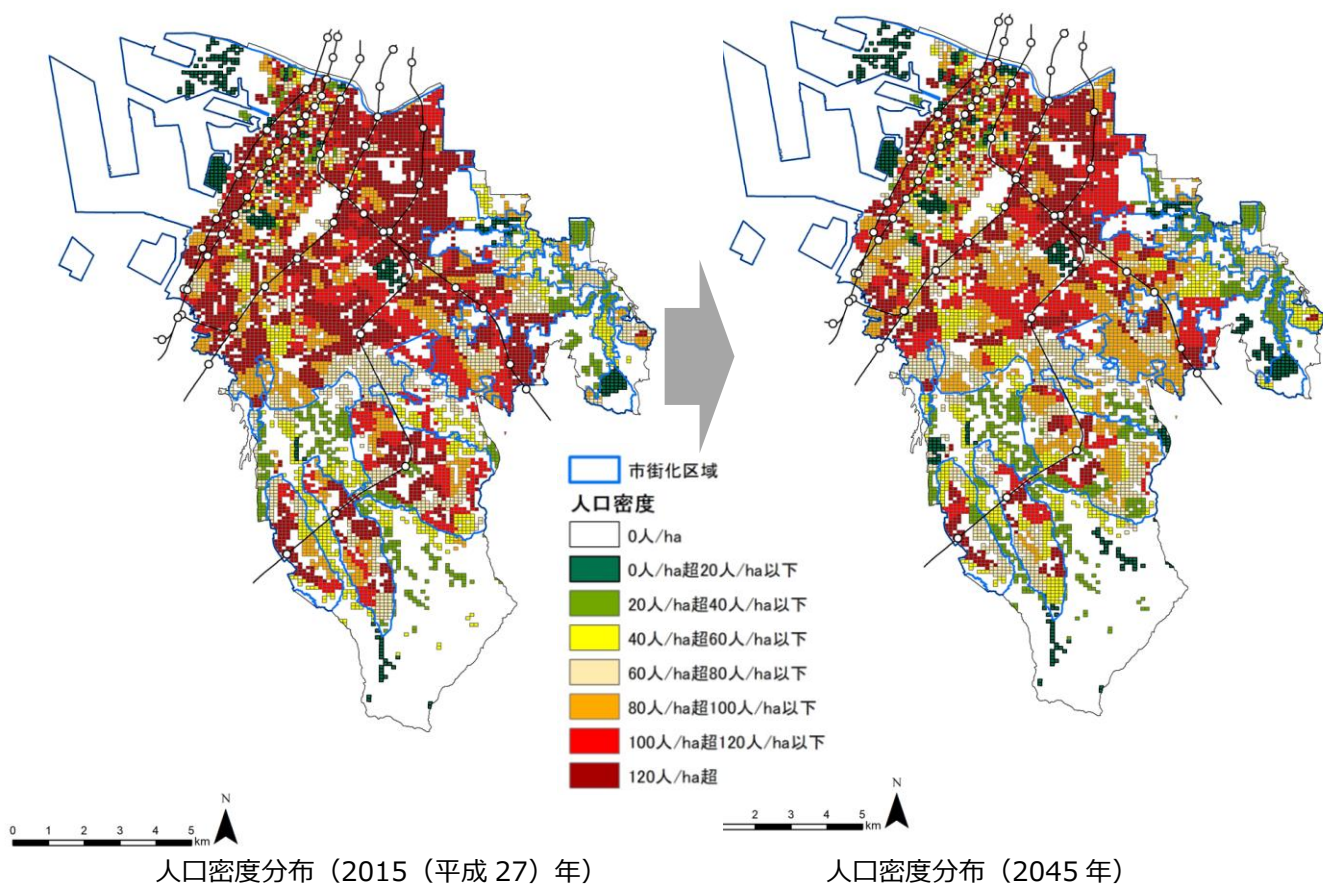
③人口密度分布

- 本市の人口密度は、2015（平成 27）年時点で市全域は約 56 人/ha、市街化区域内は約 73 人/ha、市街化調整区域内は約 11 人/ha です。
- 主に市街化区域の市街地で人口密度が高くなっており、市街化調整区域では 40 人/ha を下回る地域が多くなっています。
- 2045 年時点の人口推計に基づく人口密度分布をみると、40 人/ha を下回る地域は大きく増加しないものの、全体的に人口密度の低下が予想されています。
- 2045 年と 2015（平成 27）年の人口密度を比較すると、駅周辺の比較的利便性の高い地域や大規模な住宅団地が立地している地域で人口密度の低下が多く見られます。



人口密度変化（2045年-2015（平成 27）年）

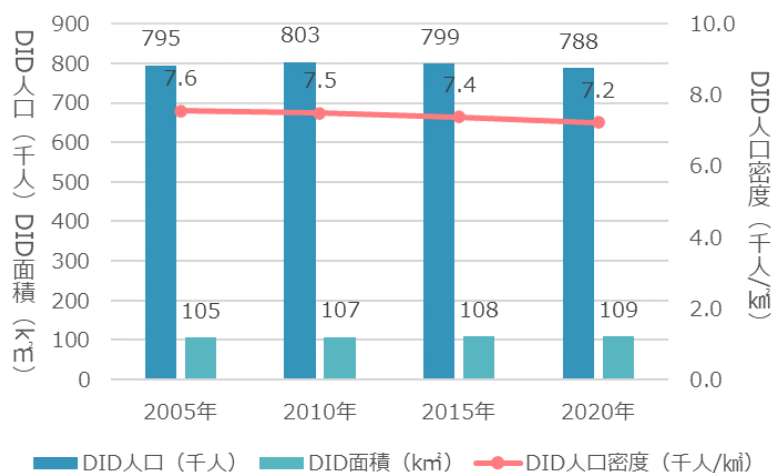
資料：将来人口・世帯予測ツール（国土技術政策総合研究所）より算出



資料：将来人口・世帯予測ツール（国土技術政策総合研究所）より算出

④人口集中地区（DID）の推移

- DID人口は2015（平成27）年以降減少傾向にあります。DID面積は増加傾向にあり、DID人口密度は低下傾向にあります。



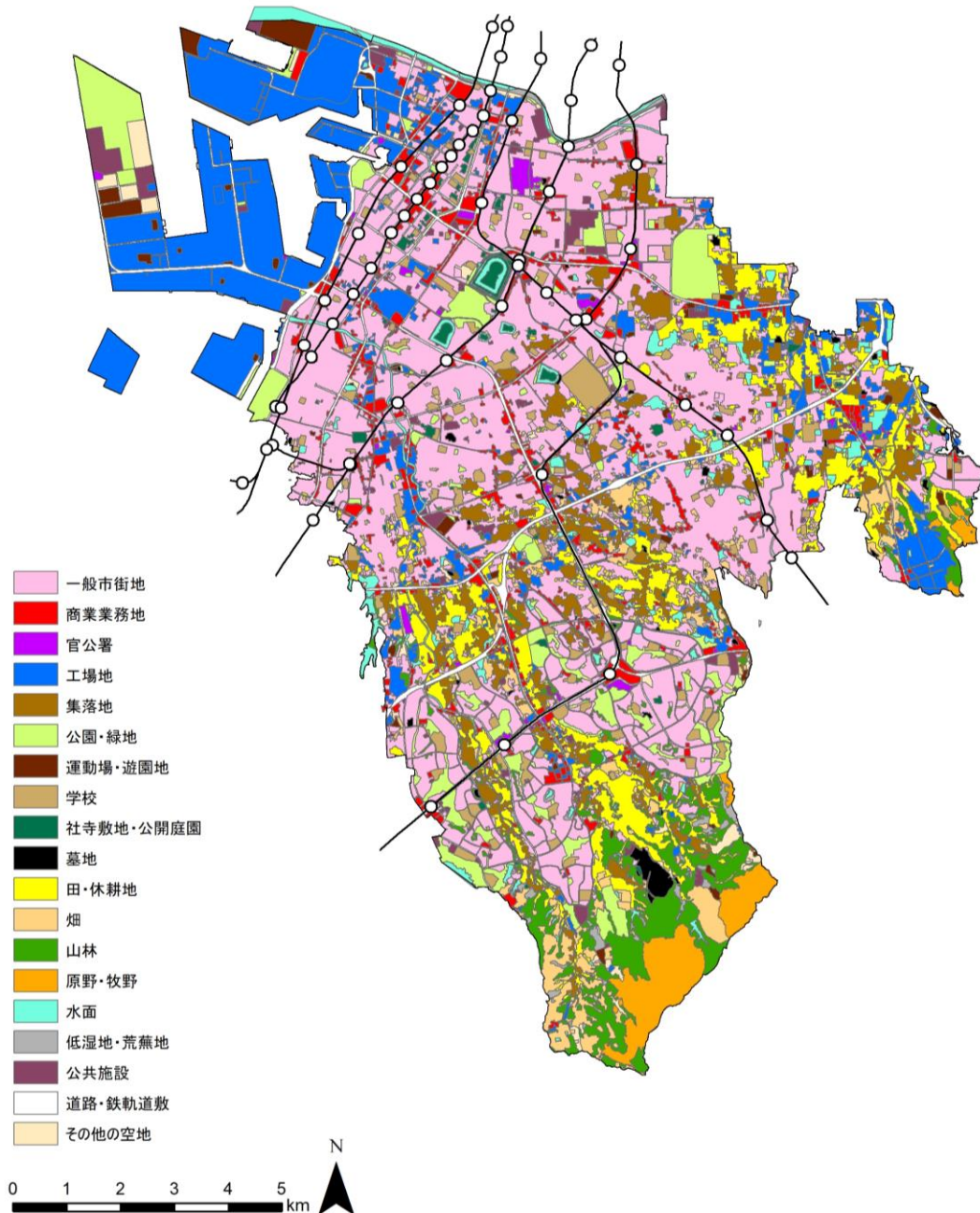
人口集中地区（DID）の推移

資料：国勢調査

(2) 土地利用

①土地利用の状況

- 平野部及び丘陵部の泉北ニュータウンに市街地が広がり、駅周辺や幹線道路沿道に商業業務地の集積があります。工業地は臨海部だけではなく、内陸部でも集積があります。
- 南部には山林が広がり、河川やため池を水源とした田畑が南部から中央部にかけて広がっています。

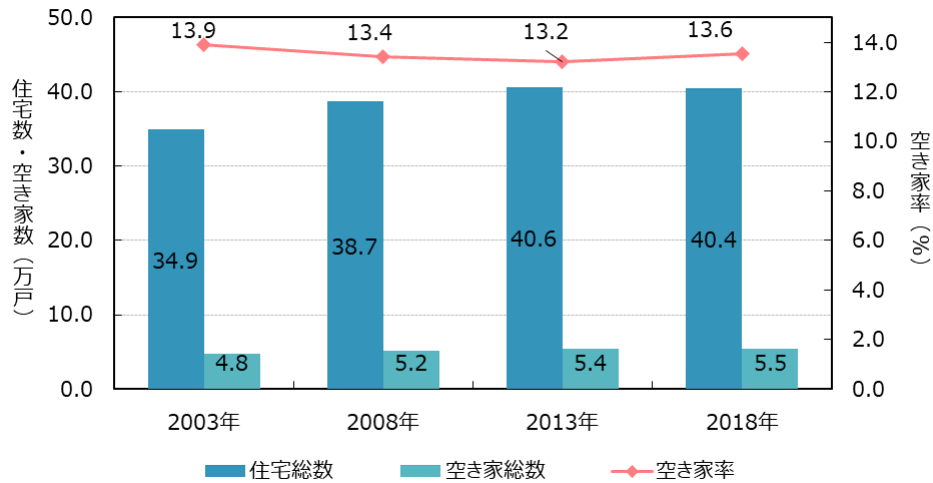


土地利用現況

資料：2020（令和2）年度都市計画基礎調査

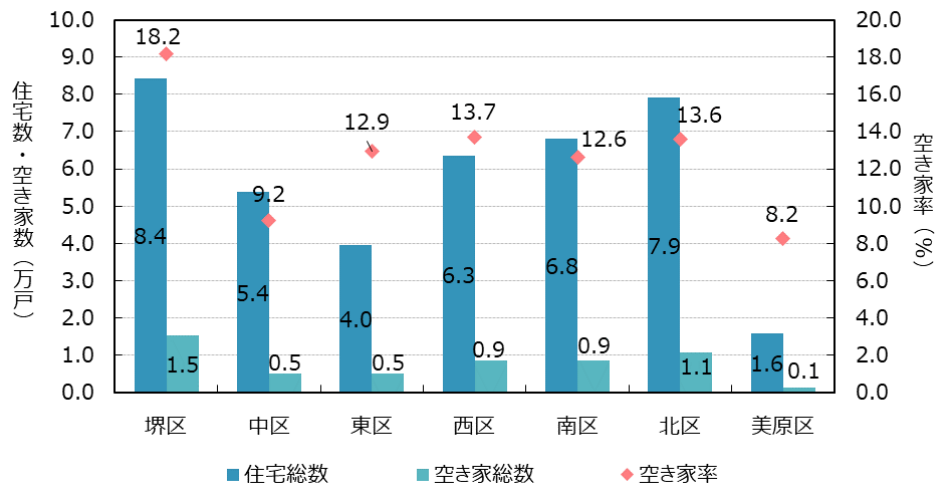
②住宅・空き家の状況

- 本市の住宅総数、空き家総数とも、2003（平成 15）年から2013（平成 25）年にかけて増加しています。空き家率は2003（平成 15）年から2013（平成 25）年までは微減傾向にありましたが、2018（平成 30）年にかけてまた微増しています。
- 2018（平成 30）年の区別の空き家率は堺区が最も高く、次いで西区、北区の順で高くなっています。



本市の住宅数・空き家数の推移

資料：住宅・土地統計調査



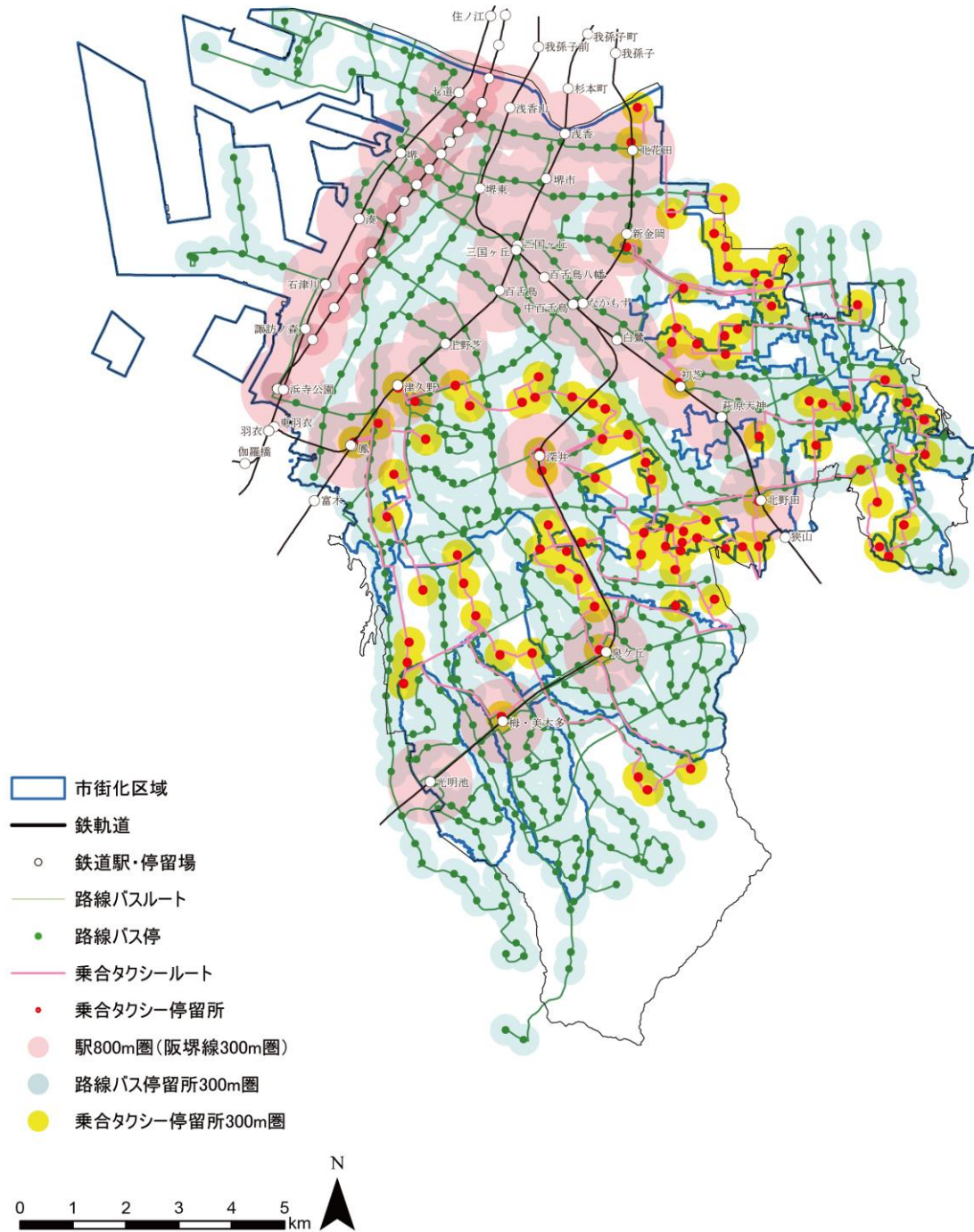
本市の区別住宅数・空き家数（2018（平成 30）年）

資料：住宅・土地統計調査

(3) 公共交通

①公共交通カバー状況

- 大阪都心部と関西国際空港や和歌山を結ぶ南海本線・JR 阪和線や、南海高野線・泉北高速鉄道・OsakaMetro 御堂筋線・阪堺線の鉄軌道、バス路線、デマンド型の乗合タクシーにより公共交通ネットワークが形成されています。
- 市街地の広がりにあわせて公共交通網が形成されており、鉄軌道、路線バス、乗合タクシーによる人口カバー率は 96.4%です（2022（令和 4）年時点）。



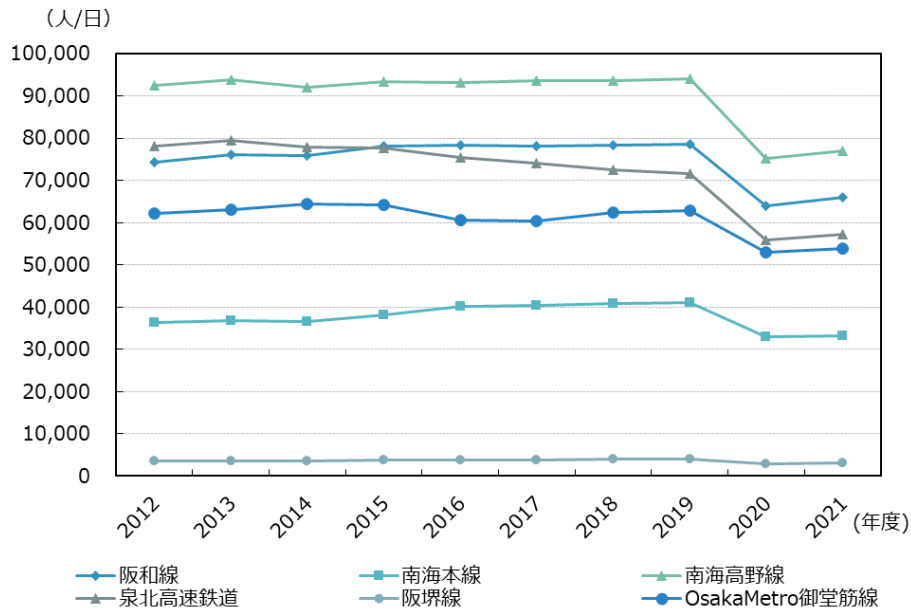
公共交通カバー状況

資料：国土数値情報、堺市資料

※2023（令和 5）年 3 月末時点

②鉄道乗車人員

- 路線ごとの1日乗車人員は、いずれも概ね横ばいで推移していましたが、2020（令和2）年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、いずれの乗車人員も2019（令和元）年度よりも減少しています。



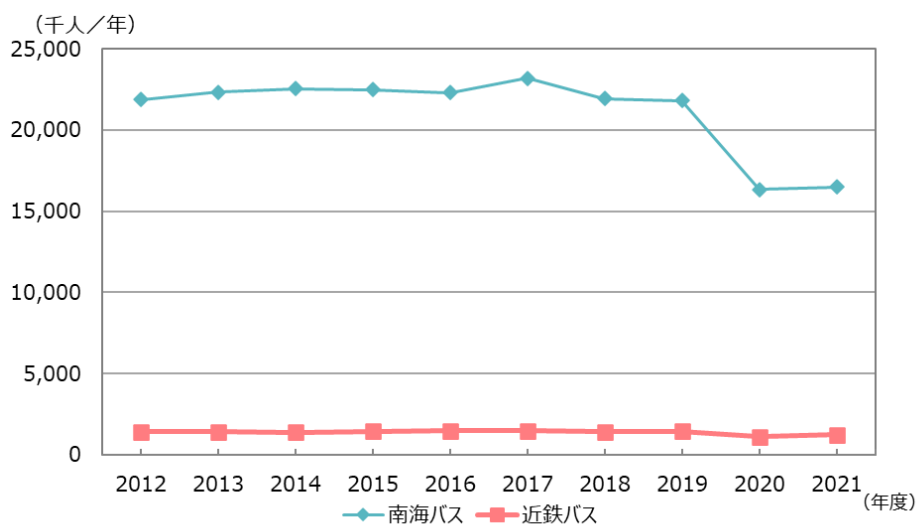
路線ごとの1日乗車人員の推移

資料：堺市統計書

※OsakaMetro 御堂筋線は特定日1日の値、それ以外は年度の1日平均値

③バス乗車人員

- 南海バス、近鉄バスの年間乗車人員は、いずれも概ね横ばいで推移していましたが、2020（令和2）年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、いずれの乗車人員も2019（令和元）年度よりも減少しています。



路線バス乗車人員の推移

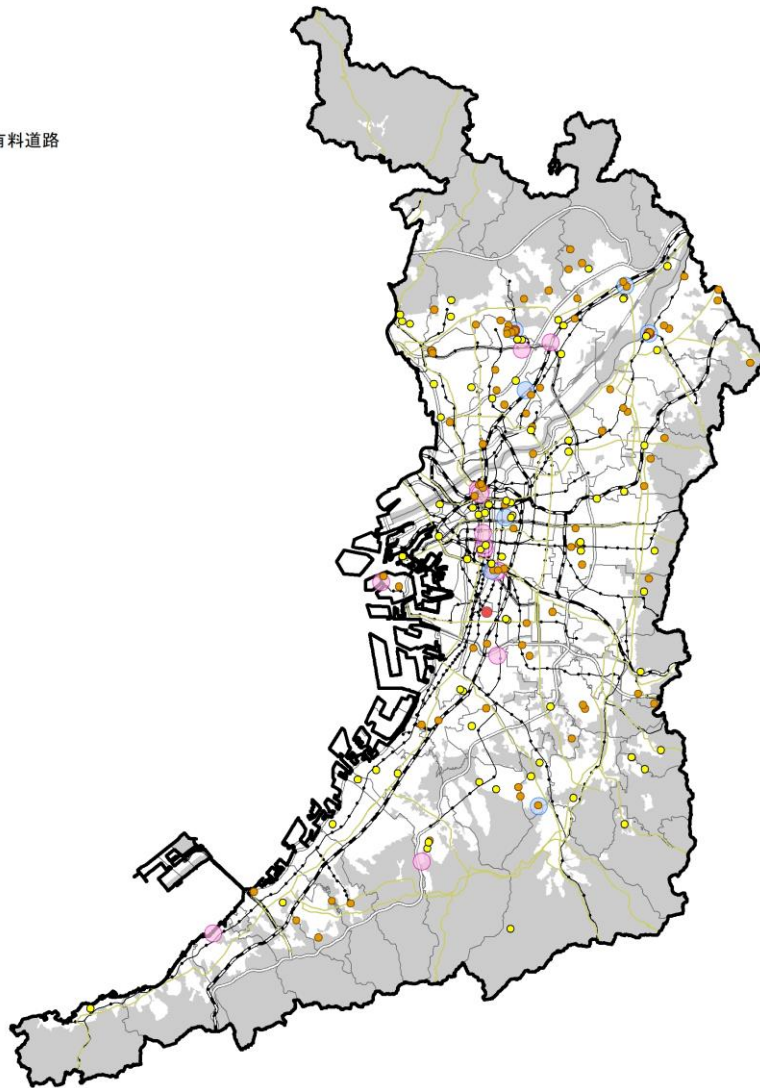
資料：堺市統計書

(4) 都市機能

① 広域的な都市機能の集積状況

- 隣接する大阪市の都市機能の影響を受ける都市構造であり、大規模小売店舗や大学などは立地しているものの、大阪市に比べると都市機能の集積度は低い状況にあります。

- 主要文化施設等
- 大学
- 高度救命救急センター
- 特定機能病院
- 2022年大規模小売店(5万㎡以上)
- 市街化調整区域
- ・ 駅
- JR新幹線
- JR在来線
- その他
- 高速道路・有料道路
- 一般国道



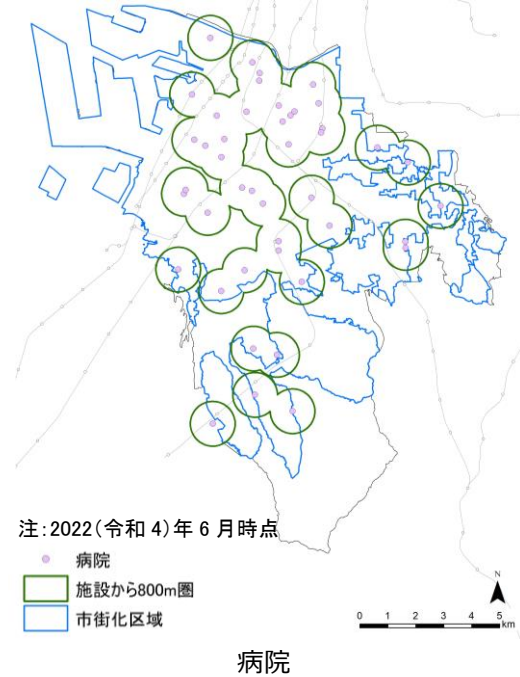
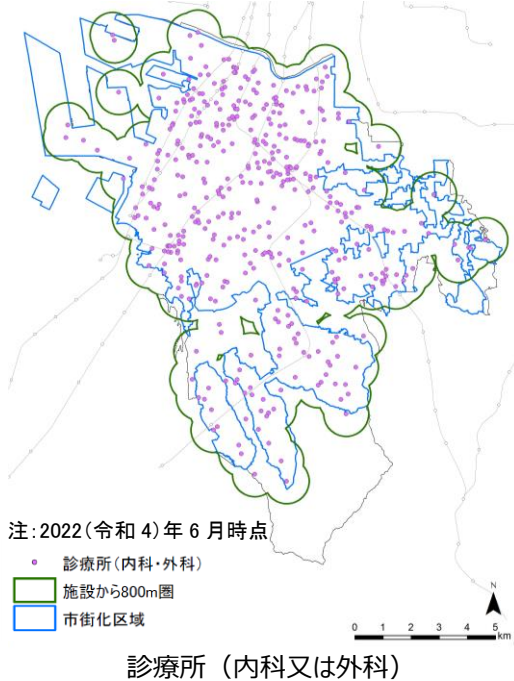
広域的な都市機能の分布状況

資料：国土数値情報

②都市機能の集積状況

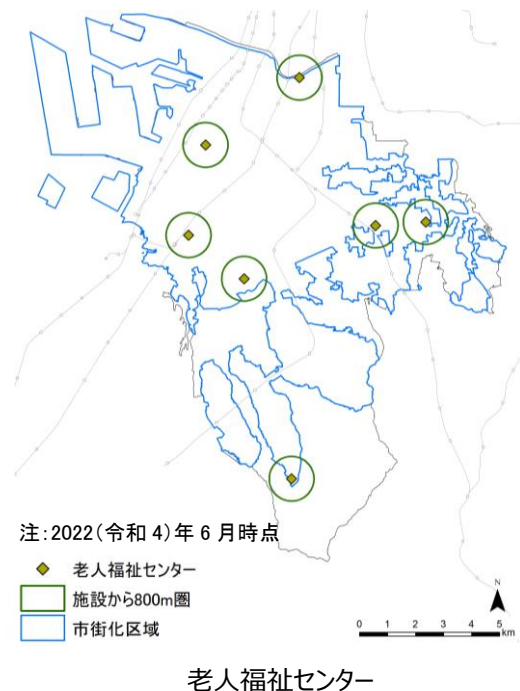
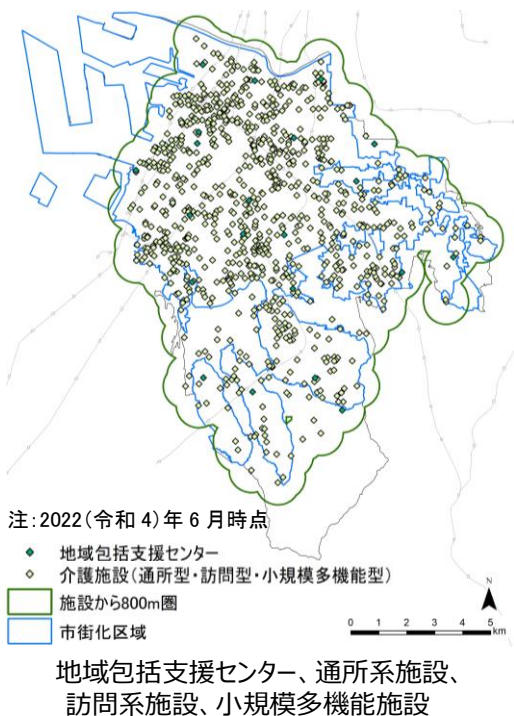
1) 医療機能

- 日常的な診療をうけることができる診療所は市内に広く分散して立地しています。
- 総合的な医療サービスを提供する病院は駅から離れた場所にも立地しています。



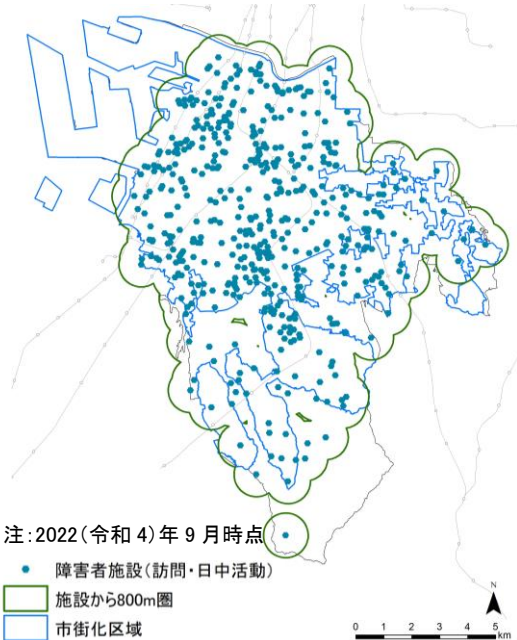
2) 高齢者福祉機能

- 介護等のサービスを提供する高齢者福祉施設(通所型・訪問型・小規模多機能型)は市内に広く分散して立地しています。
- 高齢者の様々な活動の拠点となる老人福祉センターは各区に立地しています。

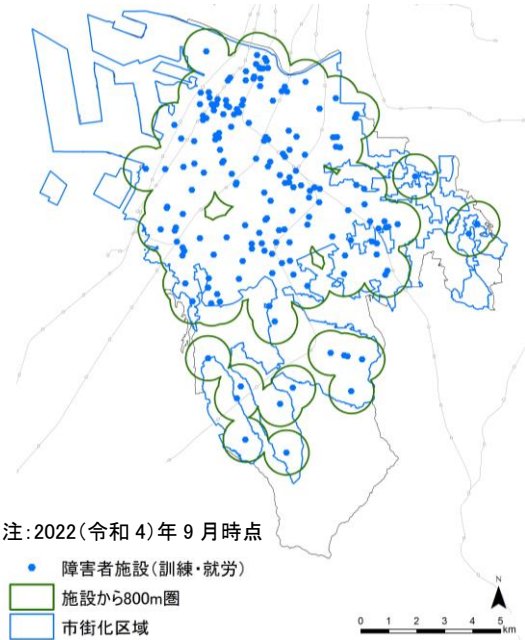


3) 障害者福祉機能

- 日常生活のサポートや自立・就労に向けた訓練等のサービスを提供する障害者福祉施設（訪問系サービス・日中活動系サービス、訓練系・就労系サービス）はいずれも市内に広く分散して立地しています。



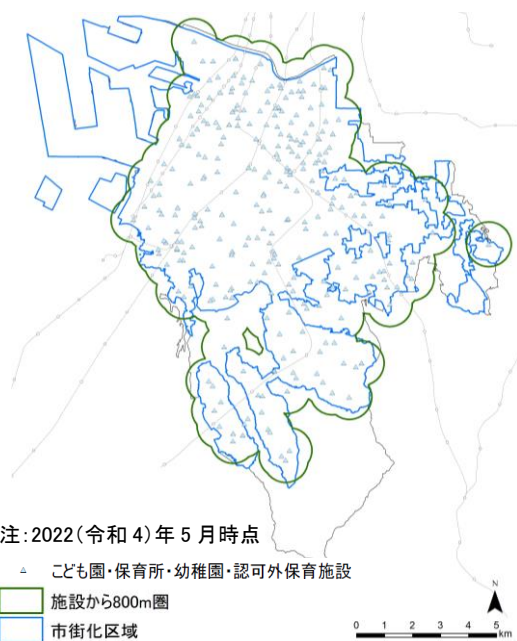
障害者施設（訪問系・日中活動系サービス）



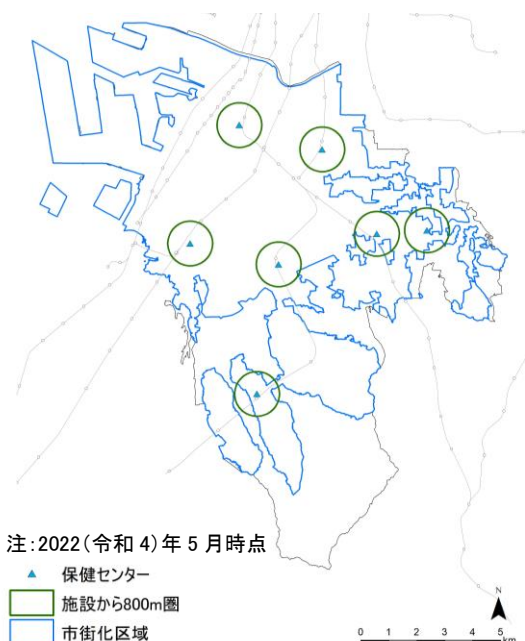
障害者施設（訓練系・就労系サービス）

4) 子育て支援機能

- 未就学児を持つ子育て世代が利用する保育所等は市内に広く分散して立地しています。
- 母子健康手帳の交付など総合的な保健サービスを提供する保健センターは駅周辺に立地しています。



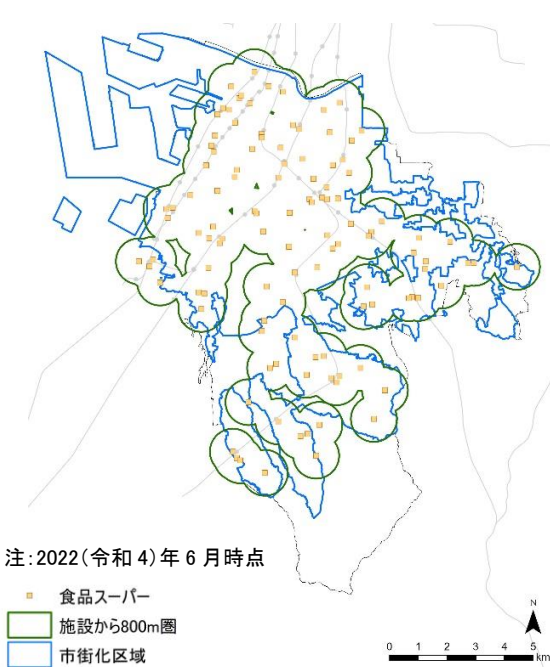
こども園、保育所、幼稚園、
認可外保育施設



保健センター

5) 商業機能

- 日々の生活に必要な食料品等の買い回りができる食品スーパーは、市街化区域においては徒歩や自転車を利用して行ける範囲に概ね立地しています。
- 百貨店や集合店舗など店舗面積が1万㎡を超える大規模な商業施設は、駅周辺に多く立地しています。



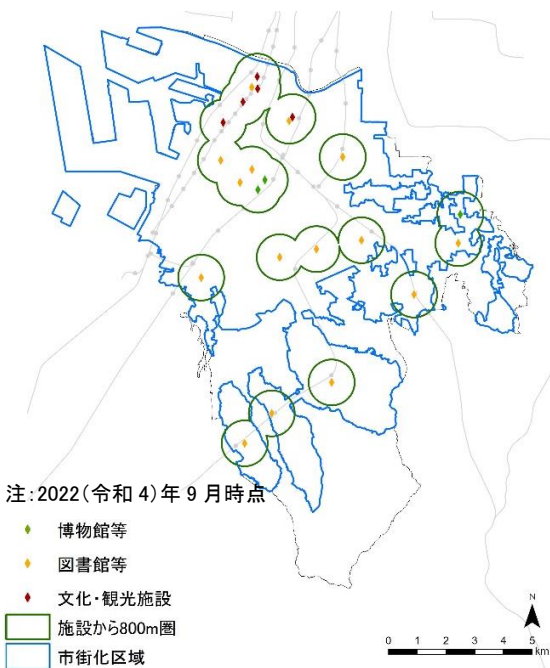
食品スーパー（大規模小売店舗含む）



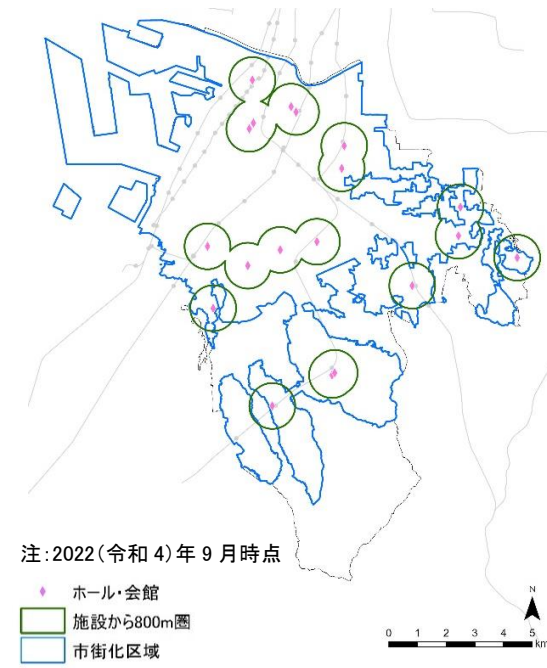
大規模小売店舗（10,000㎡以上）

6) 歴史・文化・交流機能

- 教育文化サービスの拠点となる文化ホールや図書館は駅周辺に多く立地しています。



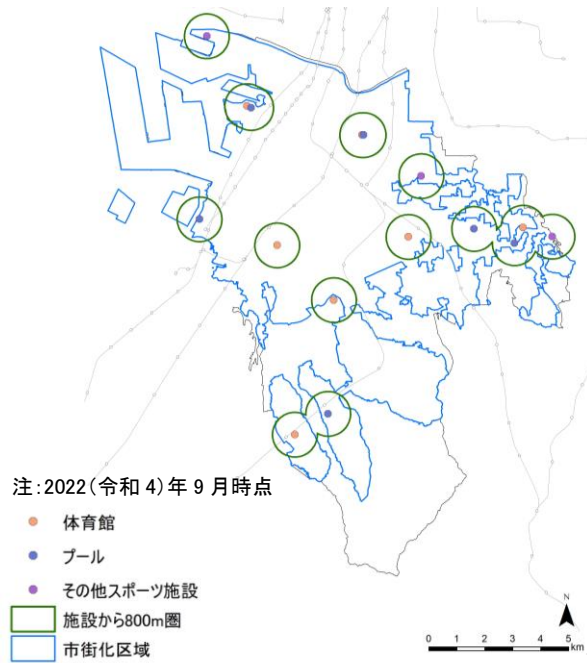
図書館、博物館、文化観光施設等



ホール・会館

7) 健康増進機能

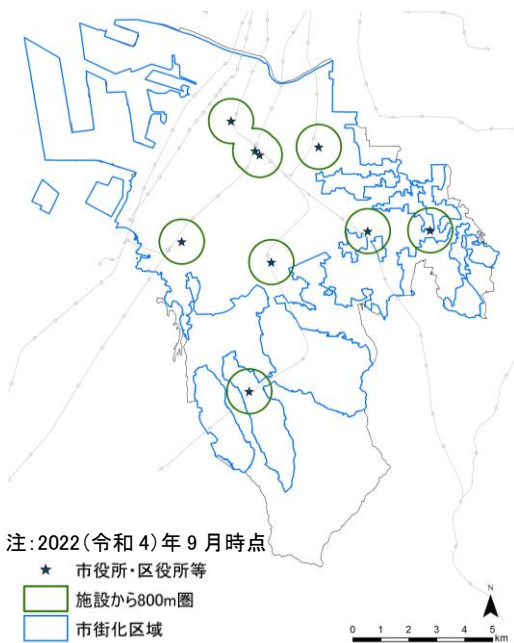
- 市民の健康増進に寄与する運動施設は、各区に立地しています。



体育館、プール等

8) 行政機能、産業支援機能

- 市役所・区役所は概ね利便性の高い鉄道駅周辺で各区域の中央付近に立地しています。
- 産業支援機能は中百舌鳥駅周辺に立地しています。



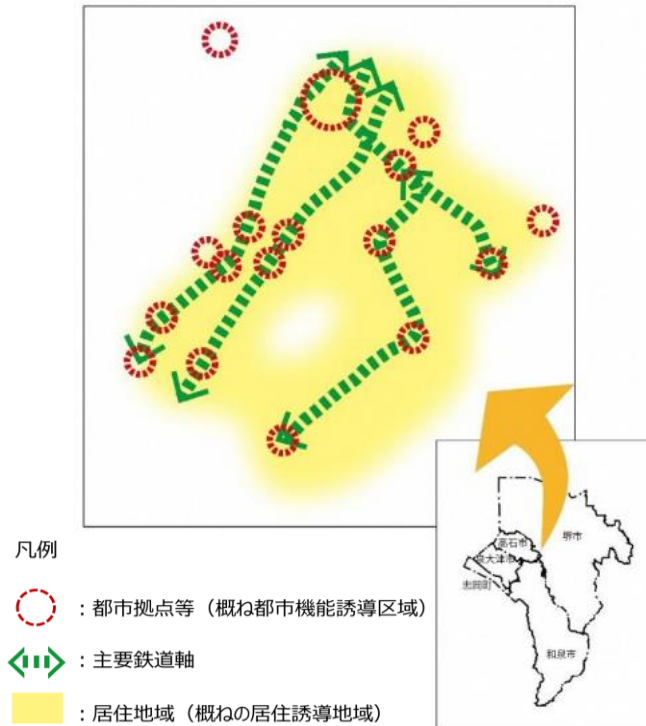
市役所・区役所等



産業支援機能

③泉北地域の広域的な立地適正化の方針

- 本市を含む泉北地域の4市1町（堺市・泉大津市・和泉市・高石市・忠岡町）のエリアでは、公民連携により「泉北地域鉄道沿線まちづくり協議会」を設置し、泉北地域の広域的な立地適正化の方針が策定されています。本市の立地適正化の方針は、これを踏まえて定めるものとします。

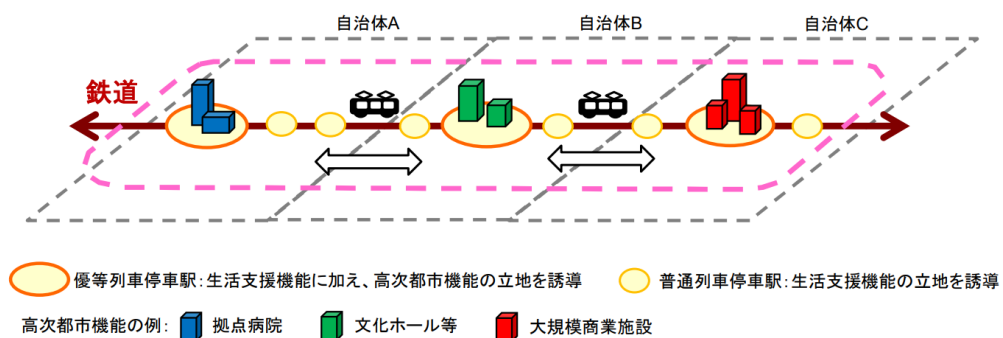


泉北地域の基本的な都市構造

資料：泉北地域の広域的な立地適正化の方針（第2版）

<鉄道沿線まちづくりについて>

鉄道沿線まちづくりとは、鉄道沿線を軸に都市機能が集積するという構造を活かしつつ、交通結節点である駅周辺に福祉、子育て支援、買い物等の生活支援機能を誘導するとともに、拠点病院、大規模商業施設、文化ホール等の高次の都市機能については沿線の市町村間で分担・連携し、あわせてサービス向上等によってフィーダー（支線）交通を含む公共交通機能の強化を図るものである。



鉄道沿線まちづくりのイメージ

資料：鉄道沿線まちづくりガイドライン（第一版）

(6) 自然災害

<土砂災害>

- 堺区を除く6区においては土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

<洪水>

- 市内で、河川氾濫が想定されているのは大和川、西除川、東除川、石津川水系です。

<内水>

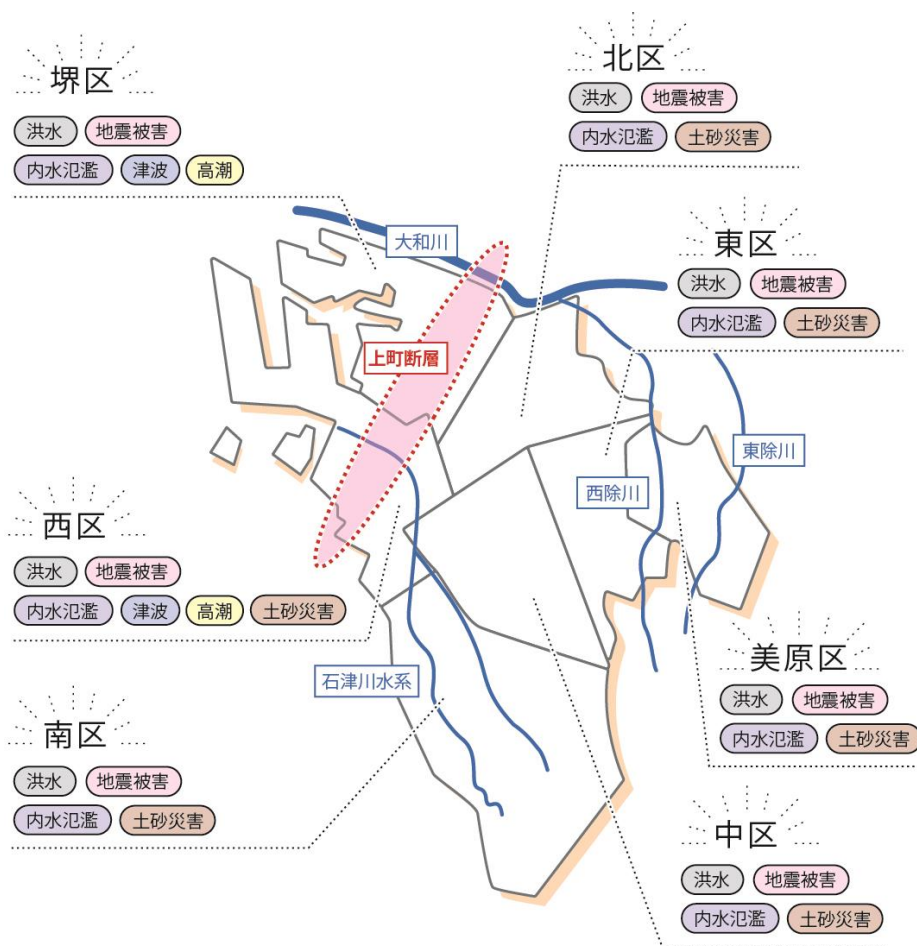
- 内水浸水想定区域は市内の各地に点在しています。

<津波>

- 沿岸部の南海トラフ巨大地震に伴う津波により浸水する可能性がある区域では、津波高さの最大が堺区で4.2m、西区で4.9mと想定されています。

<高潮>

- 沿岸部では、想定される最大の台風が、大阪湾に最も大きな高潮を発生させる経路で、満潮時に上陸した場合の高潮による浸水区域が想定されています。



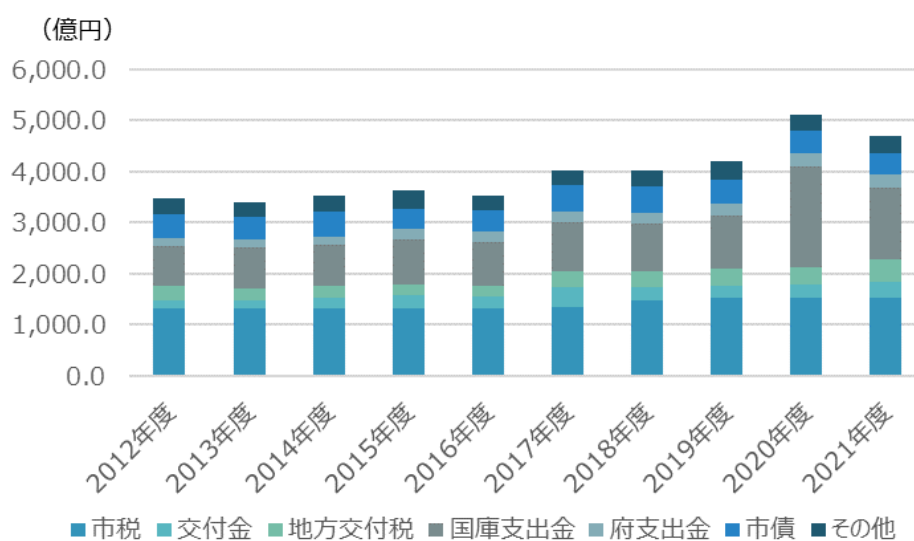
市内の災害リスク

資料：堺市防災マップ

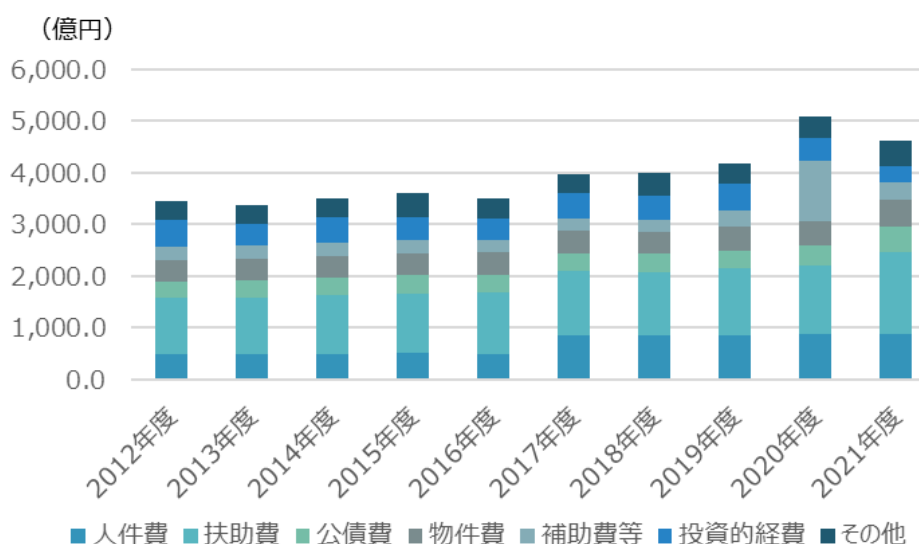
※石津川水系（石津川、百済川、百舌鳥川、和田川、陶器川、甲斐田川、妙見川）、東除川（平尾小川含む）

(7) 財政

- 歳入については、2012（平成24）年度から2019（令和元）年度までは、自主財源の基本となる市税が最も多く、増加傾向にあります。2020（令和2）年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、国庫支出金が大幅に増額し、過去10年間で歳入総額が最大となりました。2021（令和3）年度は、国庫支出金は前年より減少したものの、交付金や地方交付税は増加しています。
- 歳出については、人件費や扶助費の増加に伴い、義務的経費は増加傾向にあります。2020（令和2）年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、補助費等の経費が大幅に増加し、過去10年間で歳出総額が最大となりました。2021（令和3）年度は、補助費等の経費は2019（令和元）年以前の水準に戻ったものの、扶助費や公債費は増加しています。



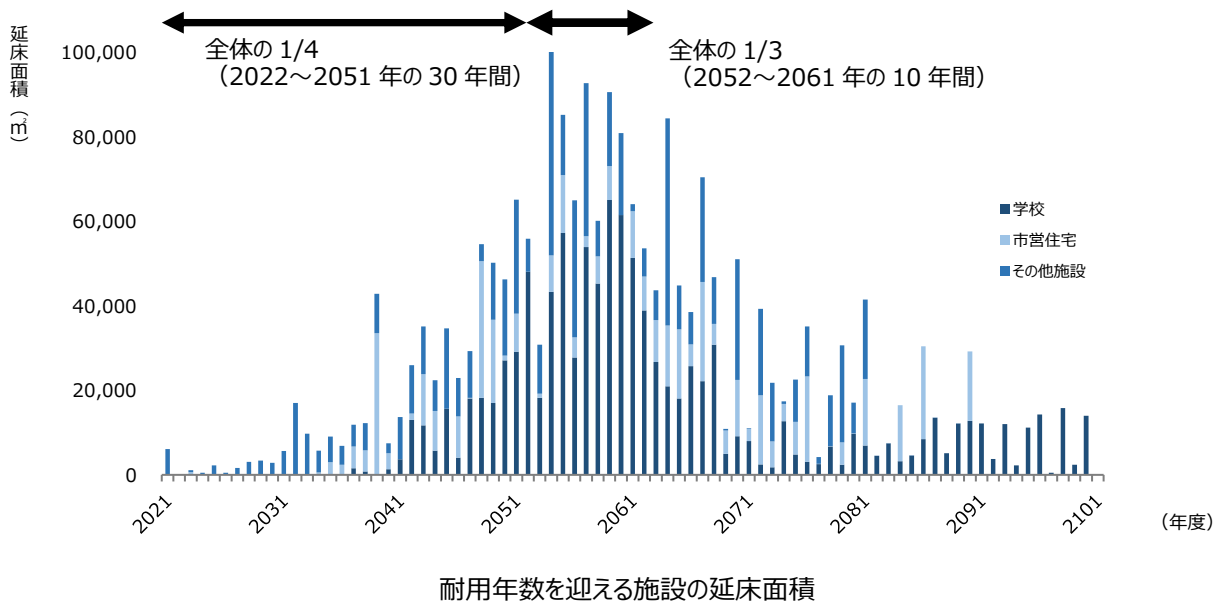
歳入の推移



歳出の推移

資料：堺市決算概要

- 本市では 2022（令和 4）年に堺市公共施設等総合管理計画を改訂しましたが、同計画の計画期間である 2022（令和 4）～2051 年度の 30 年間に本市の公共施設全体のおよそ 1/4 の施設が更新時期を迎え、その後ピークとなる 2052～2061 年度の 10 年間には、さらに全体のおよそ 1/3 の施設が更新時期を迎えます。
- 大規模な改修や建替え、更新が必要となり、多大な費用負担が見込まれることから、都市機能等の立地の適正化を図るに当たっては、今後の人口動向を踏まえて、公共施設の適正な総量を見極めた上で、総量の最適化に取り組む必要があります。



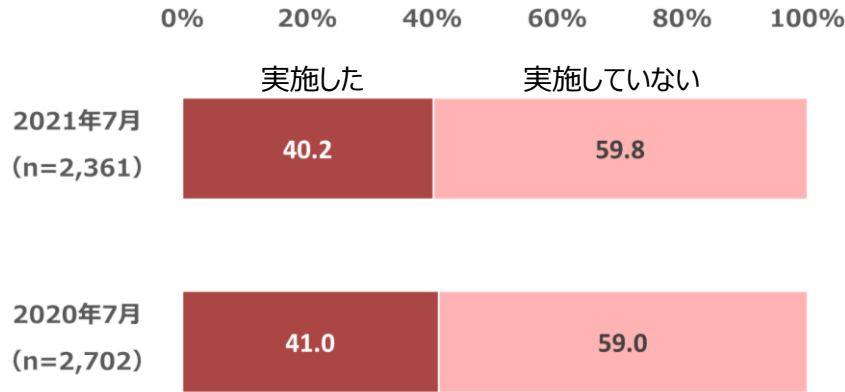
資料：堺市公共施設等総合管理計画

※2021（令和 3）年度には、それ以前に建設後 60 年を経過した施設を含む。

(8) 新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした意識、行動の変化

①テレワーク実施率

- 大阪府内企業のテレワーク実施率は約 4 割で、新型コロナウイルス感染症の広がりに伴い増加し定着しています。



大阪府内企業のテレワーク実施率

資料：大阪府新型コロナウイルス感染症の影響下における府内企業の実態調査

②都市空間に対する意識

- 都市に求める取組として、「ゆとりある屋外空間の充実」や「自転車や徒歩で回遊できる空間の充実」へのニーズが高いことが確認されています。

Q3-5.
都心や中心市街地など、人が集まる街なかにおいて、どのような取組を充実すべきだと思いますか。[複数回答]

	R2年度調査		R3年度調査	
	N	%	N	%
公園、広場、テラスなどゆとりある屋外空間の充実	5,924	46.0%	5,937	44.6%
リアルタイムで混雑状況を把握できるアプリ等の充実	4,292	33.3%	3,607	27.1%
(屋内ではなく) 屋外でのイベントの充実	2,071	16.1%	1,835	13.8%
屋外での飲食やテイクアウトが可能な店舗の充実	4,559	35.4%	3,986	30.0%
駐車場の整備など自動車利用環境の充実	3,372	26.2%	3,913	29.4%
自転車や徒歩で回遊できる空間の充実	4,819	37.4%	5,237	39.4%
この中にはない	2,736	21.3%	3,012	22.6%

都市空間に対する意識

資料：国土交通省 新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査（2022（令和4）年3月実施）

2.都市計画マスタープランにおける都市の将来像

豊かな歴史・文化を活かし、新しい価値を生み出す持続可能な自治都市・堺

コンセプト1：すべての人が暮らしやすい、コンパクトで持続可能な都市構造を形成する

コンセプト2：堺の個性を活かし、都市としての「存在感」を高める

コンセプト3：自由と自治の伝統を活かし、公民協働による取組を進める

(1) めざすべき都市像

①活力あふれる都市

- 個性や多様な魅力を活かした拠点が形成されている
- 企業・人材が集積し、新産業が生まれている
- 関空からの近接性、広域的なアクセス性を活かし、人が集まり交流している
- 政令指定都市として、また南大阪都市圏の中心都市として、圏域全体が発展している

②住みたい・訪れたい・働きたい魅力のある都市

- 様々なライフスタイルが実現でき、暮らしの質と居住魅力が向上している
- 堺の有する歴史・文化のストーリーを活かし、多彩な都市魅力を実感してもらえる
- シビックプライドが醸成されている
- 事業を継続しやすい環境整備、新たな産業空間創出などにより、企業に選ばれている

③持続可能な脱炭素都市

- 自然とふれあい、潤いとやすらぎが感じられる
- 市民、事業者等、都市活動の主体が環境負荷の少ない取組を率先して実行している

④安全で安心して暮らせる都市

- 災害への備えができ、安全に安心して生活できている
- 身近な危険に対する安全性が高く、すべての人が不自由なく日常生活を送っている
- 自助・共助・公助の役割分担と相互連携により、ハード・ソフト両面から減災の視点に立った取組が進んでいる

(2) めざすべき都市構造

考え方1：階層性をもった拠点の形成

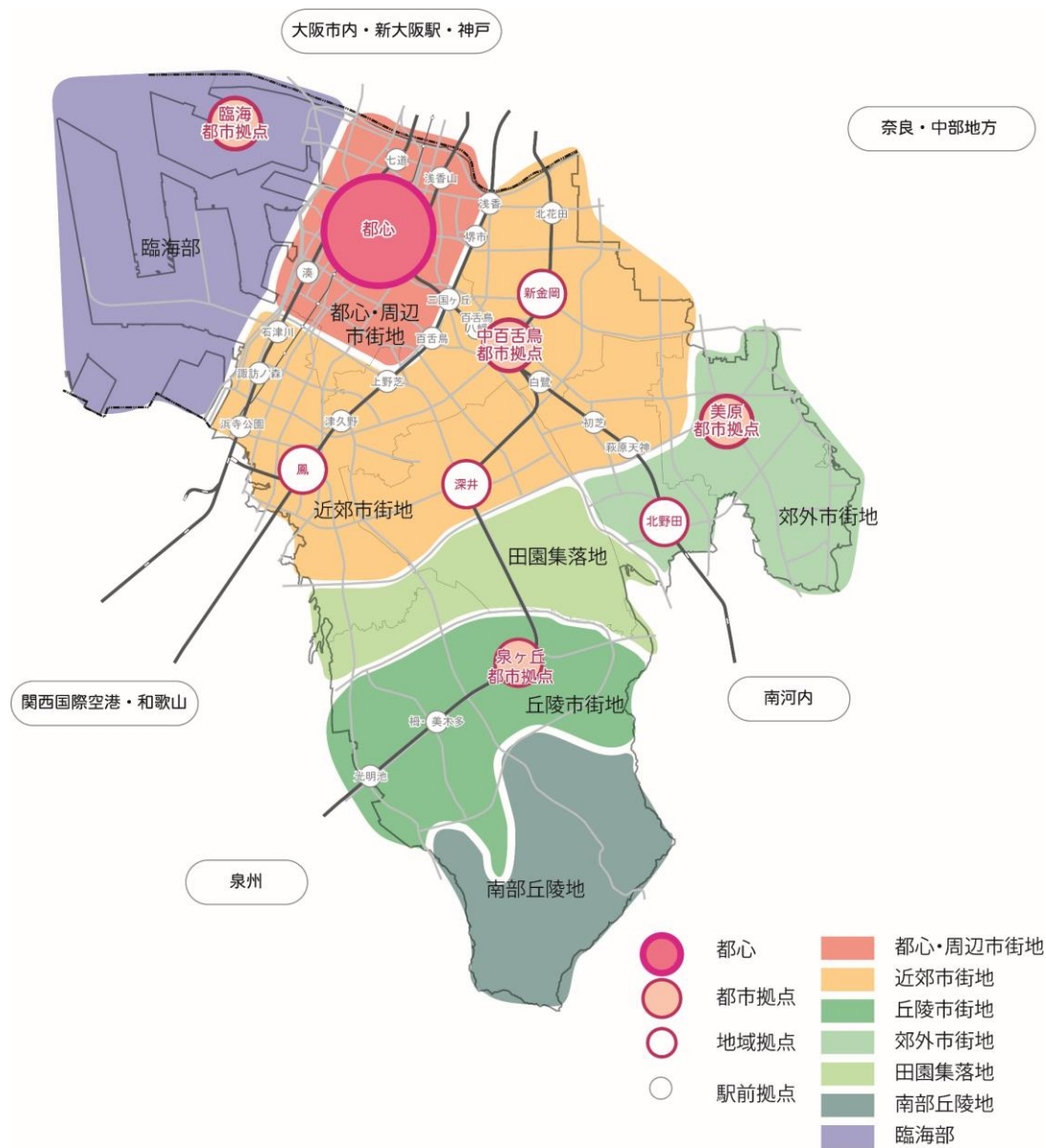
- 都心、都市拠点（臨海、泉ヶ丘、中百舌鳥、美原）
本市やその周辺都市に及ぶ圏域の中で、広域的な役割を担う拠点や産業機能の強化を図る拠点
- 地域拠点（深井、北野田、鳳、新金岡）
商業、医療、行政、文化等の日常生活に関連する諸機能が集積し、地域から人が集まる拠点
- 駅前拠点（その他鉄道駅）
市民生活に密着した日常的な生活拠点

考え方2：拠点をつなぐ交通ネットワークの形成

- 拠点間や周辺都市をつなぐ公共交通ネットワークの形成や地域内公共交通の充実に取り組む。あわせて、道路ネットワークを強化する。

考え方3：特色を活かした市街地環境の誘導

- 人口減少を見据えて、市街地類型ごとにめざすべき姿を設定し、都心をはじめ高い利便性を維持・強化する地域や、ゆとりと潤いのある暮らしをめざす地域など、特色を活かした市街地環境を誘導する。



都市構造図

資料：堺市都市計画マスタープラン

3.課題と対応の方向性

本市の都市の現状に加え、都市計画マスタープランにおける都市の将来像なども踏まえ、課題を整理し、対応の方向性を示します。

①拠点の魅力向上

- 本市では拠点への都市機能の集積が一定進んでいますが、大阪都市圏の政令指定都市として、さらなる都市機能の集積や賑わいの創出が必要です。
- 活力あふれる都市の実現に向けて、都心や都市拠点を中心に存在感のある魅力的な拠点形成が必要です。

②若年・子育て世代の定着

- 今後、人口減少、高齢化が進み、将来人口推計においては、高齢化率は2020（令和2）年の約29%から2040年には約34%にまで増加するのに対し、64歳以下の生産年齢人口や14歳以下の年少人口の割合は低下する見込みです。
- ここ数年の転出転入の状況を見ると生産年齢人口や年少人口にあたる世代で転出超過数が大きくなる傾向です。
- 市内に広く分布する商業施設、市街地を広くカバーする公共交通など、利便性の高さに加え、居住地としての魅力を高めることで、若年・子育て世代が住み続けたい都市にする必要があります。

③拠点周辺や公共交通沿線での人口密度の維持

- 人口は2020（令和2）年の約82.6万人から2040年には約73.4万人に減少する見込みであり、今後人口減少が進むことが予測されています。特に、都心や泉北ニュータウンの駅周辺など、利便性の高い地域で人口減少が進む見込みです。
- また、公共交通の利用者数は横ばいで推移しており、直近では新型コロナウイルス感染症の影響やライフスタイルの多様化等により公共交通をとりまく環境は大きく変化しています。
- 本市の利便性を支える拠点周辺の生活利便機能や公共交通サービスを維持するため、拠点やその周辺へアクセスしやすい公共交通沿線での人口密度の維持が必要です。

④災害リスクへの対応

- 市街地には臨海部や大和川沿川など洪水や高潮といった災害リスクの高い地域が存在します。
- 気候変動に伴い近年頻発する豪雨災害なども踏まえ、ハード、ソフト両面から災害に強い安全・安心な都市形成を進める必要があります。

⑤公共投資の選択と集中

- 市独自サービスの拡充や社会保障関係費の増加などにより収支不足が常態化し、非常に厳しい財政状況です。
- 都市の魅力や活力を高める都市基盤整備など将来の税源涵養に結び付く事業や、インフラの整備・改修など安全・安心の確保に資する事業へ投資の重点化を図ることが必要となります。

第3章 立地適正化計画における基本的な方針

立地適正化計画における基本的な方針は、本計画において示す課題や、都市計画マスタープランにおける都市の将来像を踏まえ設定します。

(1) 立地適正化計画の方針（ターゲット）

都市の「存在感」を高める

- 本市には、厚みのある歴史・文化や、高い技術力を有する産業集積、多様な知的資源を有する大学など、本市ならではの強みがあります。
- 定住人口、交流人口や企業などの呼び込みに向けて、それらの強みを活かし、大阪都市圏の一都市というイメージを払拭し、南大阪都市圏の中心都市として、都市の「存在感」を高めます。

都市の「暮らしの魅力」を高める

- 本市は豊かな歴史・文化資源や水辺のある都市空間を有する都心、計画的に整備が進められてきたニュータウンなど、多様な市街地が広がっています。
- 多様な特性の市街地環境を踏まえた、住環境の向上や地域に対する愛着の醸成など「QOL（生活の質）」を高め、堺に住みたい・住み続けたいと積極的に選んでもらえるよう都市の「暮らしの魅力」を高めます。

「安全で利便性の高い暮らし」を維持する

- 災害からの安全性の確保により、安全・安心な都市形成を進めます。
- 拠点への都市機能集約に加え、公共交通・道路などの交通ネットワークの機能強化や維持確保を図ります。

(2) 誘導方針（ストーリー）

誘導方針 1 堺の個性を活かした魅力と賑わいのある拠点形成

- 本市固有の歴史・文化や南大阪の中心都市としての賑わい・利便性などを活かした、堺ならではの拠点形成により、都市の存在感向上を図ります。

誘導方針 2 地域特性に応じた暮らしの魅力向上による居住誘導

- 市街地の特性に応じて、多様なライフスタイルに対応できる都市機能の充実や公民連携による暮らしやすい地域の実現など、居住地としての魅力を向上させることにより、人口の定着や居住誘導を図ります。

誘導方針 3 拠点へアクセスしやすい環境の形成

- 人口減少下においても持続可能な都市構造の形成に向け、拠点への移動のしやすさを確保するため、公共交通ネットワークの機能強化や維持確保、それを支える都市計画道路の整備や道路ネットワークの維持充実に図ります。

誘導方針 4 安全な暮らしを維持する市街地の形成

- 安全な暮らしを維持するため、災害リスクを考慮した居住の誘導、地域の防災力や市街地の防災性の向上を進めます。

第4章 居住誘導区域

1. 居住の誘導に関する基本的な考え方

(1) 本市の都市構造と市街地環境

本市ではこれまで、市域の拡大や急激な人口増加に対応した市街地整備により、多様な特性を持つ市街地が形成されてきました。現在は、鉄道駅等を中心とする拠点を鉄軌道網・道路網で結ぶ多軸多核型の都市構造を形成しており、大きく7つの地域（P.23「都市構造図」参照）に分類することができます。

都市計画マスタープランにおいては、それらの地域の類型ごとにめざすべき姿を示しており、高密度で高い利便性を維持・強化する地域や、ゆとりと潤いのある暮らしをめざす地域など、特色を活かした市街地環境を誘導することとしています。

<市街地の将来像を踏まえた暮らしの例>

都心・周辺 市街地

本市の中心地とその周辺市街地から構成される地域であり、堺駅から堺東駅にかけて商業・業務機能など様々な都市機能が集積する一方、古墳や寺社仏閣など豊富な歴史文化が残る地域

・例えば、こんな暮らし・

<都心>

- ・中高層住宅に住み、次世代型の公共交通等の多様なモビリティにより、商業施設や医療施設に出かけるなど、身近な範囲で便利に過ごせる暮らし
- ・歴史・文化を感じられる環濠エリアを散策したり、居心地の良いウォーカブルな都市空間で滞在・交流することができる暮らし

<低層住宅地>

- ・落ち着いた良好な住環境を有する戸建て住宅地に住みながら、多様なモビリティにより身近な範囲で利便性の高い環境が享受できる暮らし

<上記以外>

- ・都市型住宅地に住み、公共交通等の多様なモビリティにより、古墳や周辺の公園へでかけたり、都心へアクセスできる便利でゆとりと潤いのある暮らし

近郊 市街地

浜寺や上野芝など戦前からの良好な低層住宅地や高度経済成長期以降に鉄道、幹線道路を中心として市街地が発展・拡大した地域

・例えば、こんな暮らし・

- ・駅近くの中高層住宅に住み、主に徒歩・自転車で商業、医療などの日常利便施設が利用できる、公共交通も身近に利用できる利便性の高い暮らし
- ・落ち着いた良好な住環境を有する戸建て住宅地に住み、近くの公園を憩いの場としながら、公共交通等の多様なモビリティにより拠点へでかけることができる、便利でゆとりのある暮らし

郊外市街地 美原都市拠点や北野田を中心とした市街地、木材団地等の内陸型産業の集積がある一方、現在も多くの田園地帯が残された地域

・例えば、こんな暮らし・

- ▶ 戸建住宅と農地や緑地が共存するエリアに住みながら、住まいの近くで働くことができ、公共交通や自動車等の利用により拠点にも気軽にでかけることができる、便利で潤いのある暮らし
- ▶ 落ち着いた良好な住環境を有する戸建て住宅地に住み、近くの公園を憩いの場としながら、公共交通や自動車等の利用により拠点へでかけることができる、ゆとりのある暮らし
- ▶ 住まいの近くに農地があり、日常的に農や水、みどりを感じ触れられる暮らし

丘陵市街地 田園空間との調和を図りながら、泉北ニュータウンとして計画的に整備された市街地がひろがる地域

・例えば、こんな暮らし・

- ▶ 中高層住宅等に住み、主に徒歩・自転車等で緑道を通して拠点周辺に集積する商業、医療などの施設に出かけ、住まいの近くで働くなど、緑空間と都市機能が融合した新しいライフスタイルを実現でき、公共交通を身近に利用できる暮らし
- ▶ 緑あふれる落ち着いた良好な住環境を有する戸建て住宅地に住みながら、多様なモビリティにより拠点や市街地の周辺にある公園にも気軽にでかけることができる、うるおいとゆとりのある暮らし

田園集落地 丘陵地の裾野に広がる農地やため池などの自然と古くからの集落が共存する地域

・例えば、こんな暮らし・

- ▶ 農地、河川、ため池などと古くからの集落が共存し、公共交通や自動車等の利用により周辺市街地の拠点へでかけるゆとりと潤いのある暮らし

南部丘陵地 豊かな自然環境を有する丘陵地

・例えば、こんなイメージ・

- ▶ 良好な里山環境において緑豊かな自然と農業に触れ、親しめるエリア

臨海部 工業を主とする産業集積がある一方、貴重な海辺空間を有する地域

・例えば、こんなイメージ・

- ▶ 海と触れ合え、多様なアクティビティが楽しめるエリア

(2) 居住誘導区域設定の考え方

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、生活利便性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。

都市計画運用指針（第12版 国土交通省）では、居住誘導区域を定めることが考えられる区域として以下の考え方が示されています。

- ・ 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- ・ 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- ・ 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

資料：第12版 都市計画運用指針（国土交通省）

本市の市街化区域内は人口密度が高く、日常生活において身近な場所に必要な都市機能が広く立地しています。居住誘導区域の設定にあたっては、現在の都市構造や多様な特性を持つ市街地環境を基礎としながら、人口が集積し利便性の高い市街地を形成している市街化区域を基本に居住を誘導すべき区域を抽出します。

以上の考え方や本計画における基本的な方針を踏まえて、本市における居住誘導区域の設定方針として整理します。

2.居住誘導区域の設定方針

①市街地の特性を踏まえた居住誘導

- 市街化区域を基本に居住誘導を図ります。
- 都心、その他市街地内の主要な駅周辺については「都市型居住促進ゾーン」とし、利便性の高い立地条件を活かしながら都市型住宅等を誘導します。
- 低層住居専用地域は「ゆとり住環境保全ゾーン」とし、戸建てを中心とした低層住宅地として良好で落ち着いた居住環境を保全します。
- それ以外の地域については「周辺市街地ゾーン」とし、多様な市街地の特性にあわせて居住の誘導を図ります。

②拠点へのアクセス性が高いエリアへの居住誘導

- 本市は駅周辺等の各拠点に一定の都市機能が集積しており、拠点を中心にバスや乗合タクシーなどの地域の公共交通が市街地を広くカバーしています。
- 利便性の高い暮らしを維持するため、拠点の周辺や公共交通により各拠点にアクセスしやすいエリアへの居住誘導を図ります。

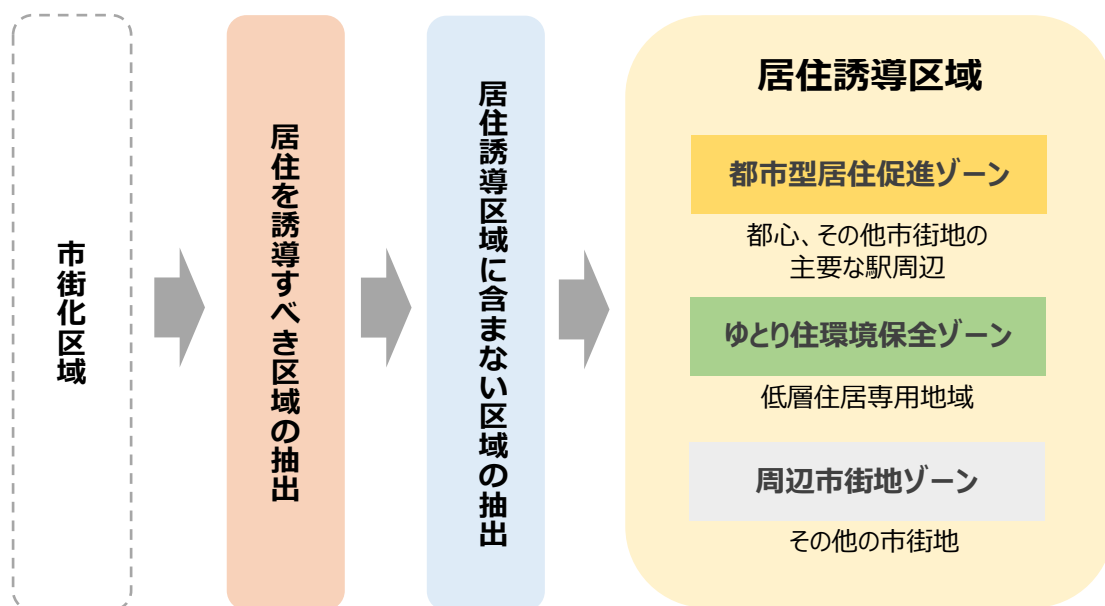
③災害リスクや土地利用の状況を踏まえた居住誘導

- 本市の市街化区域内には災害リスクのあるエリアや産業集積地が形成されているエリアなど、居住の誘導に適していない区域があります。
- 安全な暮らしを維持するため、災害リスク等の状況を踏まえ、居住の誘導することが適当ではないと判断される区域については居住誘導区域に含まないこととします。
- また、現状で人口密度が低く、産業系土地利用や緑地空間がまとまっているなど、土地利用の状況に応じて区域を設定します。

3. 居住誘導区域の設定

(1) 居住誘導区域設定の流れ

居住誘導区域の設定方針を踏まえ、以下のフローで居住誘導区域を設定します。



(2) 居住を誘導すべき区域

拠点へのアクセス性に優れる、鉄道駅から徒歩圏（半径 800m 圏）の区域及び公共交通沿線の徒歩圏（阪堺線の停留場、バス停、乗合タクシー停留所から半径 300m 圏）の区域や、2045 年時点においても人口密度が一定維持される見込みの区域を基本として、都市計画マスタープランに位置づけた拠点の役割や今後の施策の方向性などを踏まえ、居住を誘導すべき区域とします。

(3) 居住誘導区域に含まない区域

都市再生特別措置法や都市計画運用指針（第12版 国土交通省）において災害リスク等を踏まえた居住誘導区域の設定に対する方向性が示されています。

居住を誘導すべき区域において住宅の建築に制限のあるエリアや、災害リスクの高いエリアについては、その方向性を踏まえ居住誘導区域に含まないエリアとします。

ただし、洪水等により浸水が想定される区域は広範囲に及び、本市の都心も含む既成市街地が形成されていることから、防災指針に示す取組を行うことで居住誘導区域に含めることとします。

都市再生特別措置法や都市計画運用指針		本市における居住誘導区域
居住誘導区域に含まない区域	土砂災害特別警戒区域	含まない
	保安林の区域	含まない
居住を誘導することが適当でないと判断される場合は原則として居住誘導区域に含まない区域	土砂災害警戒区域	含まない
	浸水想定区域（洪水、高潮）	防災指針に示す取組を行い居住誘導区域に含める
	津波浸水想定における浸水の区域	防災指針に示す取組を行い居住誘導区域に含める
慎重に判断を行うことが望ましい区域	工業専用地域	含まない
	地区計画のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域	居住誘導区域に含める※

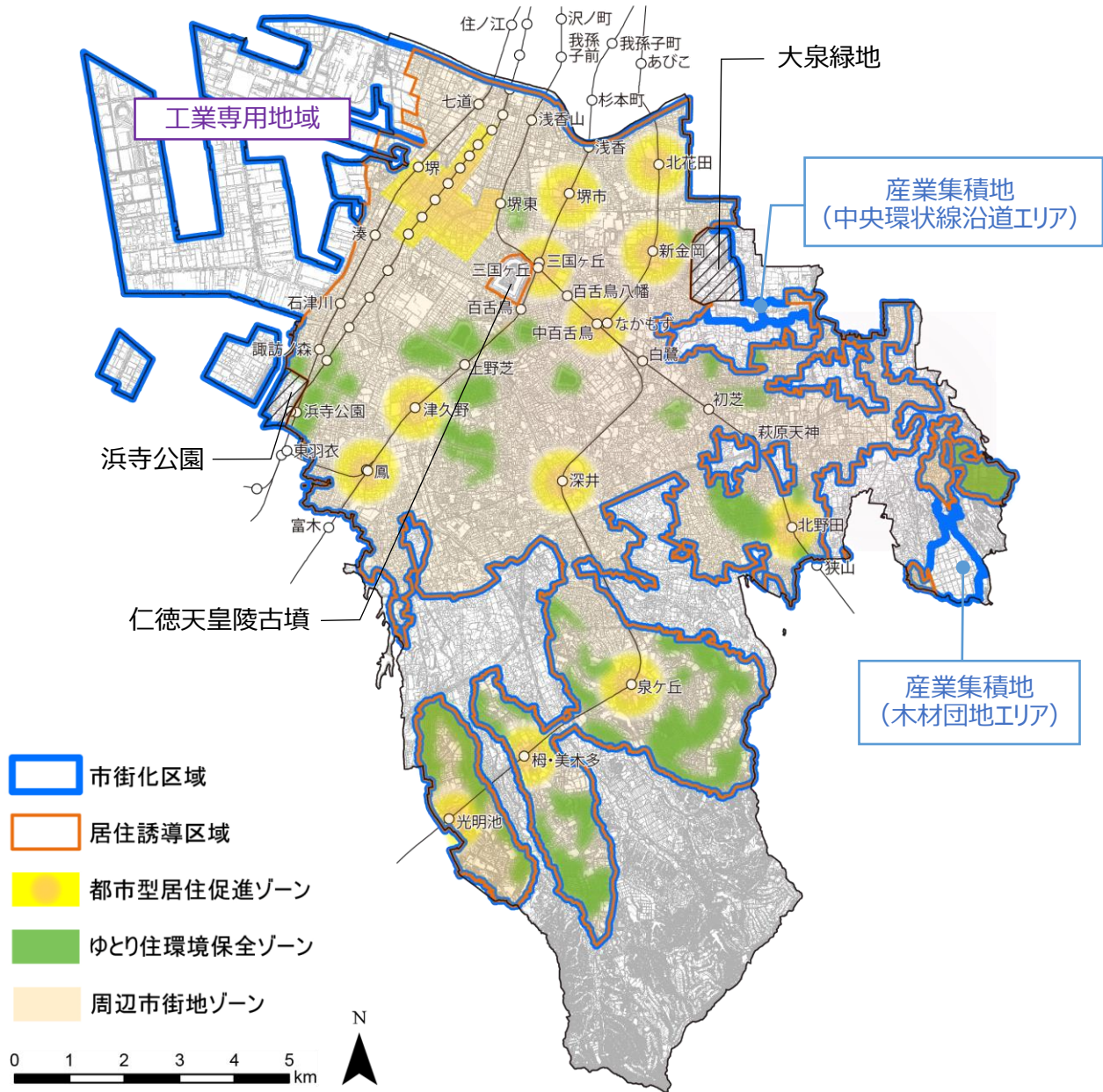
※新金岡地区地区計画（商業系複合地区）

また、一定のまとまりのある緑地等や現在の土地利用の状況から産業集積地として機能の維持・充実を図るエリアなど、居住の誘導に適さない区域は居住誘導区域に含まないこととします。

	本市における居住誘導区域
仁徳天皇陵古墳・浜寺公園・大泉緑地	含まない
産業集積地（中央環状線沿道エリア、木材団地エリア）	含まない

4. 居住誘導区域

居住を誘導すべき区域と居住誘導区域に含まない区域を踏まえ、居住誘導区域を設定します。
 なお、区域区分の見直しの状況等を踏まえ、必要に応じて居住誘導区域の見直しを行います。



居住誘導区域

※土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、保安林を含む区域は居住誘導区域から除く。

第5章 誘導施設及び都市機能誘導区域

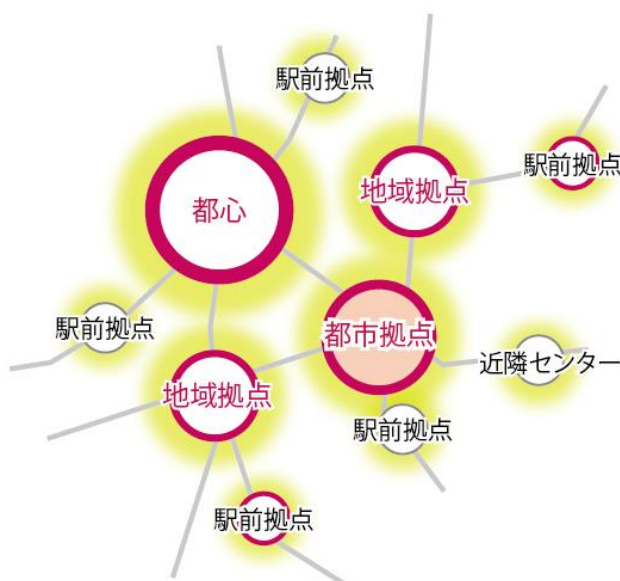
1. 都市機能の誘導に関する基本的な考え方

(1) 駅周辺等への都市機能の誘導

本市の駅周辺には、日常生活を支えている身近な施設から圏域が生活圈を越えた広範な地域に及ぶ施設まで、様々な利用圏域をもつ都市機能が集積されています。

生活に身近な施設には、医療・子育て・福祉・日々の買い物などの機能があり、日々の生活において、住まいの身近な場所に欠かすことができません。また、新型コロナウイルス感染拡大を契機として、多様な働き方・暮らし方を支える新たな機能の導入が求められています。それらの施設は、一定の生活圈が形成されている駅周辺や泉北ニュータウンの近隣センター等、より自宅に近い場所において立地が望まれる施設であり、利用実態も踏まえて維持・充実を図ることが必要です。

利用圏域が広い施設には、市役所、図書館等の公共施設、高度医療を提供する病院、大規模小売店舗など様々な機能をもつ施設があり、個性や魅力を活かした拠点形成するうえで核となる施設です。それらの施設は、本市の中心拠点である都心、広域的な役割を担う拠点や地域の中心的拠点である都市拠点、地域拠点を中心に誘導を図ることとします。



- 利用圏域が広い都市機能
 - ・ 行政機能
 - ・ 高度な医療を提供する医療機能
 - ・ 総合的な保健サービスを提供する機能
 - ・ 広域から集客する商業機能

等

● 生活に身近な機能

- ・ 日常的に利用する商業機能
- ・ 病気、健康に関する様々な相談が気軽にできる医療機能
- ・ 様々な家庭の子育て、介護などを支える高齢者福祉・障害者福祉・子育て支援機能
- ・ シェアオフィスやコワーキングスペースなど住まいの近くでの就労を支援する機能
- ・ 様々な活動が展開され、多世代・多文化の交流の促進につながる機能

等

(2) 拠点周辺へ誘導すべき都市機能

都市計画マスタープランでは、拠点ごとの圏域による階層性を踏まえ、各拠点の特徴や都市機能の集積状況、必要とされる機能を意識してそれぞれの個性や魅力を活かした拠点を形成することとしています。

都市計画マスタープランにおけるめざすべき都市構造を踏まえ、各拠点の位置づけに応じて必要となる都市機能とそれに対応した施設を以下に整理します。

拠点		誘導すべき都市機能	誘導すべき施設
都心		・ 広域から人を集め、多様な交流を創出する都市機能、ウォークアブルな都市空間の形成	商業施設／業務施設／文化施設／交流施設／行政施設
		・ 都心居住を促進する多様な都市機能	生活を支える医療・高齢者福祉・障害者福祉・子育て支援・商業施設
都市拠点	泉ヶ丘	・ 幅広い世代の人で賑わい、交流する機能	商業施設／文化施設／交流施設
		・ 市民の健康な暮らしを支える多様な健康・医療・学術機能	医療施設
		・ 健康・医療に関する産業系機能	業務施設
	中百舌鳥	・ 人が賑わい、交流しながら最先端テクノロジーとビジネスを創造する機能やそれらを支える商業機能	産業支援施設／商業施設
		・ 職住近接型の業務機能	業務施設
	美原	・ 地域の市民生活を支える都市機能	生活に関連の深い医療・高齢者福祉・障害者福祉・子育て支援・文化・行政施設
		・ 集客力があり賑わいを創出する機能	商業施設
		・ 広域アクセス性を活かした産業系機能	生産施設／物流施設
	地域拠点	・ 地域の市民生活を支える都市機能	生活に関連の深い医療・高齢者福祉・障害者福祉・子育て支援・文化・行政施設
・ 集客力があり賑わいを創出する機能		商業施設	
駅前拠点	・ 生活に身近な都市機能	生活を支える医療・高齢者福祉・障害者福祉・子育て支援・商業施設	

※臨海都市拠点は、用途地域が工業専用地域であり、居住誘導区域外のため、誘導すべき都市機能の整理は行いません。

(3) 拠点周辺の都市機能の現在の充足状況

誘導施設として想定される機能の拠点周辺（鉄道駅及び美原区役所から概ね 800m 圏）における立地状況は、以下のとおりです。

比較的規模が大きく、利用圏域が広い施設は「都心」「都市拠点」「地域拠点」を中心に立地し、診療所、介護施設、障害者福祉施設、こども園等の子育て支援施設、食品スーパーなどの日々の生活に身近な施設は、市域に広く分散して立地しています。

凡例 ○：立地している -：立地していない ○に数字：一部の拠点で立地している
□：拠点と同数または拠点より件数が多い △：拠点より件数が少ない

都市機能		都心	都市拠点			地域拠点				駅前拠点	拠点以外
			泉ヶ丘	中百舌鳥	美原	深井	北野田	鳳	新金岡		
医療	病院	○	-	○	○	○	○	-	○	①	□
	診療所（内科・外科）	○	○			○				○	△
高齢者福祉	老人福祉センター	-	-	-	○	-	-	○	-	②	△
	地域包括支援センター	-	-	-	-	-	○	-	○	③	□
	介護施設（通所型・訪問型・小規模多機能型）	○	○			○				○	△
障害者福祉	障害者施設（訪問系・日中活動系サービス）	○	○			○				○	△
	障害者施設（訓練系・就労系サービス）	○	○	○	-	○				④	△
子育て支援	保健センター	○	-	-	○	○	-	○	○	⑤	△
	こども園・保育所・幼稚園・認可外保育施設	○	○			○				○	△
商業	大規模小売店舗（店舗面積 1 万㎡以上）	○	○			-	○	○	○	⑥	△
	食品スーパー	○	○			○				○	△
歴史・文化・交流	図書館等	-	○	-	○	○				⑦	△
	博物館等	-	-	-	-	○	-	-	-	⑧	△
	文化観光施設	○	-	-	-	-	-	-	-	⑨	-
	ホール	○	○	-	○	○	○	○	-	⑩	-
	会館	○	○	-	-	-	-	-	○	⑪	□
健康増進	体育館・プール等	○	-	-	○	-	-	-	○	⑫	□
行政	市役所・区役所等	○	-	-	○	○	-	○	○	⑬	-
産業	ホール機能やインキュベーション機能を備えた産業支援施設	-	-	○	-	-				-	-

①浅香山駅、三国ヶ丘駅、百舌鳥八幡駅、白鷺駅、梅・美木多駅、光明池駅、堺市駅、上野芝駅、津久野駅、北花田駅
②萩原天神駅、浅香山駅 ③七道駅、石津川駅、諏訪ノ森駅、浅香山駅、梅・美木多駅、津久野駅、北花田駅 ④七道駅、湊駅、石津川駅、諏訪ノ森駅、浅香山駅、三国ヶ丘駅、百舌鳥八幡駅、白鷺駅、初芝駅、萩原天神駅、梅・美木多駅、浅香山駅、堺市駅、百舌鳥駅、上野芝駅、津久野駅、北花田駅 ⑤萩原天神駅、梅・美木多駅 ⑥七道駅、白鷺駅、光明池駅、堺市駅、津久野駅、北花田駅 ⑦七道駅、初芝駅、梅・美木多駅、光明池駅、堺市駅 ⑧百舌鳥駅 ⑨七道駅、浅香山駅、堺市駅 ⑩梅・美木多駅 ⑪七道駅、堺市駅 ⑫浜寺公園駅、初芝駅、梅・美木多駅、光明池駅、津久野駅 ⑬三国ヶ丘駅、萩原天神駅、梅・美木多駅

以上の考え方やめざすべき都市構造における拠点の役割や特徴、都市機能の施設特性や現在の立地状況を踏まえて、本市における誘導施設及び都市機能誘導区域の設定方針として整理します。

2.誘導施設及び都市機能誘導区域の設定方針

(1) 誘導施設設定及び都市機能誘導区域設定の考え方

誘導施設は、都市の居住者の共同の福祉や利便のために必要な施設で、都市機能誘導区域ごとにその区域の特性等に応じて誘導すべき施設を位置づけたものです。

都市計画運用指針（第12版 国土交通省）では、誘導施設の設定について以下の考え方が示されています。

誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、

- ・ 病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齢化の中で必要性の高まる施設
 - ・ 子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
 - ・ 集客力がありまちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設
 - ・ 行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設
- などを定めることが考えられる。

資料：第12版 都市計画運用指針（国土交通省）

都市機能誘導区域は、居住誘導区域内に設定するものであり、医療・福祉・子育て支援・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、これら各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

都市計画運用指針（第12版 国土交通省）では、都市機能誘導区域設定の考え方について以下が示されています。

都市機能誘導区域は、例えば、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充足している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定することが考えられる。

また、都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることが考えられる。

資料：第12版 都市計画運用指針（国土交通省）

また、本計画における都市機能の誘導とは以下のことを指します。

- 現在立地している施設を維持する→将来的な転出を抑制
- 現在立地している施設と同じ機能を持つ施設を増やす→施設の転出を抑制しつつ機能強化
- 現在立地していない新たな機能を持つ施設の立地誘導→区域への移転・集約、新たな機能導入

(2) 誘導施設の設定方針

①利用圏域が広い都市機能の誘導

都市計画マスタープランにおける拠点形成の方向性を見据えた都市機能のうち、現状の施設の立地状況を踏まえ、主に利用圏域が広い都市機能を備えた施設について、拠点周辺での維持・充実を図るため誘導施設として設定します。

＜利用圏域が広い都市機能＞	
医療	高度な医療を提供する病院
子育て支援	保健センター
商業	商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）
歴史・文化・交流	ホール、図書館等の文化施設
行政	市役所・区役所
産業	ホール機能やインキュベーション機能を備えた産業支援施設

②「立地適正化計画制度に基づく誘導施設」と「立地が望ましい施設」を設定

誘導施設のうち、都市機能誘導区域のみに誘導をめざす「立地適正化計画制度に基づく誘導施設」と、拠点以外での立地も許容しつつ拠点での維持もしくは充実をめざす「立地が望ましい施設」に分類し位置づけを行います。

また、生活に身近な施設や、立地適正化計画制度において誘導施設として想定されない業務施設等について、拠点周辺に立地することで都市計画マスタープランで方向づけた拠点形成の実現につながることから「立地が望ましい施設」として位置づけます。

	機能	施設		
			○	
立地適正化計画制度に基づく誘導施設	医療	○医療施設（特定機能病院）		医療法第4条の2に規定する特定機能病院
		○医療施設（三次救急医療機関）		大阪府保健医療計画における三次救急医療機関
	子育て支援	○子育て支援施設（保健センター）		堺市保健所及び保健センター条例第3条第1項に規定する施設
	歴史・文化・交流	○文化施設（芸術文化ホール）		堺市民芸術文化ホール条例第1条に規定するホール
		○文化施設（文化会館）		堺市立文化会館条例第1条に規定する文化会館 堺市教育文化センター条例第4条第1項第1号に規定する施設
		○文化施設（図書館）		図書館法第2条第1項に規定する図書館（南図書館分館以外の分館を除く）
	行政	○行政施設（市役所）		本市の市役所庁舎
		○行政施設（区役所）		本市の区役所庁舎
産業	○産業支援施設（ホール機能を備えたもの）		産業支援機関でありホール機能（客席数800席以上）を備えたもの	
	○産業支援施設（インキュベーション施設）		新事業創出促進法に基づく新事業創出支援施設	
立地が望ましい施設	商業	○商業施設		
	業務	○業務施設 ○生産施設 ○物流施設		
	文化・交流	○文化施設（図書館機能を備えたもの）		
		○公共的空間（憩い・賑わい・交流の創出に寄与するもの）		
	○生活に身近な施設			

(3) 都市機能誘導区域の設定方針

①都市機能誘導区域を設定すべき拠点

都市計画マスタープランにおいて、広域的な都市機能の集積を図る方向性を示している都心、都市拠点、地域拠点において、都市機能誘導区域を設定します。また、駅前拠点において、「立地適正化計画制度に基づく誘導施設」が立地している拠点に都市機能誘導区域を設定します。

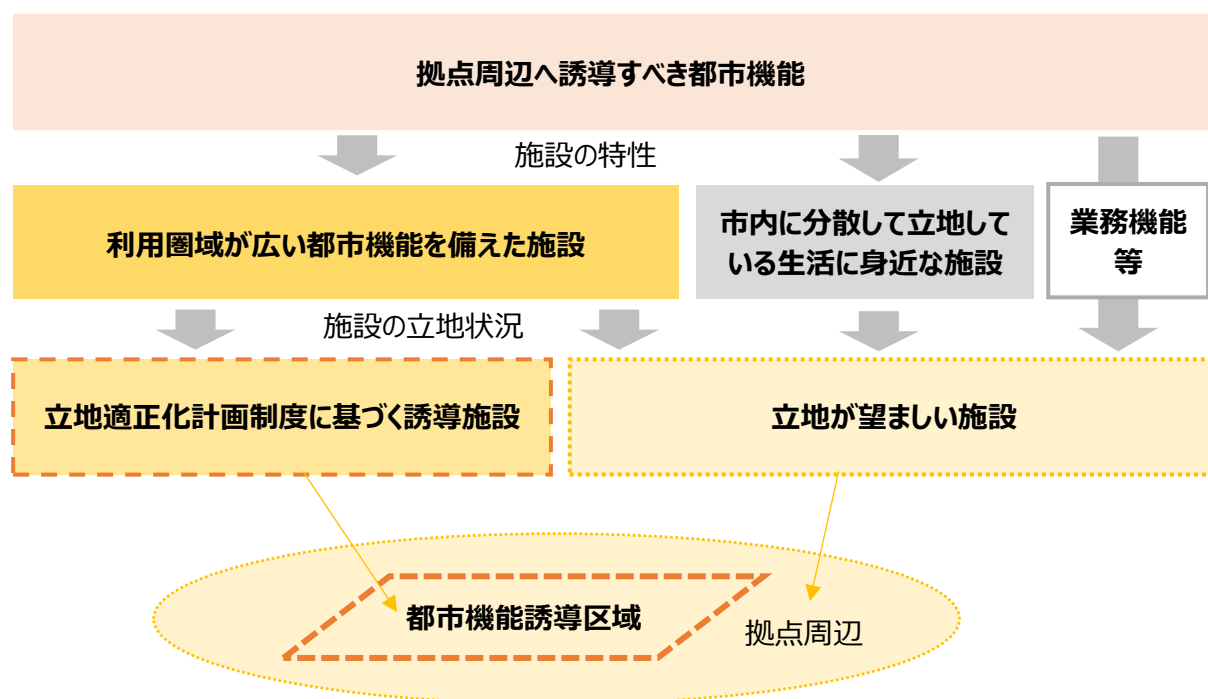
なお、臨海都市拠点は、用途地域が工業専用地域であり、居住誘導区域外のため、都市機能誘導区域の設定は行いません。

②都市機能誘導区域の規模

都市機能誘導区域の範囲は、拠点にある鉄道駅や区役所から徒歩や自転車等により容易に移動できる範囲（概ね 800m圏）で商業系用途地域を基本としつつ、「立地適正化計画制度に基づく誘導施設」が立地している、もしくは立地が予定されている場合は、その施設を含む範囲で設定します。

また、「立地が望ましい施設」を位置づける区域の範囲は、鉄道駅等を中心とした概ね 800m圏で法令等により当該施設が立地可能な区域とします。

都心については、都市機能の集積状況を踏まえて、商業地域に都市機能誘導区域を設定します。また、都市計画マスタープランに示された都心の範囲を「立地が望ましい施設」を位置づける区域に設定します。

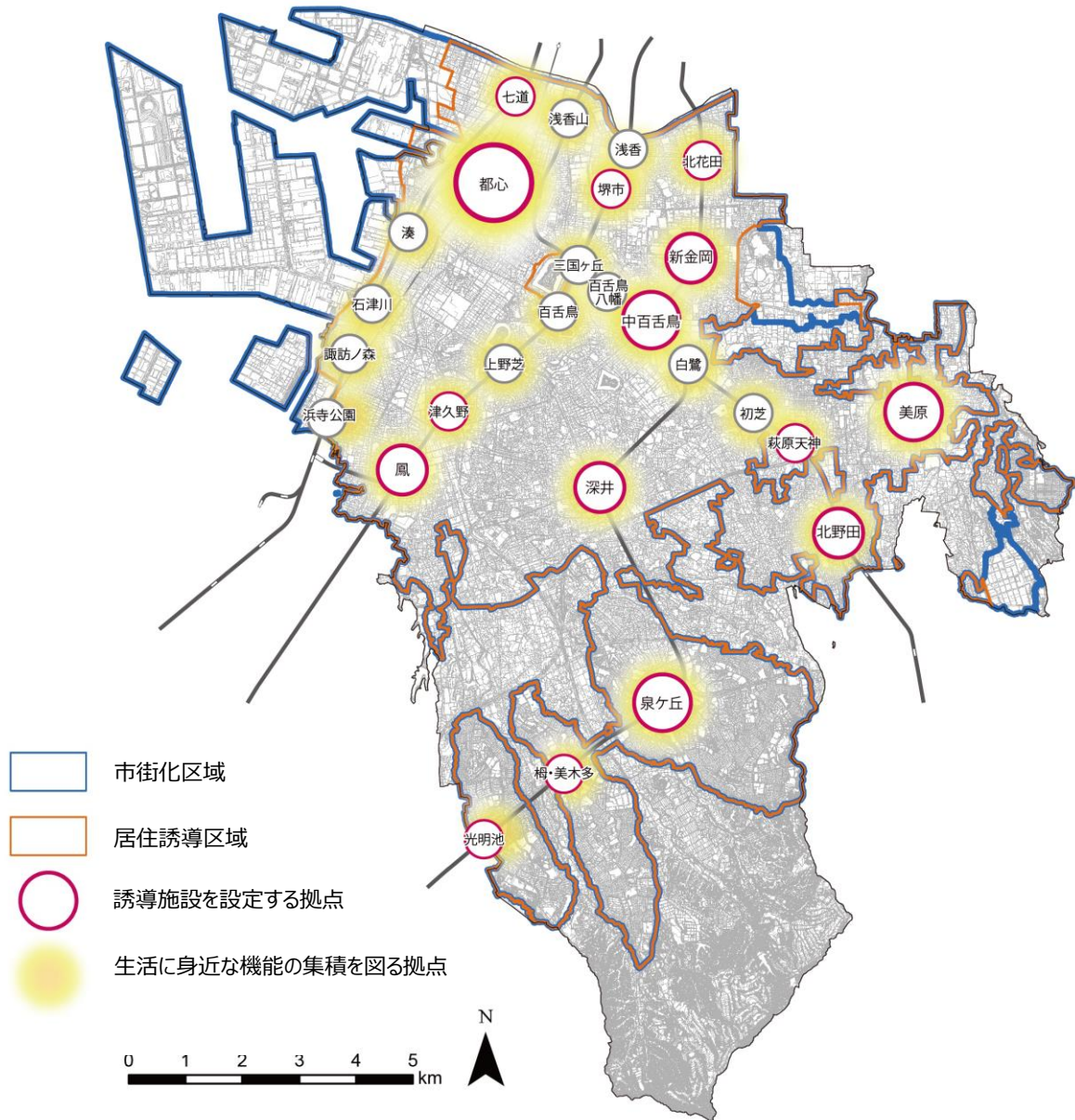


なお、都市計画マスタープランの見直しや、用途地域等の見直しがある場合は、必要に応じて誘導施設や都市機能誘導区域の見直しを行います。

3.都市機能を集積する拠点

都市機能の誘導に関する基本的な考え方、誘導施設及び都市機能誘導区域の設定方針を踏まえて、都市機能の集積を図る拠点を以下のとおり設定します。

また、誘導施設を設定する拠点と都市機能の誘導において連携する主なエリア計画等を次頁「4.誘導施設及び都市機能誘導区域」に示します。



都市機能を集積する拠点

4.誘導施設及び都市機能誘導区域

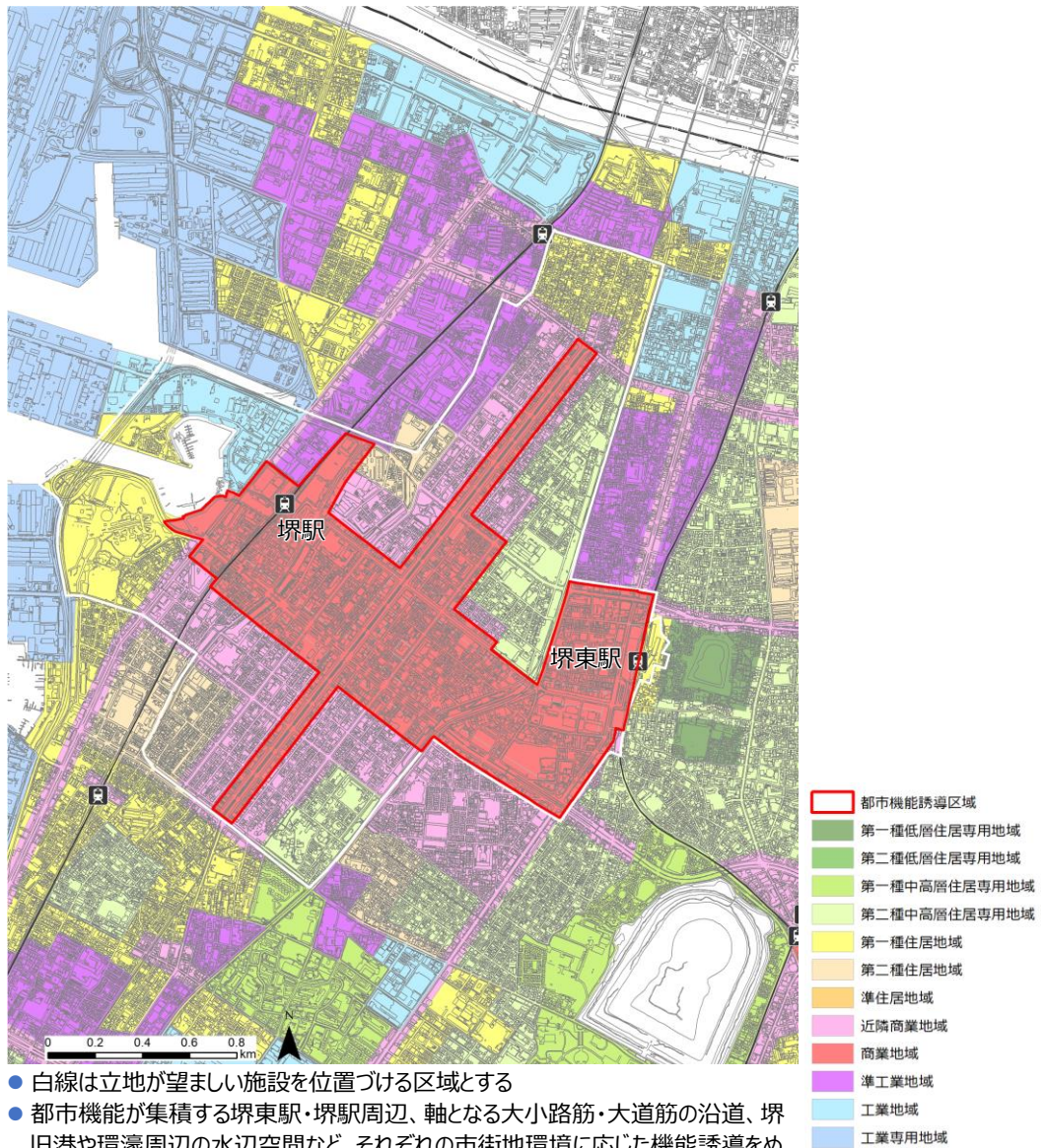
(1) 都心

<誘導施設>

立地適正化計画制度に基づく誘導施設	
○子育て支援施設（保健センター）	○文化施設（芸術文化ホール）
○行政施設（市役所）	
立地が望ましい施設	
○商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）	
○商業・業務施設（低層部に交流・滞在空間を備えたもの）	
○文化施設（図書館機能を備えたもの）	
○公共的空間（憩い・賑わい・交流の創出に寄与するもの）	
○生活に身近な施設	

<都市機能誘導区域>

堺東駅から堺駅にかけての商業地域及び大道筋沿道の商業地域の下図の範囲とする。



<都市機能の誘導において連携する主なエリア計画等>

・ **堺都心未来創造ビジョン（2023年5月策定）**

【堺都心部の未来に向けて】 多様な人が集い交流する魅力的な“堺都心部”へ



古くから海に開かれた堺は、海を通じ世界へとつながる流通往来の拠点でした。その中でも堺都心部は、日本最古の官・竹内街道など主要な街道の結節点に位置し、水陸交通の要となる**交流の拠点として発展**しました。

現代においても、様々な交流が生まれるポテンシャルを有しており、**訪れる・働く・住む人など多様な人の交流が堺都心部を活性化させる**という考えのもと、市民・事業者・行政等が力を合わせ取組を進めることが必要です。

堺都心部の未来に向けて、類いまれな歴史文化や多様な都市機能等の地域資源を活かし、**人を惹きつける魅力を高め、人が出会い・交流する場、それらを結ぶ居心地が良く歩きたくなる人中心のウォーカブルな空間**を創出し、魅力的な堺都心部をめざします。



堺鉄砲鍛冶屋敷



旧堺燈台



堺伝匠館



フェニーチェ堺



さかい利晶の杜



阪堺線

【堺都心部の活性化に向けて】

[コンセプト]

多様な人が交流し、企業が集まる、堺の成長をけん引する魅力的な堺都心部
～新たな企業価値の創造と都市ブランドの確立～

[取組方針]

魅力を磨く～地域資源を活かして魅力を高める～

- 堺東、堺駅・堺旧港、環濠の 3 エリア固有の地域資源を活かした来街者等を惹きつける場の創出

魅力を結ぶ～人・地域・資源・情報・サービスをつなぐ～

- SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクト
- 道路、公園、民間空地など、地域の資源として存在する公民の既存ストック（都市アセット）の活用によるウォーカビリティの向上
- 公共交通軸の強化や次世代モビリティ等の活用による、便利、快適かつ面的な移動環境の形成

魅力を育てる～公民連携によりエリア価値を向上させる～

- 市民、事業者、行政など様々なプレイヤーによるビジョンの共有
- 公民の多様な主体による協働体制の構築と、持続可能な地域経営に向けた取組の推進



※パースは将来イメージであり、確定したものではありません。

<今後の取組の方向性>

- ・ 瓦町公園周辺の更新
- ・ 堺旧港の賑わい創出
- ・ 環濠の水辺を活かした空間形成
- ・ SMI プロジェクト
- ・ 駅街区の更新
- ・ 伝統産業や歴史文化を活かした来訪魅力の創出 等

※枠内は参考掲載

(2) 都市拠点

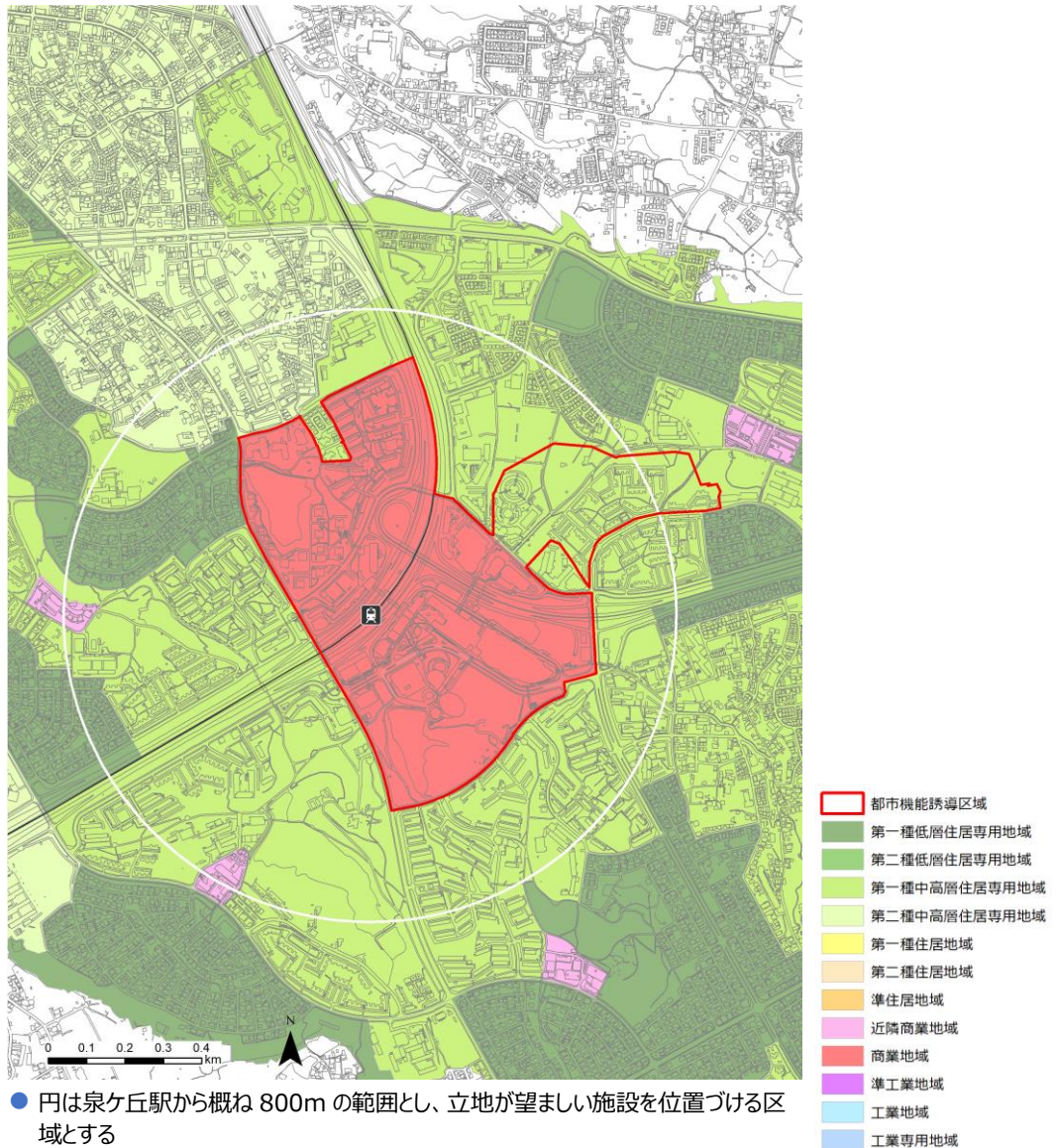
① 泉ヶ丘

<誘導施設>

立地適正化計画制度に基づく誘導施設
○医療施設（特定機能病院） ○文化施設（図書館）
立地が望ましい施設
○商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの） ○業務施設（次世代ヘルスケア関連の事業を行うもの） ○公共的空間（憩い・賑わい・交流の創出に寄与するもの） ○生活に身近な施設

<都市機能誘導区域>

泉ヶ丘駅周辺の商業地域及び病院予定地（第一種中高層住居専用地域）を含む下図の範囲とする。



＜都市機能の誘導において連携する主なエリア計画等＞

・ **SENBOKU New Design (2021年5月策定)**

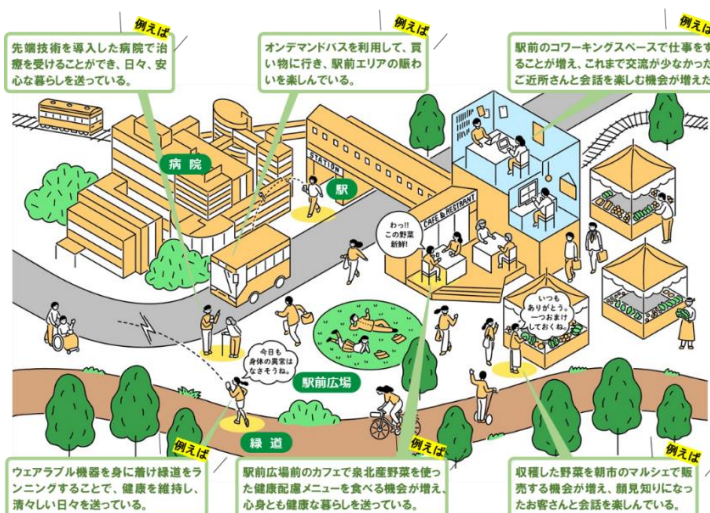
○ 分野別の取組方針 分野6 都市機能

1 多様なライフスタイルに応じた駅前エリアの機能再編
取組方針

＜泉ヶ丘駅前エリア＞

泉北ニュータウンの顔として、次世代ヘルスケア産業等の誘致、住宅・教育機関・公園・児童施設・宿泊施設・商業施設なども含めた多様な機能の導入・集積により、広域的に人を惹き付ける魅力を創出し、南大阪地域の未来をリードする拠点をめざす。

また、泉北ニュータウンならではのライフスタイルの創造発信や、ICTなどの先端技術を活用した住民サービスの提供など、積極的に公民が連携することで、駅前の広場や公園、道路などの公共空間の再編や利活用を進め、グランドレベルでの人々の賑わいと回遊性を創出する。



10年後のまちの姿と暮らす人の姿（イメージ）「駅前及び周辺エリア」

・ **ビッグバン及び泉ヶ丘公園基本計画 (2022年3月策定)**

○ ビッグバン・泉ヶ丘公園一体運営の意義

ビッグバンは子どもと保護者で遊びと学びを一緒に体験できる施設であり、泉ヶ丘公園は駅からの徒歩圏内でありながら、緑豊かな広大な空間が最大の魅力である。

両者の強み等を一体的に活かすことで、泉ヶ丘エリアに「新たな価値を創造」し、「子育て・子育て、宇宙技術体験・発信、SDGs・歴史文化の教育の拠点」としてエリアを先導する役割を担うことで、子どもが未来への希望を抱かせる運営をめざす。

ビッグバン・泉ヶ丘公園の将来像	
子どもが未来に向かい創造的に学び遊ぶ子育ての拠点に	
ビッグバン・泉ヶ丘公園のコンセプト	
「宇宙」と「地球環境」をテーマに創造力をはじめ社会を生き抜く力を育み、そのエネルギーを周辺にも波及させる	
子どもたちが協働する 多彩なプログラムにより、子どもたちが主体的に協働する場を提供	子育てを実感できる 保護者が子育てを楽しむことができ、安心して子育てを実感できる場を創出
市民とともに育む 地域の資源を活かした事業・活動を市民とともに育む	エリア全体で新たな魅力を創出 ビッグバンと公園、周辺施設が連携し回遊を創出

＜今後の取組の方向性＞

- ・ 公的賃貸住宅の集約・建替えによる活用地の活用
- ・ 駅前施設（南北）の更新・再整備
- ・ 近畿大学医学部等と連携した先進医療の活用や健康長寿の取組の促進
- ・ 堺市立ビッグバン及び泉ヶ丘公園の一体的活用
- ・ ICTなどの先端技術を活用した市民サービスの提供
- ・ 公共空間の再編や利活用による賑わいや回遊性の創出

等

※ 枠内は参考掲載

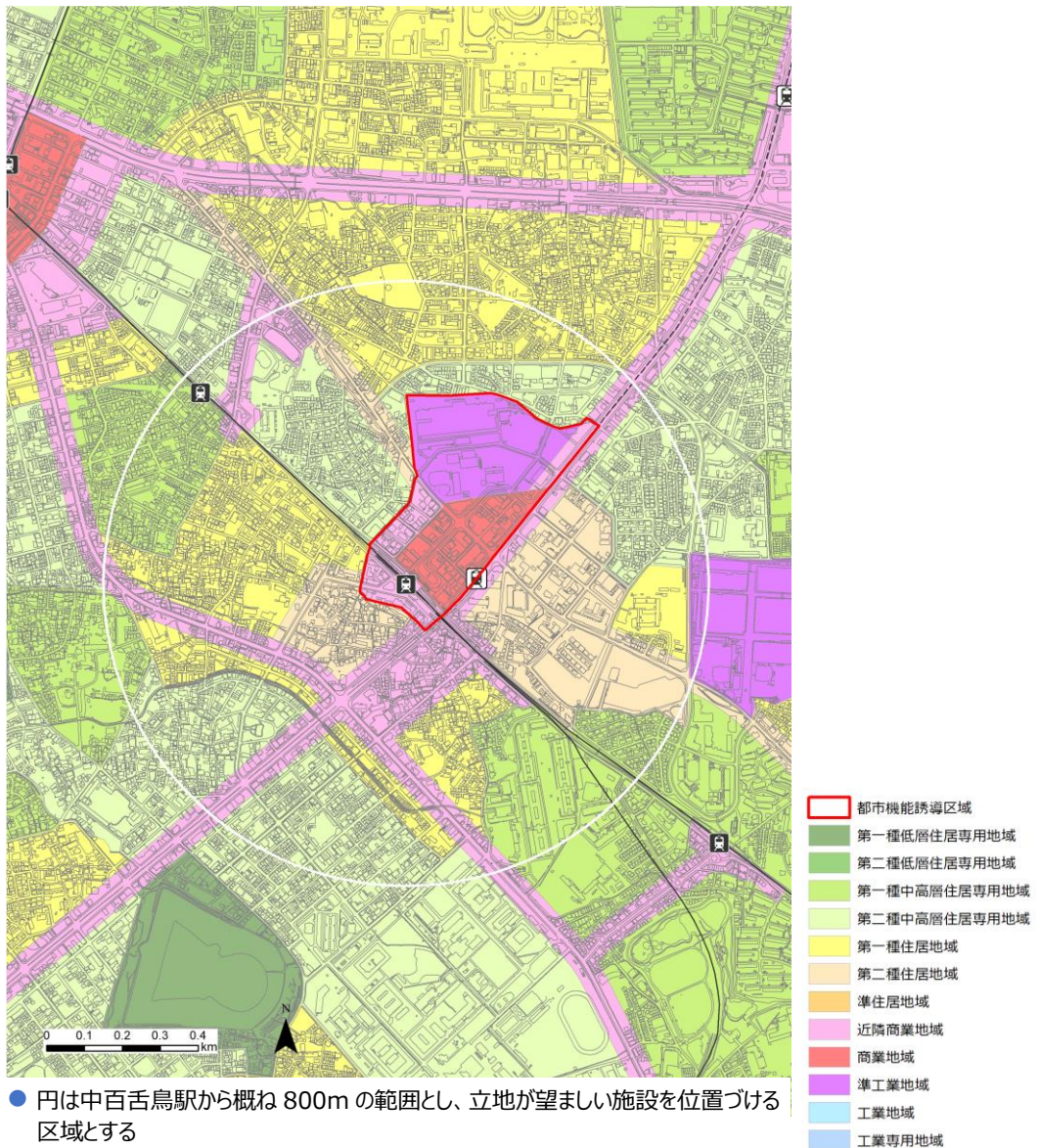
②中百舌鳥

<誘導施設>

立地適正化計画制度に基づく誘導施設
○産業支援施設（ホール機能を備えたもの）
○産業支援施設（インキュベーション施設）
立地が望ましい施設
○商業・業務施設（賑わいと多様な交流を育む拠点を備えたもの）
○公共的空間（憩い・賑わい・交流の創出に寄与するもの）
○生活に身近な施設

<都市機能誘導区域>

中百舌鳥駅周辺の商業地域、近隣商業地域及び準工業地域の下図の範囲とする。



<都市機能の誘導において連携する主なエリア計画等>

・ **中百舌鳥駅前北側交通広場の再編について**

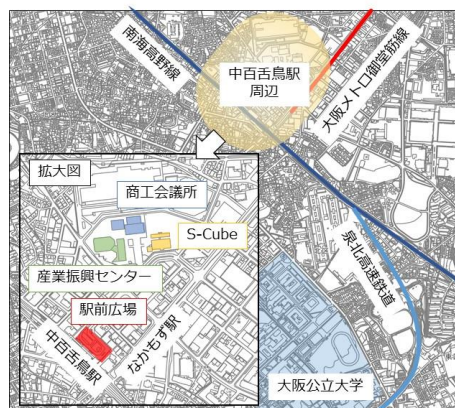
(令和4年度第1回堺市都市計画審議会報告資料)

本市では、中百舌鳥駅周辺の活力と多様な交流を育むイノベーション創出拠点の形成をめざしており、その実現に向け、中百舌鳥駅周辺で進める成長産業や新事業を生み出すイノベーション創出の取組と相乗効果を発揮し、都市拠点にふさわしい賑わいや活力を感じられる駅前空間の創出や交通利便性の向上に取り組む。

また、産学官連携の取組として、大学・民間事業者・産業支援機関・行政で令和3年2月に「NAKAMOZU イノベーションコア創出コンソーシアム」を設立し、中百舌鳥エリアの活性化を図るため、協力・連携し取り組んでいる。

○ 駅前広場再編の考え方

都市拠点にふさわしい賑わいや活力を感じられる駅前空間の創出に向けて、駅が持つ「交通結節点機能」、「都市の拠点機能」、「玄関口としてのシンボル機能」を強化するため、駅前広場を再編する。



利用者の利便性向上に資する
乗り継ぎ改善

公民連携による
賑わいや魅力の創出

居心地がよく歩きたくなる
ウォーカブルな駅前空間の形成

▶ 駅前広場の一部を土地利用転換することにより、交通結節点の機能向上や民間活力の活用、回遊性の向上等につなげ、賑わいと多様な交流を育む拠点の創出や中百舌鳥周辺全体の価値の向上を図る

・ **「北部エリア」の土地活用の方向性について**

(NAKAMOZU イノベーションコア創出コンソーシアム (2023年5月) 資料)

NAKAMOZU イノベーションコア創出コンソーシアムでは、イノベーション創出の重要な拠点の一つで、新事業創出・産業支援機関が集積し、また低・未利用地の活用も期待される「北部エリア」の土地活用について、会員相互の意見交換を通じてその方向性を検討し、土地活用の一案として取りまとめた。

- 拠点形成に向けた基本方針 「人を呼び込み」「交流を生み出し」「ビジネスを育てる」
- 土地活用に向けた基本戦略 ~機能充実と回遊性の向上に向けたエリアリノベーション~

- 既存施設を共有・有効活用し、不足する機能については新たに設置
- 効果的な施設配置や回遊性の向上等により、エリア全体の一体感を創出
- 必要機能とそれを補完（機能面・収益面）する施設を組み合わせる設置

・ **(仮称) 中百舌鳥駅周辺エリアのビジョン (策定中)**

イノベーション創出拠点等の上位計画でめざすべき姿の実現に向け、中百舌鳥駅周辺エリアの地域特性や解決すべき課題に対して、中百舌鳥駅周辺エリアの役割や市民、事業者、関係者など多様な主体の取組の方向性を示す。

<今後の取組の方向性>

・ 中百舌鳥駅前北側交通広場の再編

・ 北部エリアの利活用の検討

等

※枠内は参考掲載

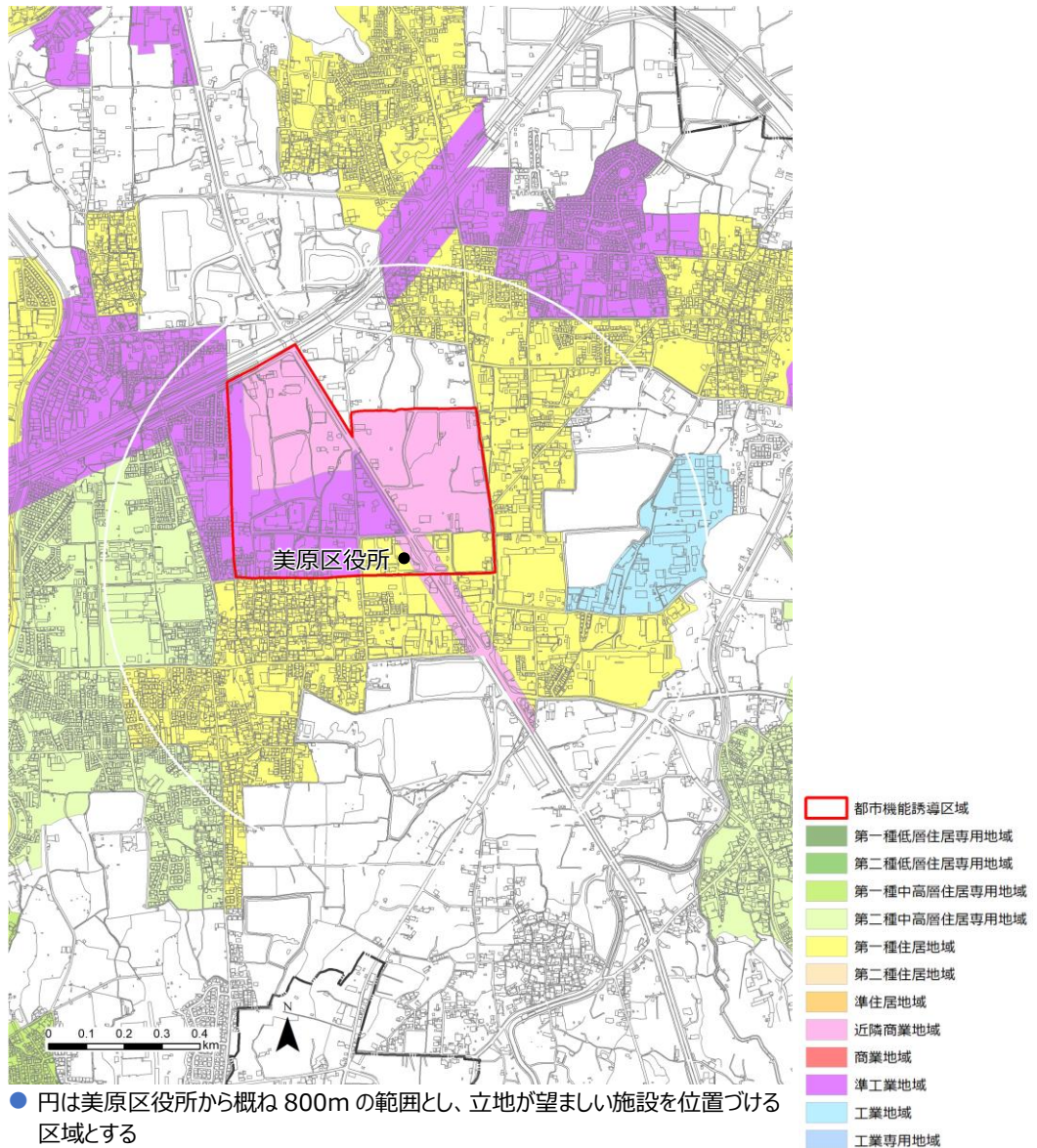
③美原

<誘導施設>

立地適正化計画制度に基づく誘導施設	
○子育て支援施設（保健センター）	○文化施設（文化会館）
○文化施設（図書館）	○行政施設（区役所）
立地が望ましい施設	
○商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）	
○生産施設	○物流施設
○生活に身近な施設	

<都市機能誘導区域>

美原区役所周辺の近隣商業地域、準工業地域及び第一種住居地域の下図の範囲とする。



(3) 地域拠点

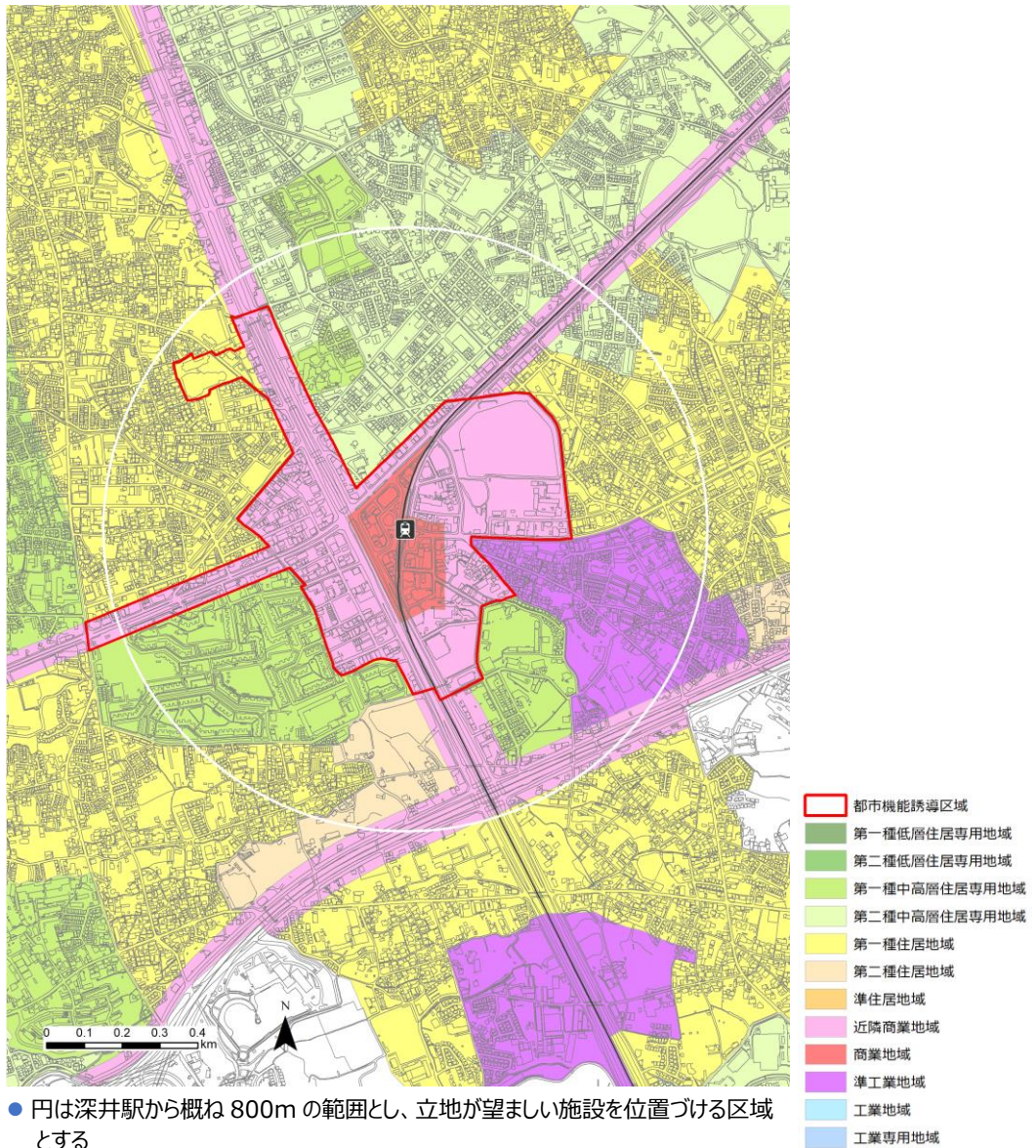
① 深井

<誘導施設>

立地適正化計画制度に基づく誘導施設	
○子育て支援施設（保健センター）	○文化施設（文化会館）
○文化施設（図書館）	○行政施設（区役所）
立地が望ましい施設	
○商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）	
○生活に身近な施設	

<都市機能誘導区域>

深井駅周辺の商業地域、近隣商業地域及び中文化会館等を含む下図の範囲とする。



<都市機能の誘導において連携する主なエリア計画等>

・ **深井駅周辺地域活性化事業基本構想（2022年7月策定）**

○ 基本的な考え方

基本理念（3つの柱）

地域資源の有効活用

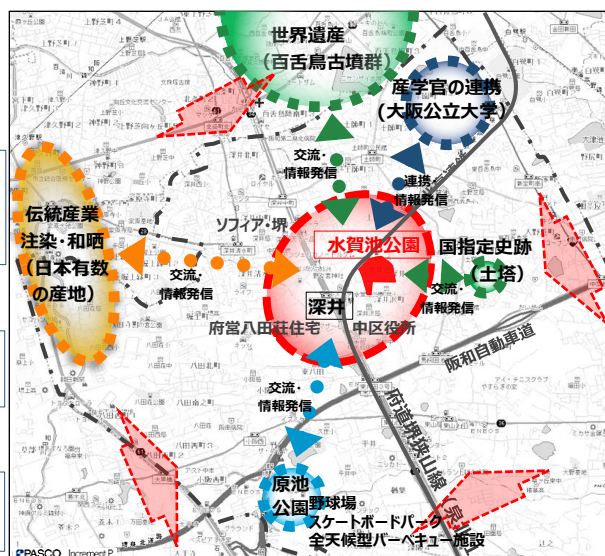
地域資源の価値を最大限に引き出すために知識・技術及び資本を結集させ、長期的視野と計画性を持って取り組み、かつ最適化を検討する。

QOL（クオリティオブライフ）の向上

生きがい、心身の健康、快適な住環境、レクリエーション活動など、さまざまな観点から生活の質を向上させる。

新しい生活スタイルの提供

商業・医療・福祉・行政など、日常生活の核になり得る空間を創出する。



基本方針

**深井駅周辺の市有地を利用転換し、地域活性化の起爆剤とする
深井駅周辺地域の魅力向上と地域拠点機能の強化**

・ **水賀池公園整備基本計画（2022年12月策定）**

[コンセプト] **多様な世代が集い、多様な機能で輝く、持続可能で緑あふれる賑わい空間**

“ここから、深井にあらたな息吹 変わる第一歩”

[整備方針]

- 多様な世代が集い・交流する中区の新たなシンボルエリア
- 公園と商業・サービス・居住など多様な機能が一体となった魅力と賑わいの創出
- 市民から親しまれている公園の特色ある景観（ツツジ・サクラ等）の維持
- 民間活力導入による魅力ある施設の持続可能な運営
- 地域の安全安心を高める新たな防災拠点

○ 水賀池公園 整備イメージ



<今後の取組の方向性>

- ・ 水賀池公園の機能強化と土地利用転換（民間活力の導入）による利活用
- ・ 活用用地の土地利用についての検討
- ・ ウォーカブルな駅周辺環境の形成 等

※枠内は参考掲載

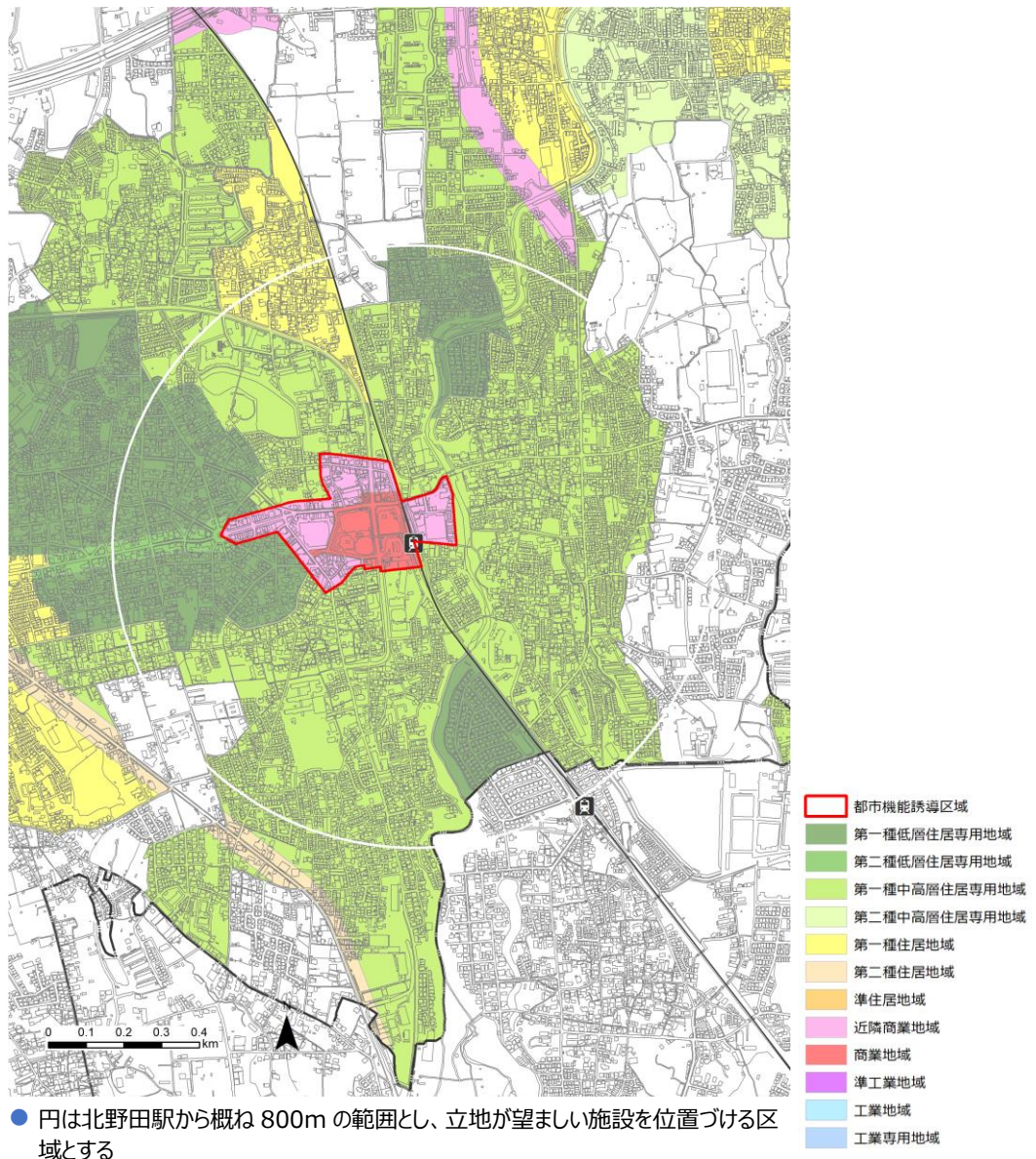
②北野田

<誘導施設>

立地適正化計画制度に基づく誘導施設	
○文化施設（文化会館）	
○文化施設（図書館）	
立地が望ましい施設	
○商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）	
○生活に身近な施設	

<都市機能誘導区域>

北野田駅周辺の商業地域及び近隣商業地域の下図の範囲とする。



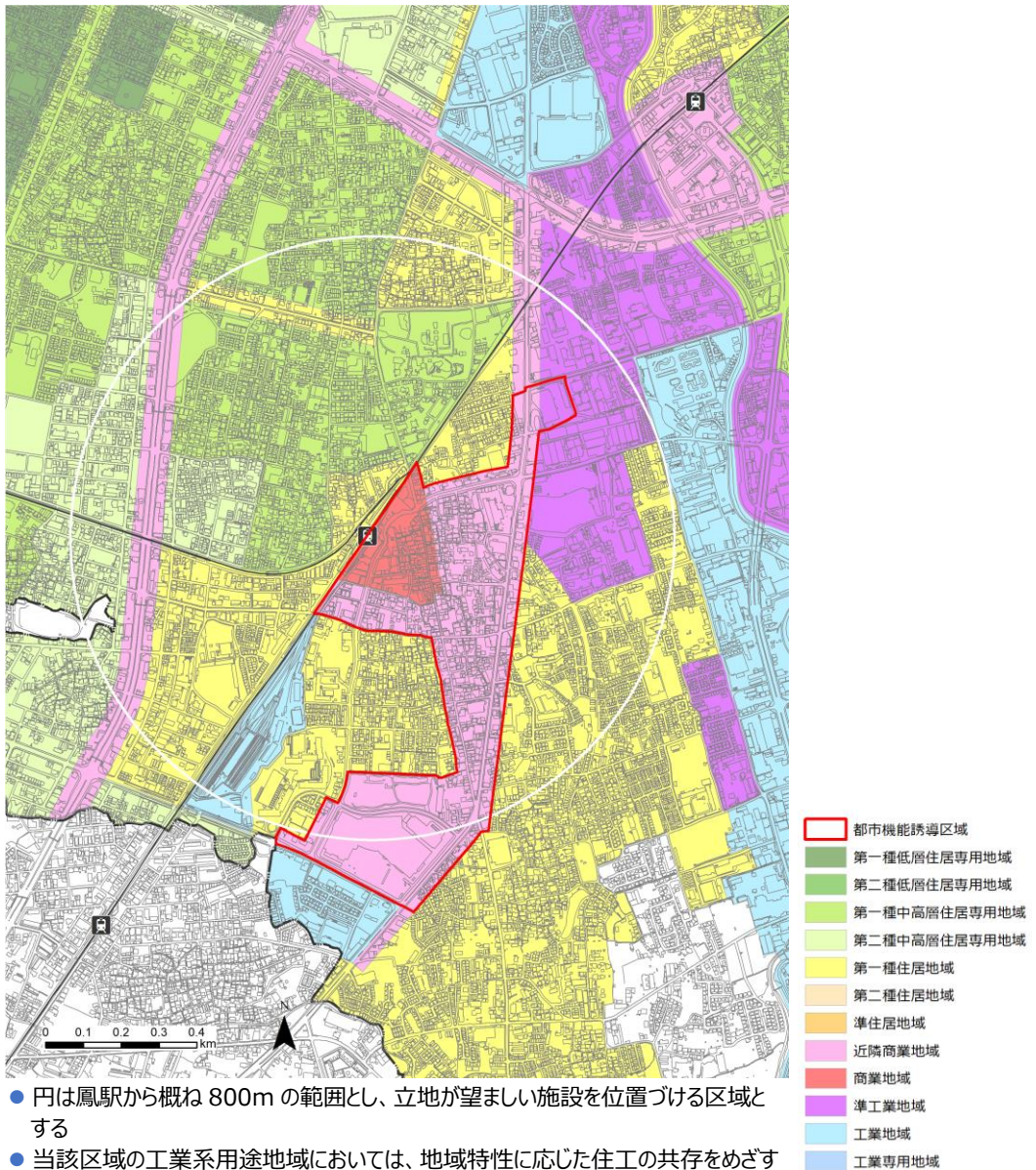
③鳳

<誘導施設>

立地適正化計画制度に基づく誘導施設	
○子育て支援施設（保健センター）	○文化施設（文化会館）
○文化施設（図書館）	○行政施設（区役所）
立地が望ましい施設	
○商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）	
○生活に身近な施設	

<都市機能誘導区域>

鳳駅周辺の商業地域、近隣商業地域及び西区役所を含む下図の範囲とする。



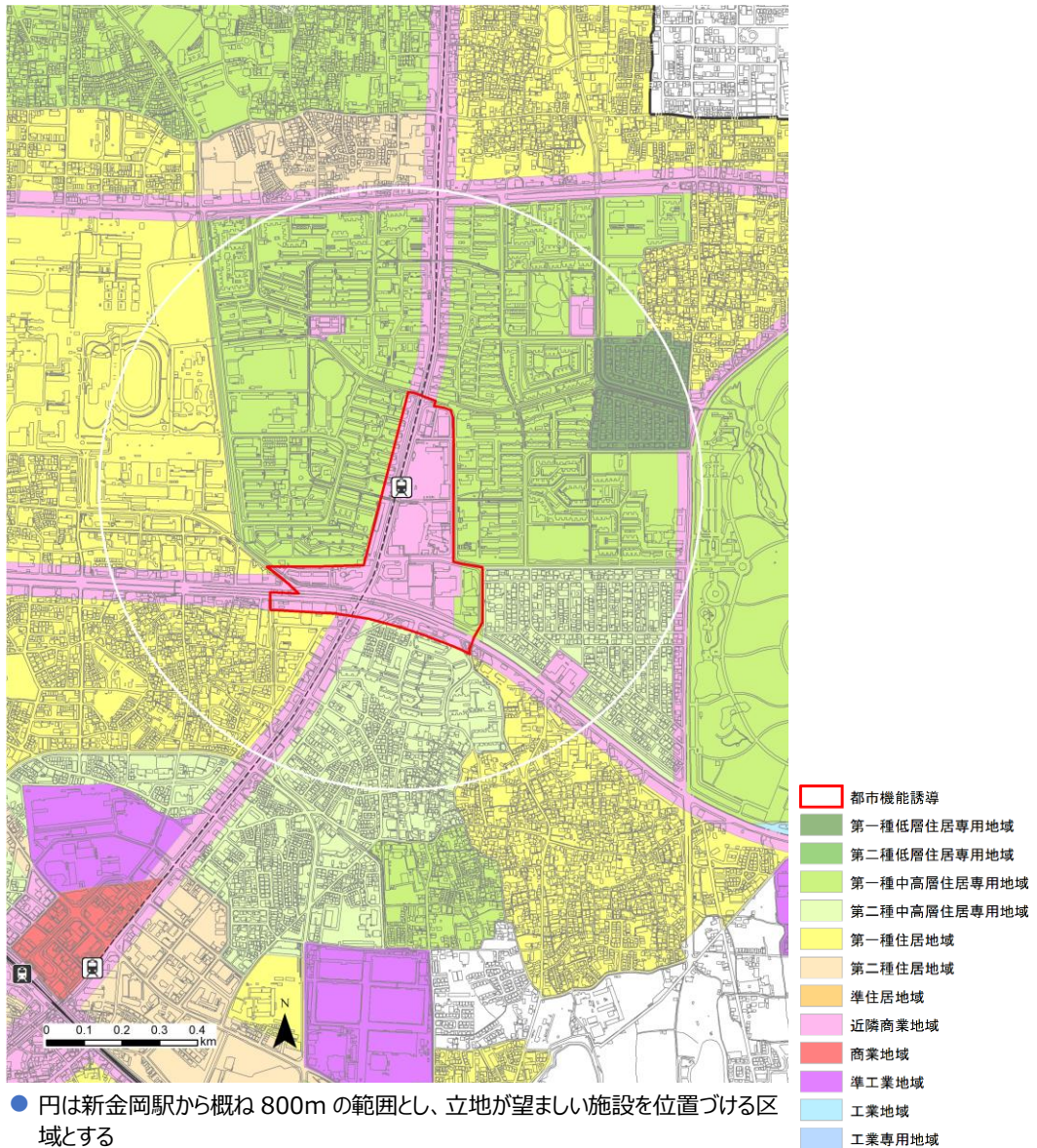
④新金岡

<誘導施設>

立地適正化計画制度に基づく誘導施設	
○子育て支援施設（保健センター）	○文化施設（図書館）
○行政施設（区役所）	
立地が望ましい施設	
○商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）	
○生活に身近な施設	

<都市機能誘導区域>

新金岡駅周辺の近隣商業地域及び新金岡地区地区計画の区域を含む下図の範囲とする。



<都市機能の誘導において連携する主なエリア計画等>

・ **しんかなの住まいまちづくり（堺市地域居住機能再生調整会議 2019年4月策定）**

大阪府・堺市・大阪府住宅供給公社・UR 都市機構で構成する堺市地域居住機能再生調整会議において策定。

○ 住まいまちづくりの基本方針

[コンセプト]

豊かな緑や利便性を活かし次代につなぐ、魅力再生・創造の住まいまちづくり

■ **緑に恵まれた住環境と通勤利便性を活かした「子育てしやすいまち」**

- 子育て世帯向け住宅の供給などによる子育て環境の充実
- 環境に配慮した住宅の供給など循環型の住まい環境の醸成
- 住宅ストックの有効活用と団地建替の連鎖的な展開による時代にマッチした住宅供給



■ **地域資源・インフラを活かした「定住魅力のあるまち」**

- 駅周辺におけるまちなか居住の促進
- 公園・緑地の緑のネットワークを活かした魅力向上
- 高齢者、障がい者等にやさしい誰もが安全安心に暮らせる環境整備



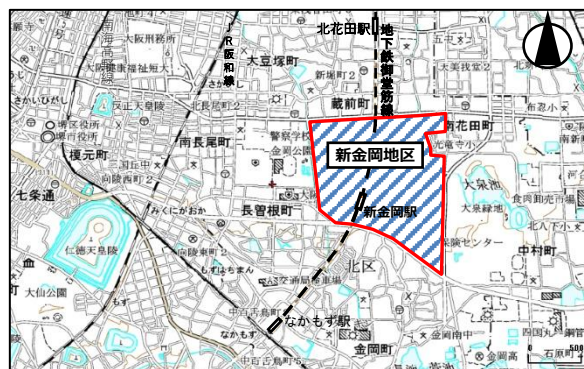
■ **広域的なアクセス利便性を活かした「賑わいと活力あるまち」**

- 駅周辺の活性化
- 生活利便機能の拡充による魅力発信の拠点形成
- 幹線道路沿道の良好なまちなみ形成

・ **（仮称）新金岡地区活性化推進プラン**

（新金岡地区の生活環境の魅力向上に向けた推進方針）（策定中）

公的賃貸住宅の集約建替で創出される活用地の活用方法など、新金岡地区のポテンシャルにふさわしい魅力や活力向上につながる取組及び本市の方向性を示す。



<今後の取組の方向性>

- ・ 各活用地の活用方向性及び整備手法の検討 ・ 新金岡駅周辺の再編検討 等

※枠内は参考掲載

(4) 駅前拠点

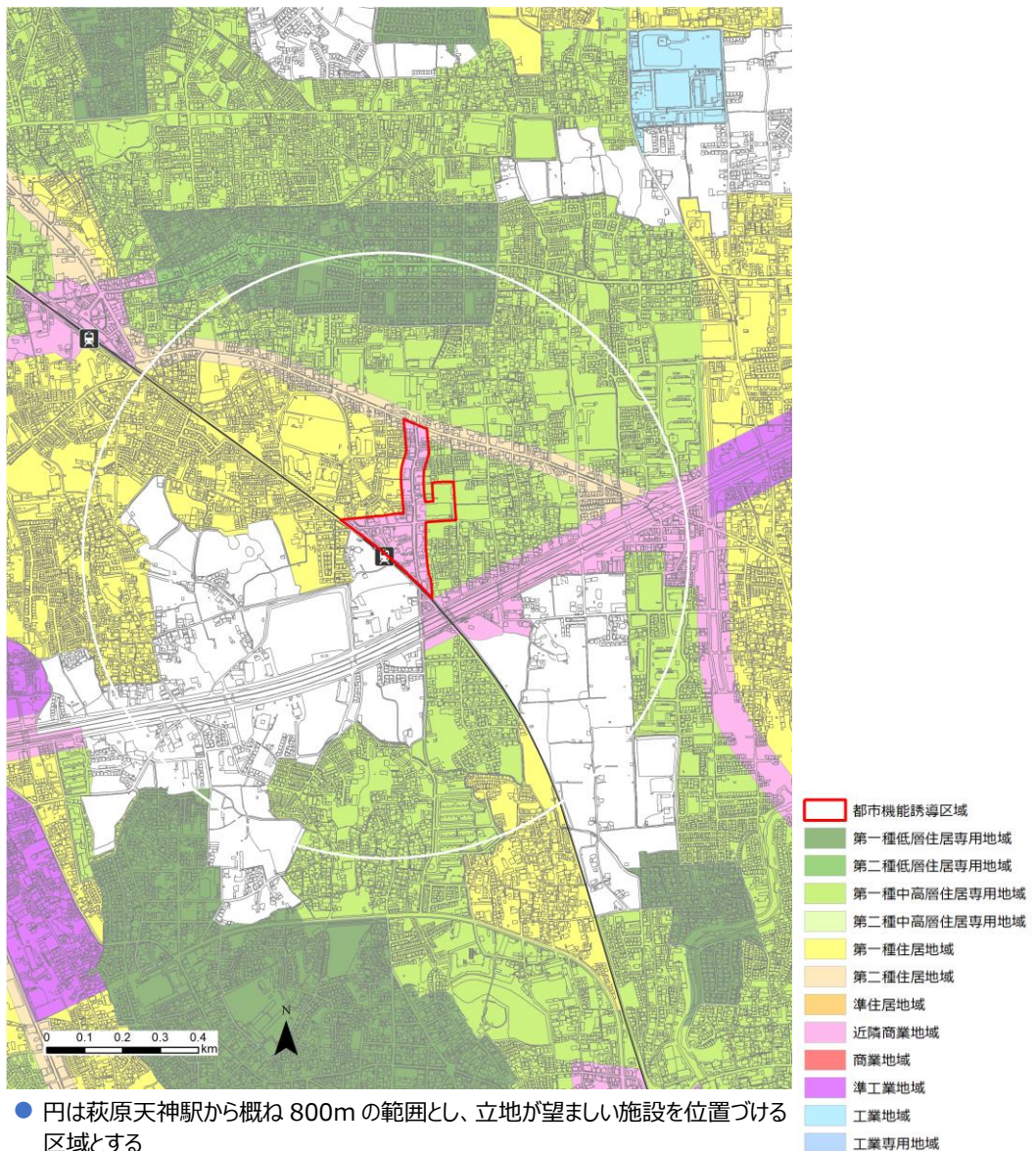
①萩原天神駅

<誘導施設>

立地適正化計画制度に基づく誘導施設	
○子育て支援施設（保健センター）	
○行政施設（区役所）	
立地が望ましい施設	
○生活に身近な施設	

<都市機能誘導区域>

萩原天神駅周辺の近隣商業地域及び東区役所を含む下図の範囲とする。



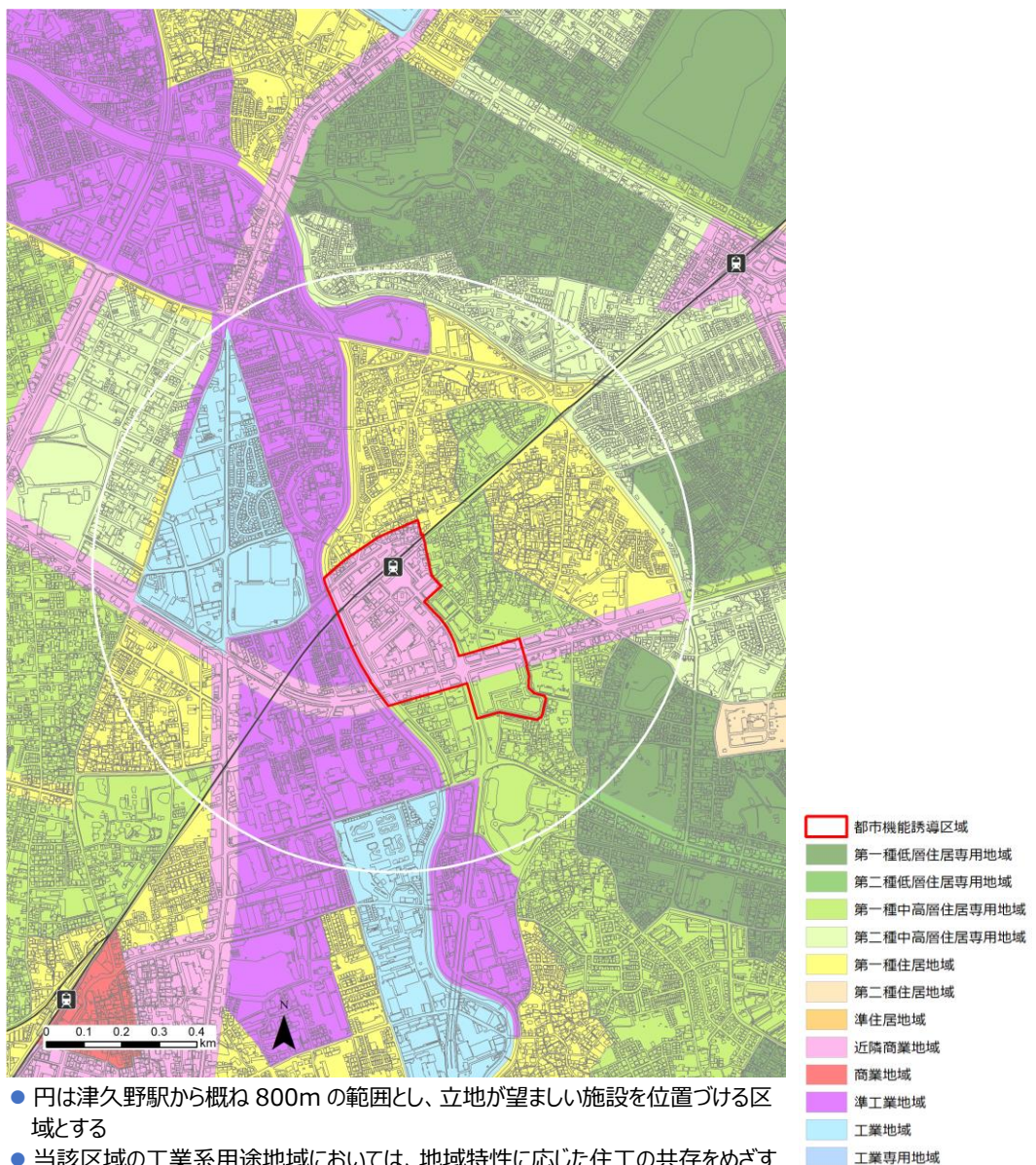
②津久野駅

<誘導施設>

立地適正化計画制度に基づく誘導施設	
○医療施設（三次救急医療機関）	
立地が望ましい施設	
○商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）	
○生活に身近な施設	

<都市機能誘導区域>

津久野駅周辺の近隣商業地域及び堺市立総合医療センターを含む下図の範囲とする。

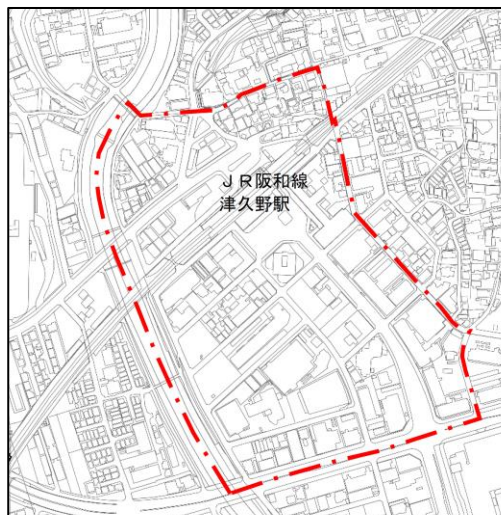


<都市機能の誘導において連携する主なエリア計画等>

・ **都市再開発の方針（2022年8月変更）**

○ 計画的な再開発が必要な市街地のうち特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区（2号地区）

- 地区名：
津久野駅前周辺地区
- 地区面積：
約 13ha
- 地区の再開発、整備等の主たる目標：
津久野駅周辺街区と一体となって駅前拠点にふさわしい都市機能更新を図る。
- 用途、密度に関する基本的方針、その他の土地利用計画の概要：
商業・飲食・サービス機能等の充実や都市型住宅の立地促進を図り、あわせて計画的な土地の利用の共同化及び高度利用を促進する。
- 建築物の更新の方針：
 - ・ 商業・飲食・サービス施設の充実を図る。
 - ・ 老朽化が進む建築物の更新を促進し、都市型住宅や生活利便施設の充実を図る。
- 概ね5年以内に実施予定の主要な面的整備事業又は住宅整備事業の計画概要：
市街地再開発事業



--- 2号地区（津久野駅前周辺地区）の区域

・ **（仮称）津久野駅周辺再整備基本構想（策定中）**

UR 市街地住宅の更新や東西の往来環境改善等の公共施設に係る様々な課題を津久野駅周辺の一体的な再整備により解決することをめざし、公共施設の配置、都市機能更新に向けた施策など具体的な課題解決の方向性を示す。

<今後の取組の方向性>

- ・ 津久野駅周辺の都市機能更新

等

※枠内は参考掲載

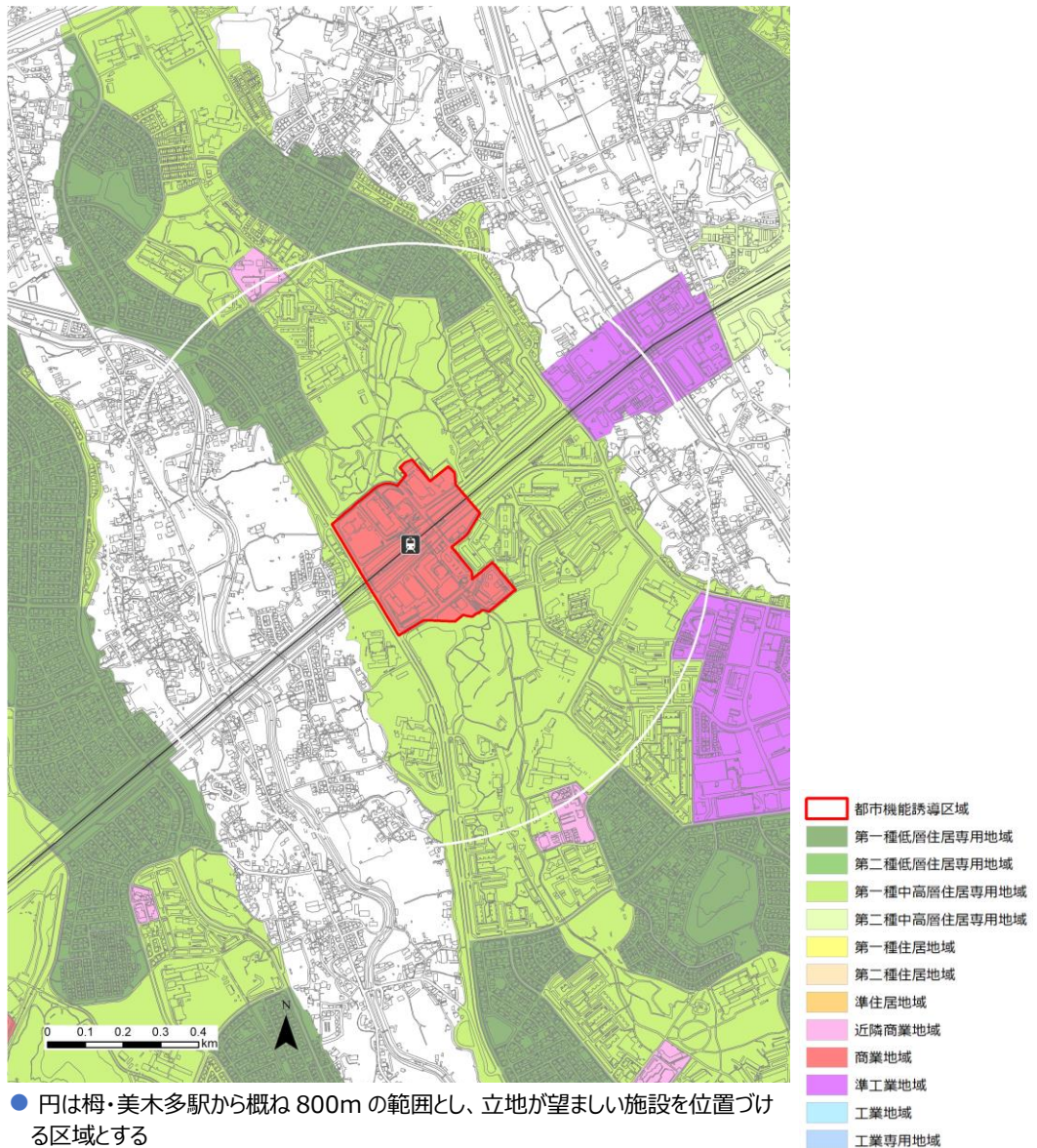
③ 柵・美木多駅

<誘導施設>

立地適正化計画制度に基づく誘導施設	
○子育て支援施設（保健センター）	○文化施設（文化会館）
○文化施設（図書館）	○行政施設（区役所）
立地が望ましい施設	
○生活に身近な施設	

<都市機能誘導区域>

柵・美木多駅周辺の商業地域の下図の範囲とする。



<都市機能の誘導において連携する主なエリア計画等>

・ **SENBOKU New Design (2021年5月策定)**

- 分野別の取組方針 分野 6 都市機能
 - 1 多様なライフスタイルに応じた駅前エリアの機能再編取組方針
 - 《 柵・美木多駅前エリア 》**
 暮らしの魅力を広げる商業機能や生活支援機能、パブリックスペースの充実に向け、2つの大きな公園の間に位置する特長を活かし、南北に抜ける緑道を軸として、安全・快適な歩行空間の拡充や溜まり空間の創出など、多様な世代が交流する賑わいのある空間をめざす。

・ **柵・美木多駅前活性化土地利用構想 (2016年9月策定)**

- 土地利用のコンセプトとまちづくりの方針

[コンセプト]

**人や街がつながり、暮らしを愉しめる水と緑のまち
～パークタウン 柵・美木多～**

2つの大きな公園とその間に位置する駅を一体の「水・緑と賑わいエリア」と位置づけ、南北に抜ける緑道を軸として、多世代が交流し、愉しく、安全・安心に暮らしていけるまちを目標に、駅周辺の施設の機能更新・向上を行い、柵地区をはじめ、ニュータウン地域全体との連携を深めることにより、魅力あるまちをめざしていく。

[まちづくりの方針]

- 方針 1 「水・緑と賑わいエリア」を構成する西原公園と原山公園を『賑わい・交流拠点』と位置づけ、人の交流・参加を通じて、子どもから高齢者まで多様な世代が暮らしを愉しめる場と仕掛けの創出を図る
- 方針 2 「水・緑と賑わいエリア」の中心に位置する地区センターでは、施設更新等を適切に誘導し、暮らしの魅力を広げる商業機能や生活支援機能、パブリックスペースの充実を図る
- 方針 3 駅と周辺住宅地を結ぶ緑道を『賑わい・交流軸』と位置づけ、歩行者等の安全・快適な動線ネットワークを形成するとともに、駅前地域の魅力向上を進める

【取組状況】

○ **南北駅前広場再整備 (2023年7月一部供用開始)**

- ・公共交通と一般車の分離による安全性・利便性の向上
- ・歩行者動線整備、パブリックスペースの充実



○ **原山公園再整備 (2020年9月開設)**

- ・屋外、屋内プール整備、緑道再整備、健康遊具の設置 等



○ **駅前施設の更新 (2019年4月、2020年4月)**

- ・民間施設の更新による商業機能の充実、住宅供給



<今後の取組の方向性>

- ・ 駅前交通広場の再整備による安全性・利便性の向上
- ・ 緑道を軸とした安全・快適な動線ネットワークの形成
- ・ 賑やかで親密感のある駅前空間の形成
- ・ 生活を支える機能の維持・誘導 等

※枠内は参考掲載

④光明池駅

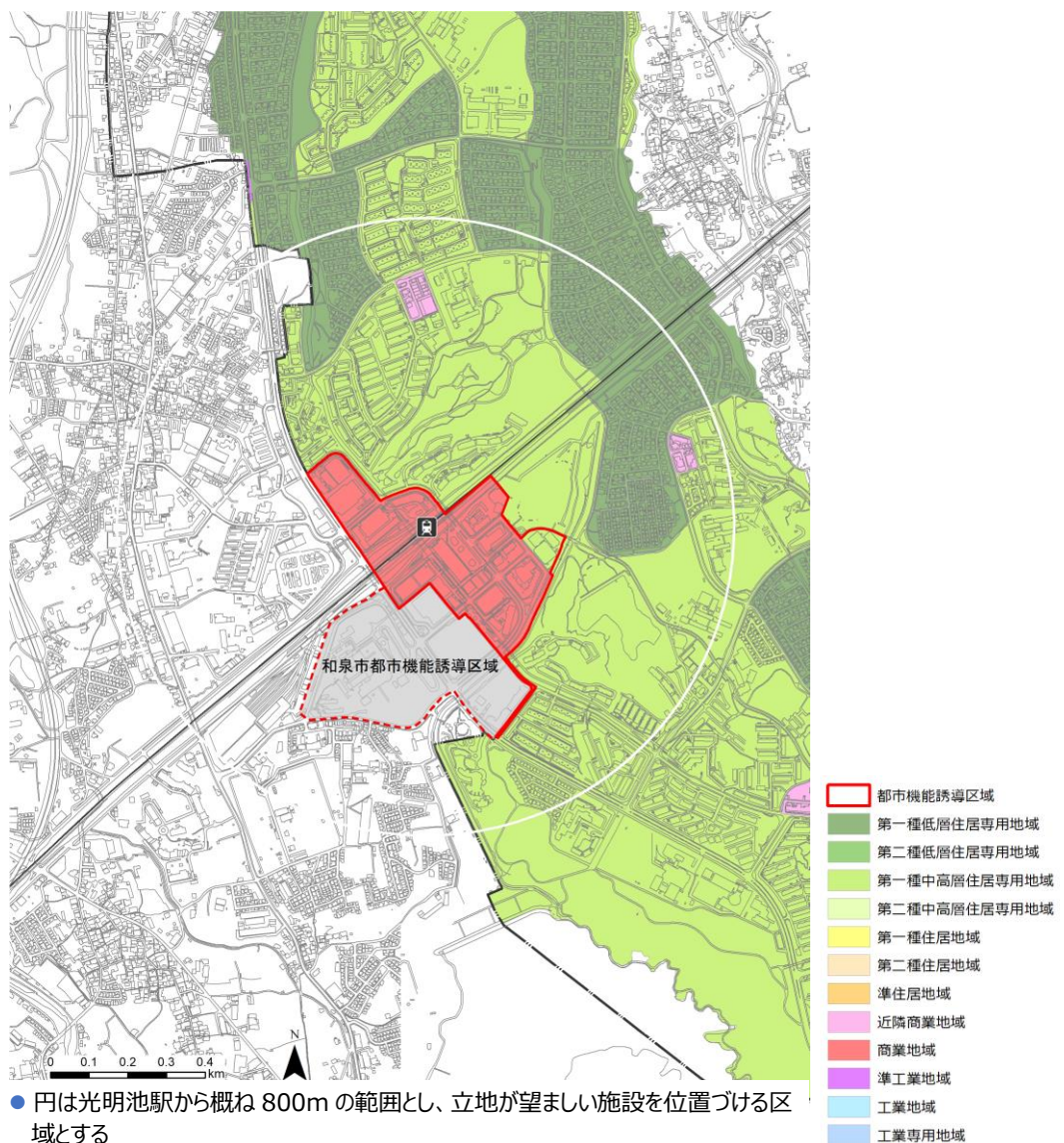
<誘導施設>

立地適正化計画制度に基づく誘導施設	
○文化施設（図書館）	
立地が望ましい施設	
○母子医療に関する機能を持つ施設※、商業施設（施設の床面積の合計が1万㎡を超えるもの）※	
○生活に身近な施設	

※和泉市域において都市機能誘導区域が設定されており、これらの施設は誘導施設として設定されている。

<都市機能誘導区域>

光明池駅周辺の商業地域及び南図書館美木多分館を含む下図の範囲とする。



- 円は光明池駅から概ね 800m の範囲とし、立地が望ましい施設を位置づける区域とする
- 和泉市の都市機能誘導区域は参考に概ねの位置を示したもの

<都市機能の誘導において連携する主なエリア計画等>

・ **SENBOKU New Design (2021年5月策定)**

○ 分野別の取組方針 分野 6 都市機能

1 多様なライフスタイルに応じた駅前エリアの機能再編
取組方針

≪光明池駅前エリア≫

泉北ニュータウンにおいて比較的后半にまちびらきされた地区として、今後の駅前施設（商業施設、自転車駐輪場、デッキなど）の更新を見据え、公民が連携し、駅前の道路、広場などの公共空間の再編や利活用、回遊性の向上により、賑わいのある駅前空間を創出する。

・ **光明池駅前地域活性化基本方針 (2023年6月策定)**

○ 将来像と基本方針

[将来像]

居心地のよい暮らしの拠点・光明池

本駅前地域は、商業機能をはじめとした施設の充実による生活利便性の高さや魅力的な公園、分譲マンションを中心に多くの住居が多く立地していることが強みであり、本駅前地域の特長を活かし、将来にわたって活気があり、より豊かに暮らせる駅前地域をめざす。

[基本方針]

方針 1 商業機能の維持・向上、居住機能の強化を促進

泉北ニュータウンの 3 駅の中で最も駅徒歩圏の人口が多く、商業機能をはじめとした施設の充実による生活利便性の高い本駅前地域の強みをさらに伸ばし、地域住民の暮らしの中心となる拠点性を強化するため、民間の多様な商業施設や住宅をさらに充実させ、商業機能の活性化や定住人口の増加による活気を創出することをめざす。



方針 2 民間活力導入と連動した効果的な公共施設の利活用を推進

本駅前地域の資源である南北を貫くペDESTリアンデッキや広場といった公共空間、図書館・体育館・公園などの公共施設、優れた道路基盤等を活かし、民間活力の導入や民間施設の更新と連動した公共施設や公共空間の更新、高齢化などの地域課題に対応した新たな移動手段の導入検討など、公共施設の利活用を推進する。



方針 3 駅前地域全体の魅力向上と情報発信を推進

本駅前地域は堺市、和泉市にまたがっており、新檜尾公園、鴨谷公園、光明池運転免許試験場、大阪母子医療センター等は泉北ニュータウン地域内だけでなく市内外からの利用がある。2市や民間事業者も含めた本駅前地域全体での情報発信を推進し、駅前地域の回遊をつくり、地域全体の魅力向上に繋げる。



<今後の取組の方向性>

- ・ 民間施設更新など商業機能の維持・向上を促進
- ・ 歩行者動線に面した商業機能による賑わいの創出
- ・ 土地の高度利用による若年層・子育て世代を誘引する住宅の導入
- ・ 賑わいの拠点となる広場等の利活用の推進
- ・ 民間施設の更新と連動した公共施設の更新を検討
- ・ スマートシティの推進に向け環境整備を検討
- ・ 市域を超え、一体的な駅前地域としての情報発信 等

※枠内は参考掲載

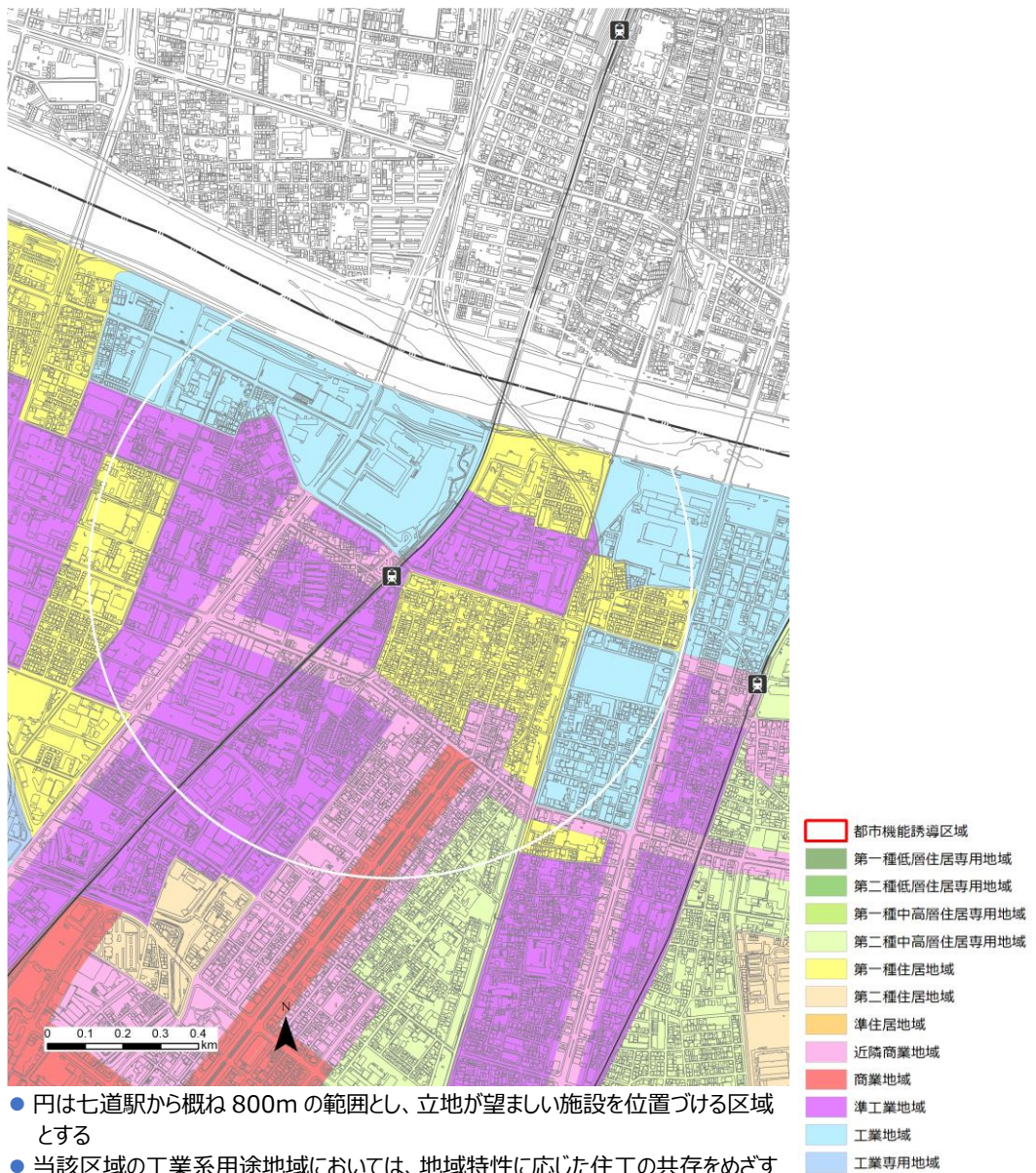
⑤七道駅

<誘導施設>

立地が望ましい施設
○商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）
○生活に身近な施設

<都市機能誘導区域>

都市機能誘導区域の設定なし。



⑥堺市駅

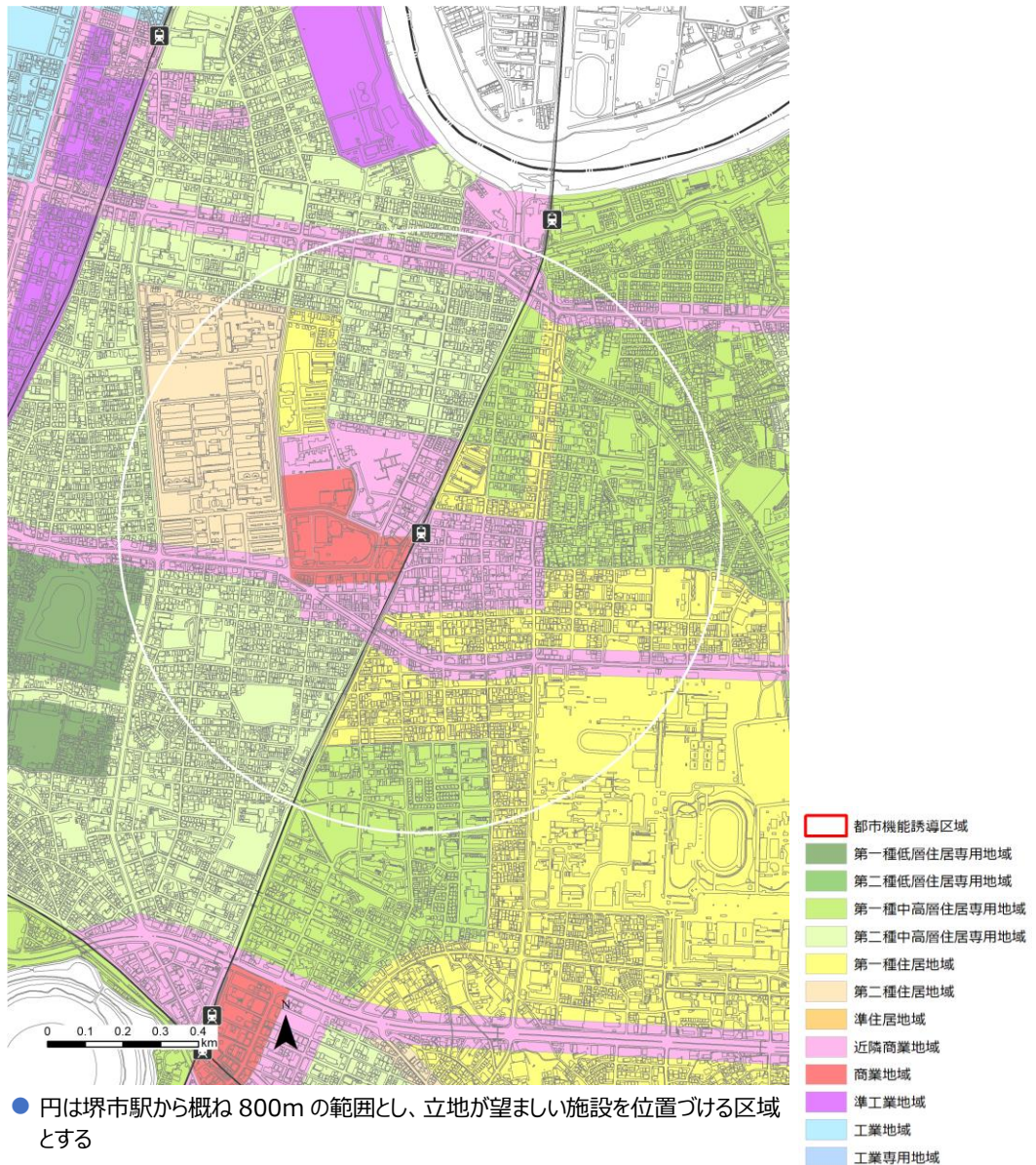
<誘導施設>

立地が望ましい施設

- 商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）
- 生活に身近な施設

<都市機能誘導区域>

都市機能誘導区域の設定なし。



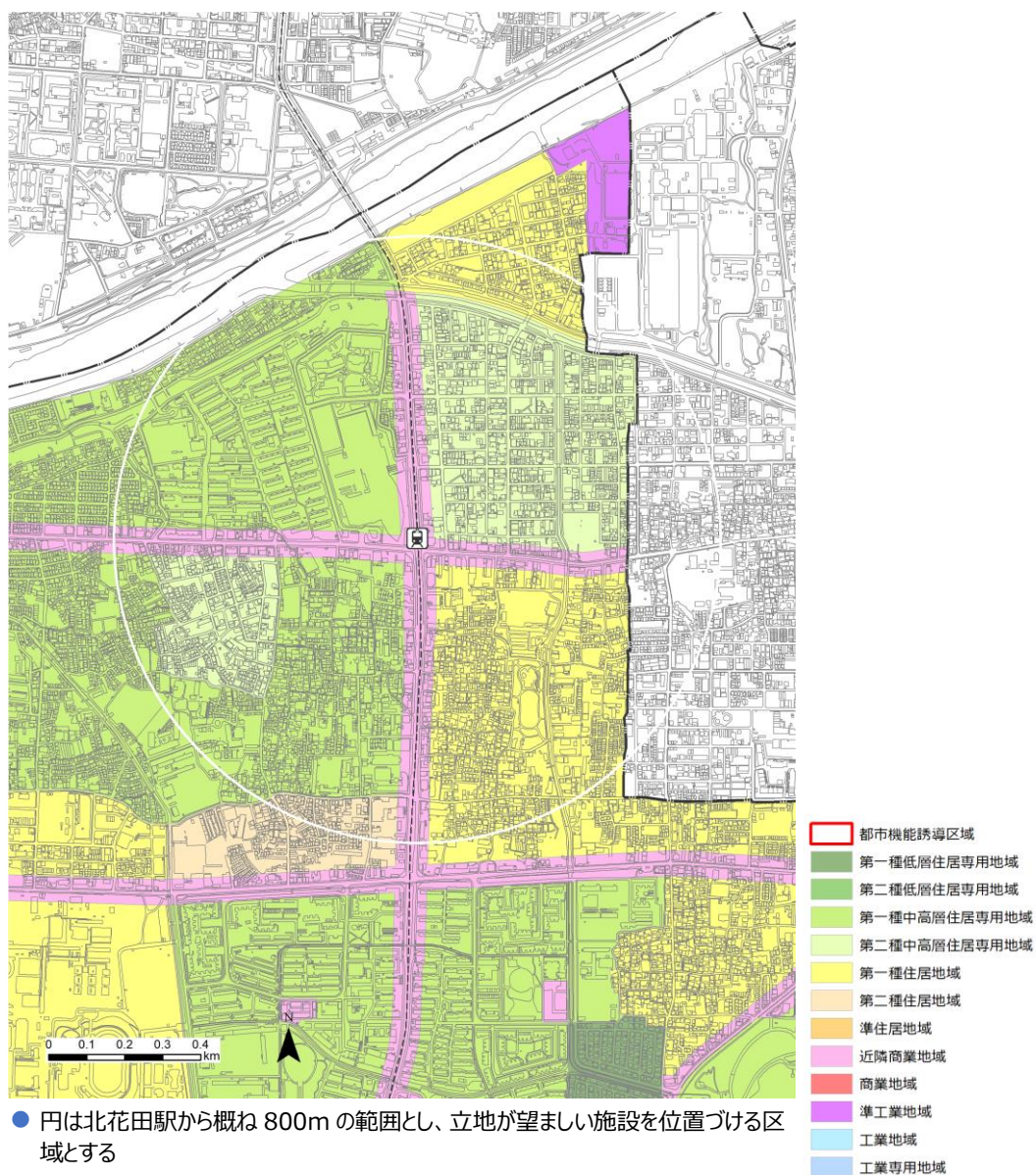
⑦北花田駅

<誘導施設>

立地が望ましい施設
○商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）
○生活に身近な施設

<都市機能誘導区域>

都市機能誘導区域の設定なし。



第6章 防災指針

1. 防災指針とは

防災指針は、都市再生特別措置法に基づき、居住誘導区域にあつては住宅の、都市機能誘導区域にあつては誘導施設の立地を図るための、都市の防災に関する機能の確保に関する指針です。

近年、激甚化・頻発化する自然災害に対しては、地域の災害リスクを知り、想定される災害に備えることが重要です。本指針においては、既成市街地の地理的状況も踏まえ、居住誘導区域内の安全性を高めるため、またその他の区域においても災害リスクをできるだけ回避・低減させる防災・減災策を実施することを目的に、堺市国土強靱化地域計画、堺市地域防災計画や堺市津波避難計画との整合を図りつつ、具体的な取組を位置づけます。

2. 対象とする災害

対象とする災害は以下とします。

水災害（土砂災害、洪水、内水、高潮、津波）、地震

<水災害>

各種法令等により災害リスクのある区域の指定や危険箇所等が示されており、それらの区域等をもとに災害リスクの高い地域と課題を整理します。

凡例 ○：該当あり -：該当なし

災害	区域指定等	根拠法	本市域内	本市の市街化区域内	本市の居住誘導区域内
土砂災害	土砂災害特別警戒区域／土砂災害警戒区域	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	○	○	-
	土砂災害危険箇所	-	○	○	○
	地すべり防止区域	地すべり等防止法	-	-	-
	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	○	-	-
	災害危険区域	建築基準法	○	-	-
	砂防指定地	砂防法	○	-	-
洪水	洪水浸水想定区域	水防法	○	○	○
内水	内水浸水想定区域	-	○	○	○
高潮	高潮浸水想定区域	水防法	○	○	○
津波	津波災害警戒区域／津波災害特別警戒区域	津波防災地域づくりに関する法律	-	-	-
	津波浸水想定区域		○	○	○

<地震>

上町断層帯地震、南海トラフ巨大地震における震度分布や液状化分布を公表しています。また、大地震等が発生した場合に被害が生ずる可能性のある大規模盛土は全国に数多く存在すると推定されるため、本市では大規模盛土造成地における変動予測調査等を行っています。

3.災害リスクの整理

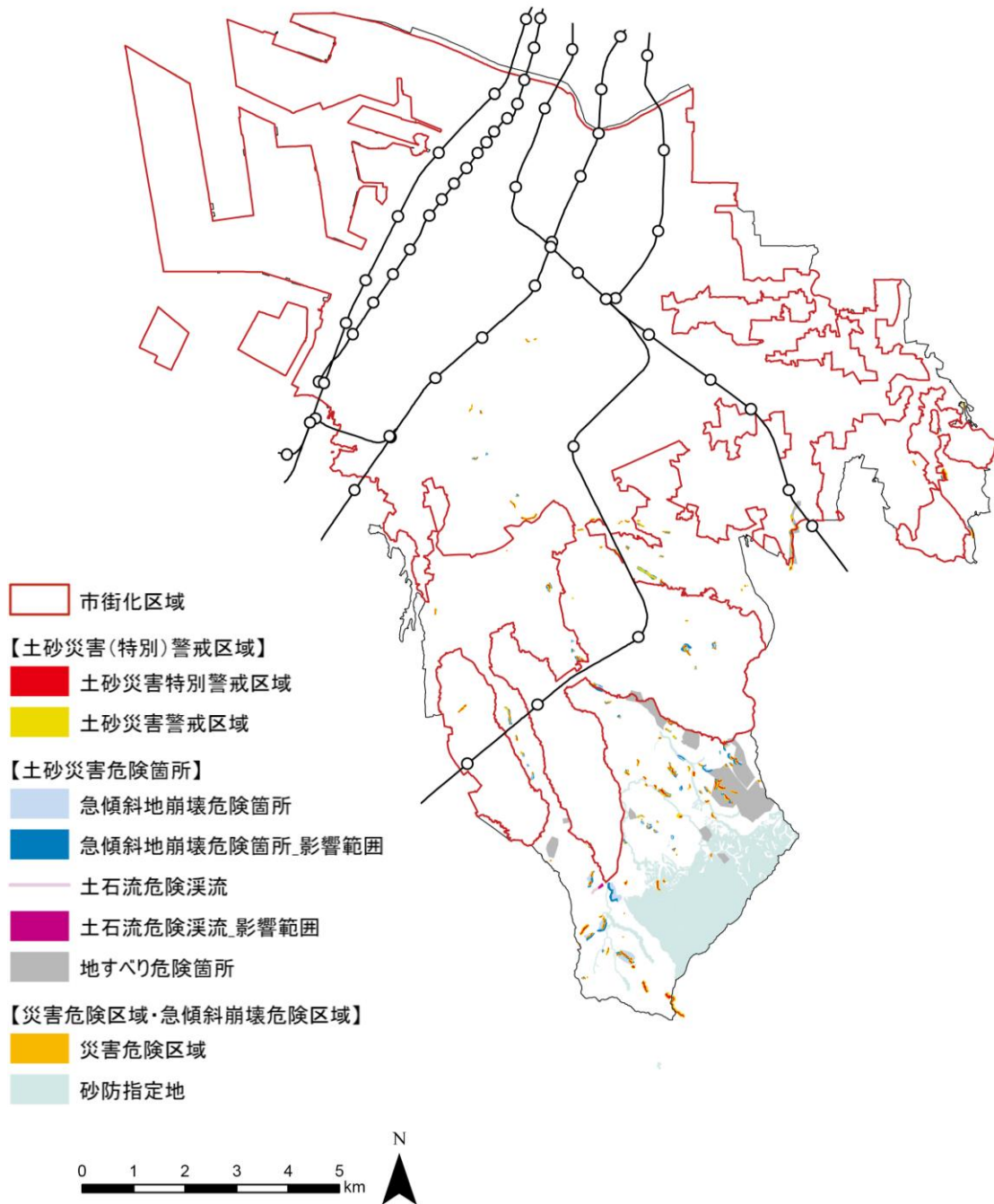
防災上の課題を抽出するため、災害リスク情報を整理し状況を把握します。

災害	整理項目
土砂災害	土砂災害特別警戒区域／土砂災害警戒区域／土砂災害危険箇所（急傾斜地崩壊危険箇所、地すべり危険箇所、土石流危険渓流）／急傾斜地崩壊危険区域／災害危険区域／砂防指定地
洪水	洪水浸水想定区域（想定最大規模、家屋倒壊等氾濫想定区域）
	洪水浸水想定区域（200年に一度の降雨想定）
	洪水浸水継続時間
内水	内水浸水想定区域（時間雨量約93mm）
高潮	高潮浸水想定区域
	高潮浸水継続時間
津波	津波浸水想定区域
地震	震度分布図／液状化分布図
	大規模盛土造成地の分布

災害リスク情報の整理項目

(1) 土砂災害

- 土砂災害警戒区域や土砂災害特別警戒区域の一部が市街化区域に含まれています。また、それらの区域の周辺に下図のとおり急傾斜地崩壊危険箇所や地すべり危険箇所が想定されています。



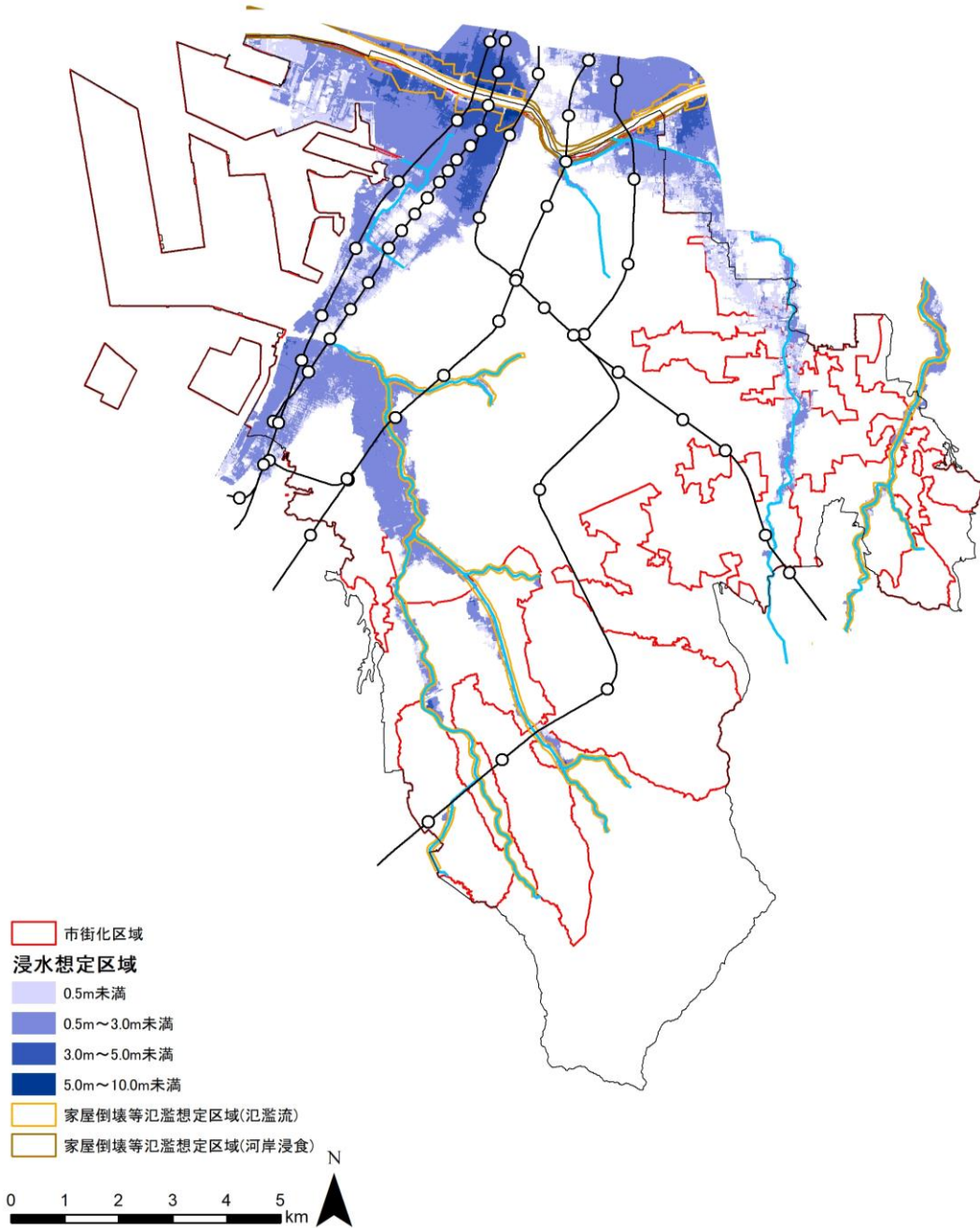
土砂災害警戒区域等の分布状況

資料：堺市土砂災害・洪水ハザードマップ、大阪府災害危険区域、大阪府急傾斜地崩壊危険区域を基に作成

※ 大阪府が調査した「土砂災害危険箇所（2003（平成 15）年 3 月）」、大阪府が「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 2021（令和 3）年 4 月までに告示した土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域、大阪府が「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」に基づき 2000（平成 12）年 3 月までに告示した急傾斜地崩壊危険区域、大阪府が「大阪府建築基準法施行条例」に基づき 2000（平成 12）年 3 月までに指定した災害危険区域、建設省が「砂防法」に基づき 1979（昭和 54）年 4 月までに告示した砂防指定地を記載

(2) 洪水

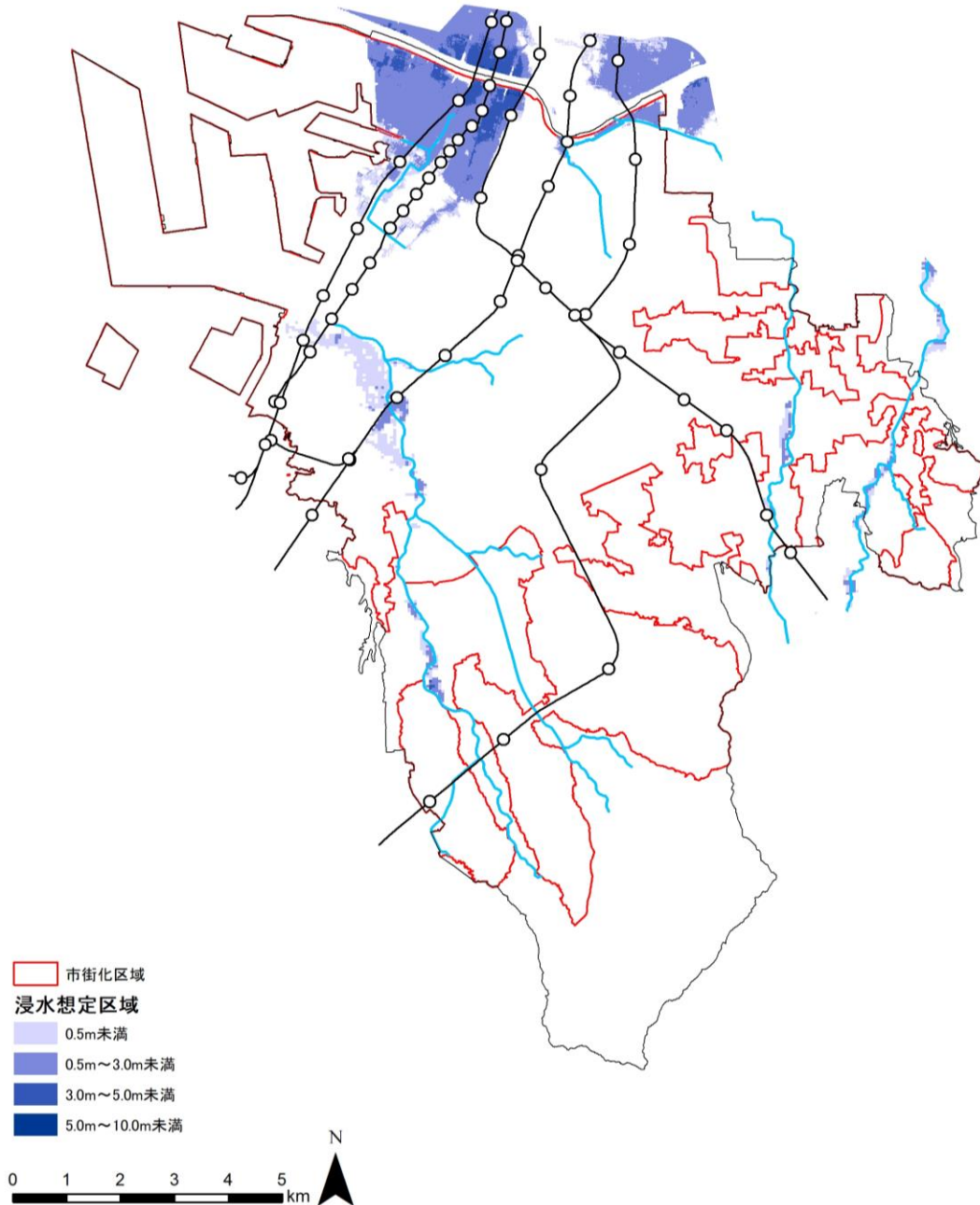
- 想定最大規模の降雨により浸水が想定される区域は大和川、西除川、東除川及び石津川水系の沿川や沿岸部において広範囲にわたり、想定される浸水の深さが 3.0m以上の区域が大和川沿川から堺東駅周辺まで広がっています。



洪水浸水想定区域（想定最大規模）

- ※ 下記の降雨量が降った場合を想定した洪水浸水想定区域、浸水した場合に想定される水深を記載
 大和川【2016（平成 28）年 5 月公表 国土交通省大和川河川事務所】:12 時間総雨量 316mm、西除川・東除川（平尾小川含む）【2019（令和元）年 11 月公表 大阪府】:24 時間総雨量 904.1mm、1 時間最大雨量 102.5mm、石津川水系（石津川、百済川、百舌鳥川、和田川、陶器川、甲斐田川、妙見川）【2020（令和 2）年 11 月公表 大阪府】:24 時間総雨量 931.4mm、1 時間最大雨量 103.7mm
- ※ 凡例の配色は、公表されている浸水想定区域図とは異なる

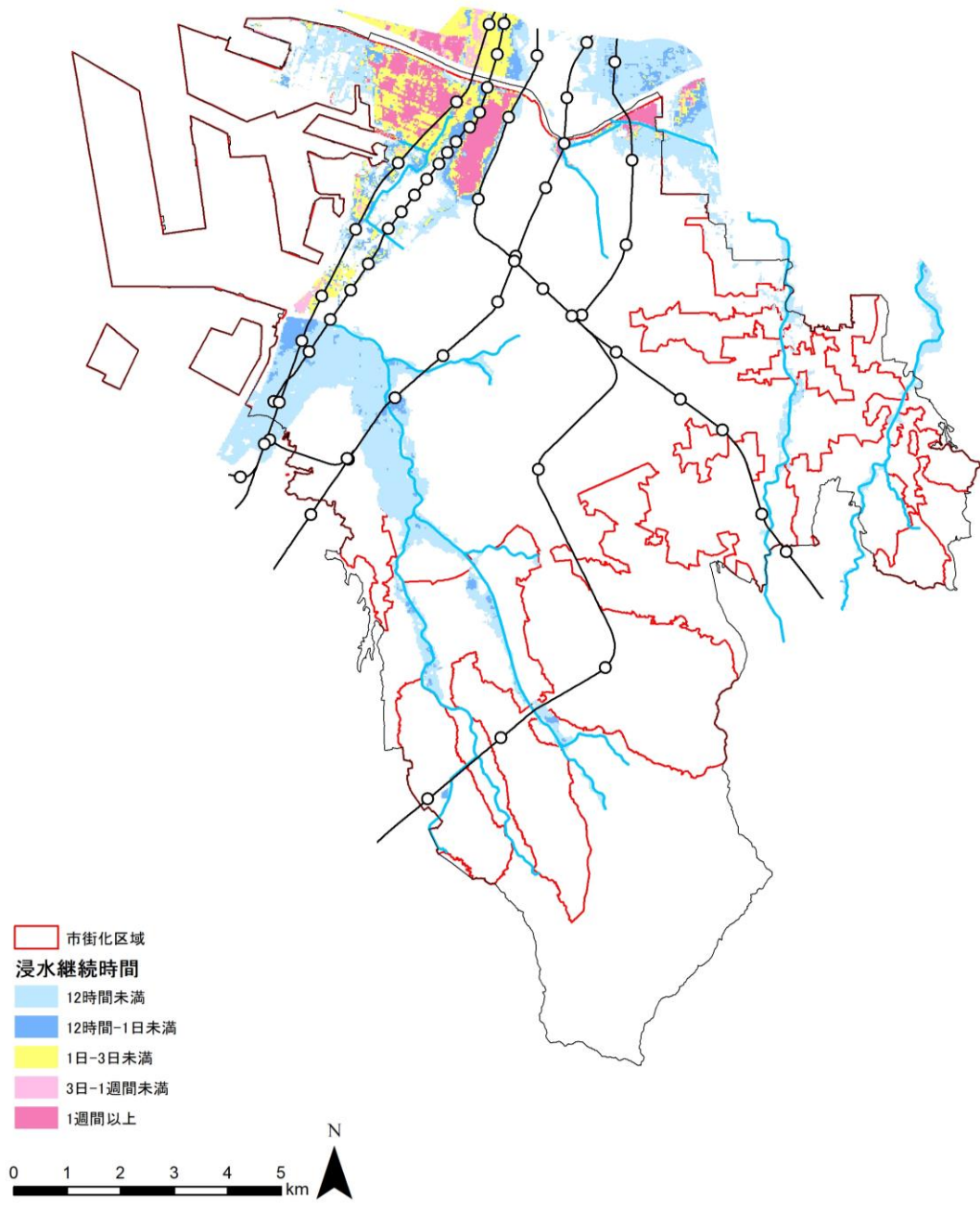
- 200年に一度の大雨が降った場合、下図のとおり大和川、西除川、東除川及び石津川水系に浸水想定区域が広がっています。
- 大和川においては沿川で浸水の深さが0.5m以上の区域が広がっており、堺区の一部で3.0m以上の浸水が想定されています。



洪水浸水想定区域（200年に一度の降雨想定）

- ※ 下記の降雨量が降った場合を想定した洪水浸水想定区域、浸水した場合に想定される水深を記載
 大和川【2016（平成28）年5月公表 国土交通省河川事務所】：12時間総雨量164mm、西除川・東除川（平尾小川含む）【2012（平成24）年8月公表 大阪府】：24時間総雨量256.7mm、1時間最大雨量83mm、石津川水系（石津川、百済川、百舌鳥川、和田川、陶器川、甲斐田川、妙見川）【2012（平成24）年6月公表 大阪府】：24時間総雨量271.1mm、1時間最大雨量75.7mm
- ※ 凡例の配色は、公表されている浸水想定区域図とは異なる

- 想定最大規模の降雨による洪水において、避難が困難となる浸水深を上回る時間の目安となる浸水継続時間が下図のとおり想定されています。
- 大和川で想定される洪水においては、浸水継続時間が3日以上と予測される区域が面的に広がっています。特に沿川から堺東駅周辺にかけての区域で1週間以上となるなど浸水が長期化する予測です。

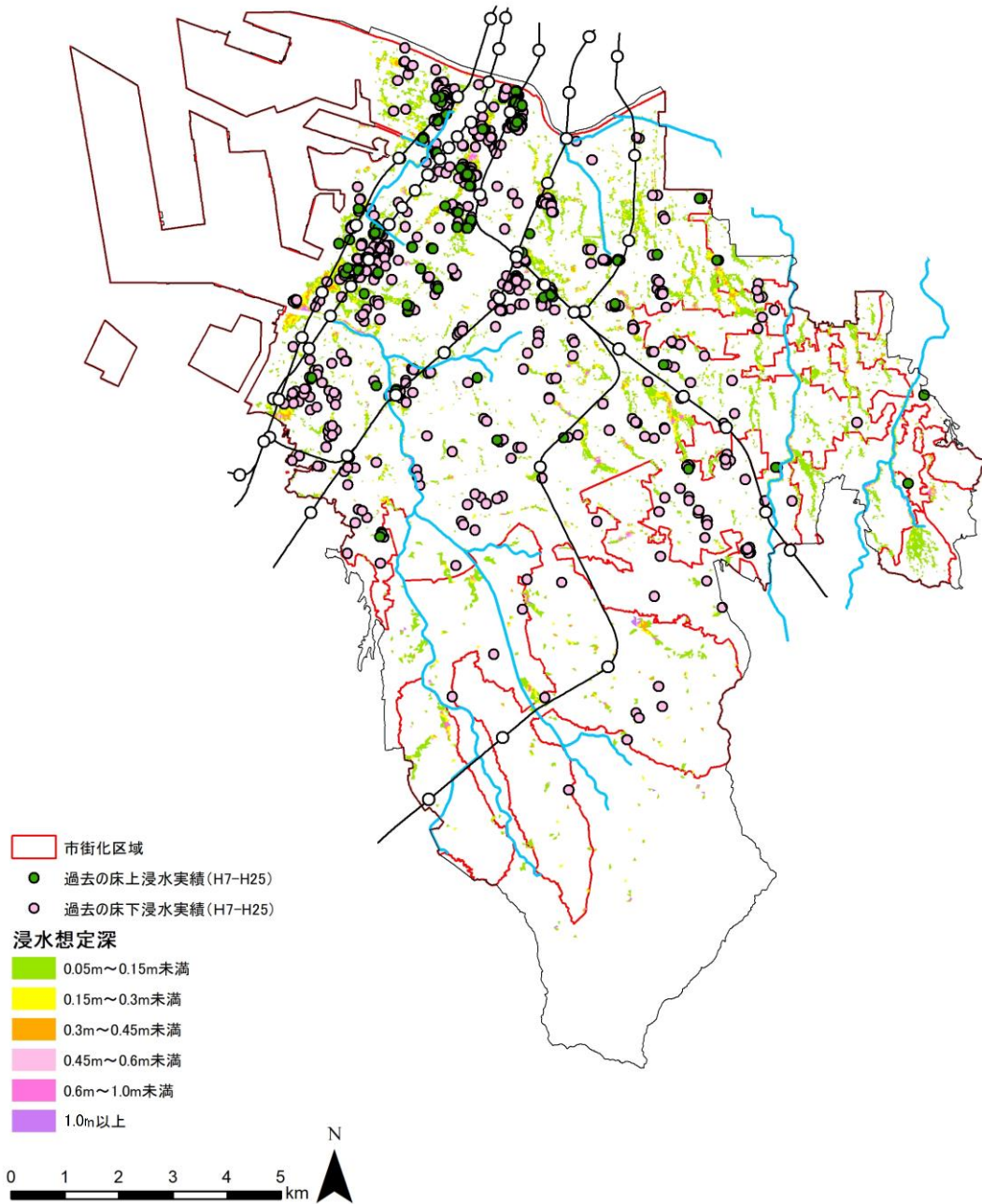


洪水浸水想定区域（浸水継続時間）

※ 下記の降雨量に伴う洪水により河川が氾濫した場合の浸水の状況をシミュレーションにより予測したものを記載
 大和川【2016（平成28）年5月公表 国土交通省大和川河川事務所】：12時間総雨量 316mm、西除川・東除川（平尾小川含む）【2019（令和元）年11月公表 大阪府】：24時間総雨量 904.1mm、1時間最大雨量 102.5mm）、石津川水系（石津川、百済川、百舌鳥川、和田川、陶器川、甲斐田川、妙見川）【2020（令和2）年11月公表 大阪府】：24時間総雨量 931.4mm、1時間最大雨量 103.7mm）
 ※ 凡例の配色は、公表されている浸水想定区域図とは異なる

(3) 内水

- 過去に浸水被害が発生した箇所は市内の各地に点在しています。
- 既往最大降雨量と同様の雨（時間雨量約 93mm）が降った場合の浸水範囲と浸水の深さは下図のとおり想定されています。



内水浸水想定区域（時間雨量約 93mm）

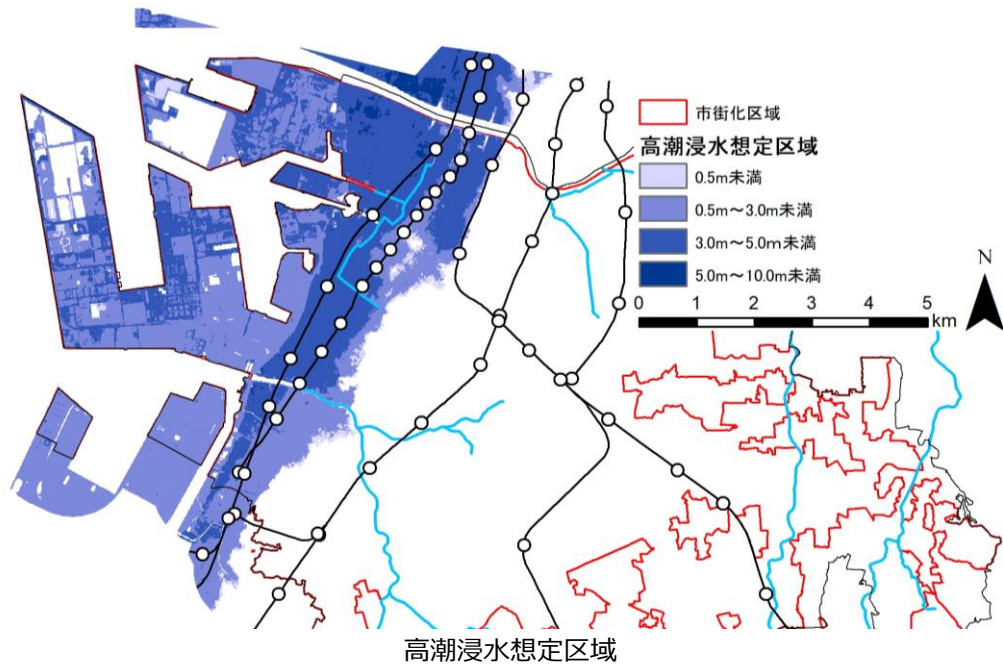
資料：堺市内水ハザードマップを基に作成

※ 時間雨量約 93mm：2008（平成 20）年 9 月 5 日の時間雨量

※ 凡例の配色は、公表されている内水ハザードマップとは異なる

(4) 高潮

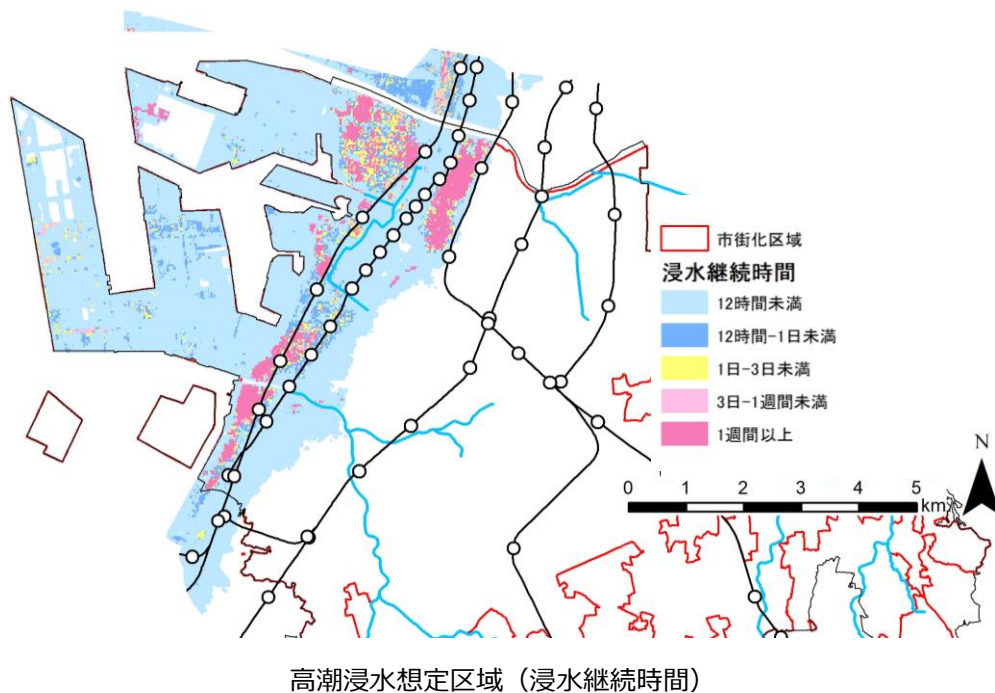
- 想定最大高潮による高潮浸水想定区域は沿岸部の市街地に広範囲に広がっています。
- 南海本線や阪堺線沿線の地域において浸水想定が3m以上です。



資料：高潮浸水想定区域図（2020（令和2）年8月公表 大阪府）を基に作成

※ 凡例の配色は、公表されている浸水想定区域図とは異なる

- 高潮による浸水継続時間は、ほとんどの地域で12時間未満の予測である一方、一部の地域で3日以上と予測される区域が面的に広がっています。

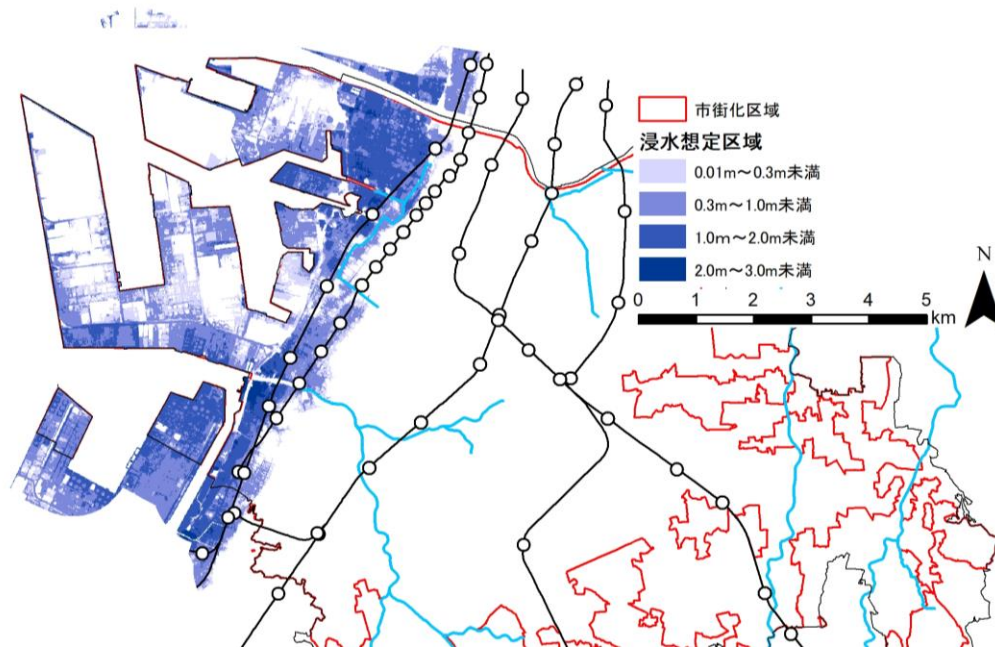


資料：高潮浸水想定区域図（2020（令和2）年8月公表 大阪府）を基に作成

※ 凡例の配色は、公表されている浸水想定区域図とは異なる

(5) 津波

- 南海トラフ巨大地震による最大クラスの津波が発生した場合の津波浸水想定区域は、沿岸部の市街地に広範囲に広がっています。



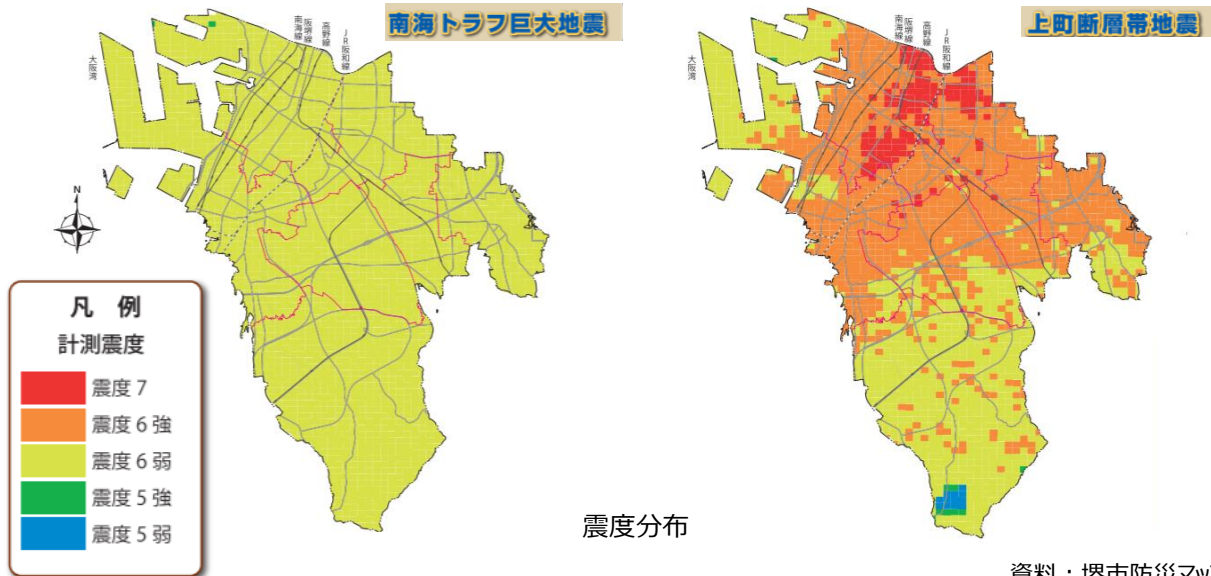
津波浸水想定区域

資料：津波浸水想定区域図（2013（平成25）年8月公表 大阪府）を基に作成

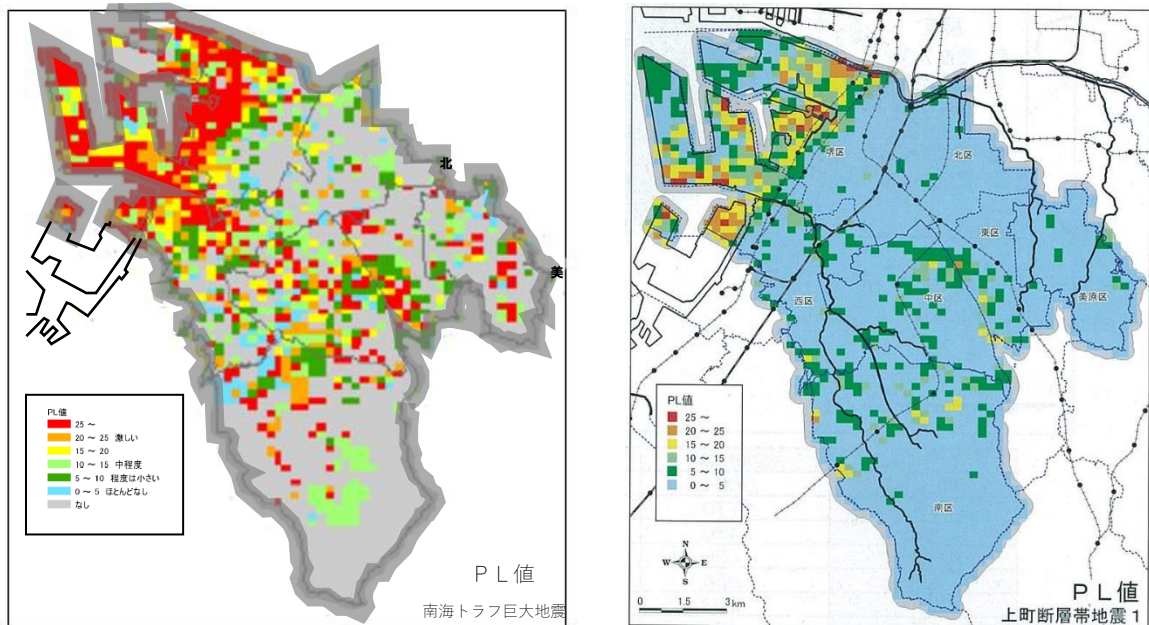
※ 凡例の配色は、公表されている浸水想定区域図とは異なる

(6) 地震

- 発生が懸念されている直下型地震で最も本市域に被害を与えるのは上町断層帯地震、また海溝型地震で最も被害を与えるのは南海トラフ巨大地震とされています。
- 上町断層帯地震では市の北部に震度 7 となるエリアが広がっています。
- 南海トラフ巨大地震では、市全域が震度 6 弱の予測です。



- 液状化現象とは、地震動により砂地盤が液体状のようになることを言います。
- 液状化は、上町断層帯地震では阪神高速道路湾岸線より海側のエリアの広域で発生すると予測されています。南海トラフ巨大地震の際は堺区と西区に PL 値 25 以上が広く分布し、液状化の可能性は極めて高い状況です。

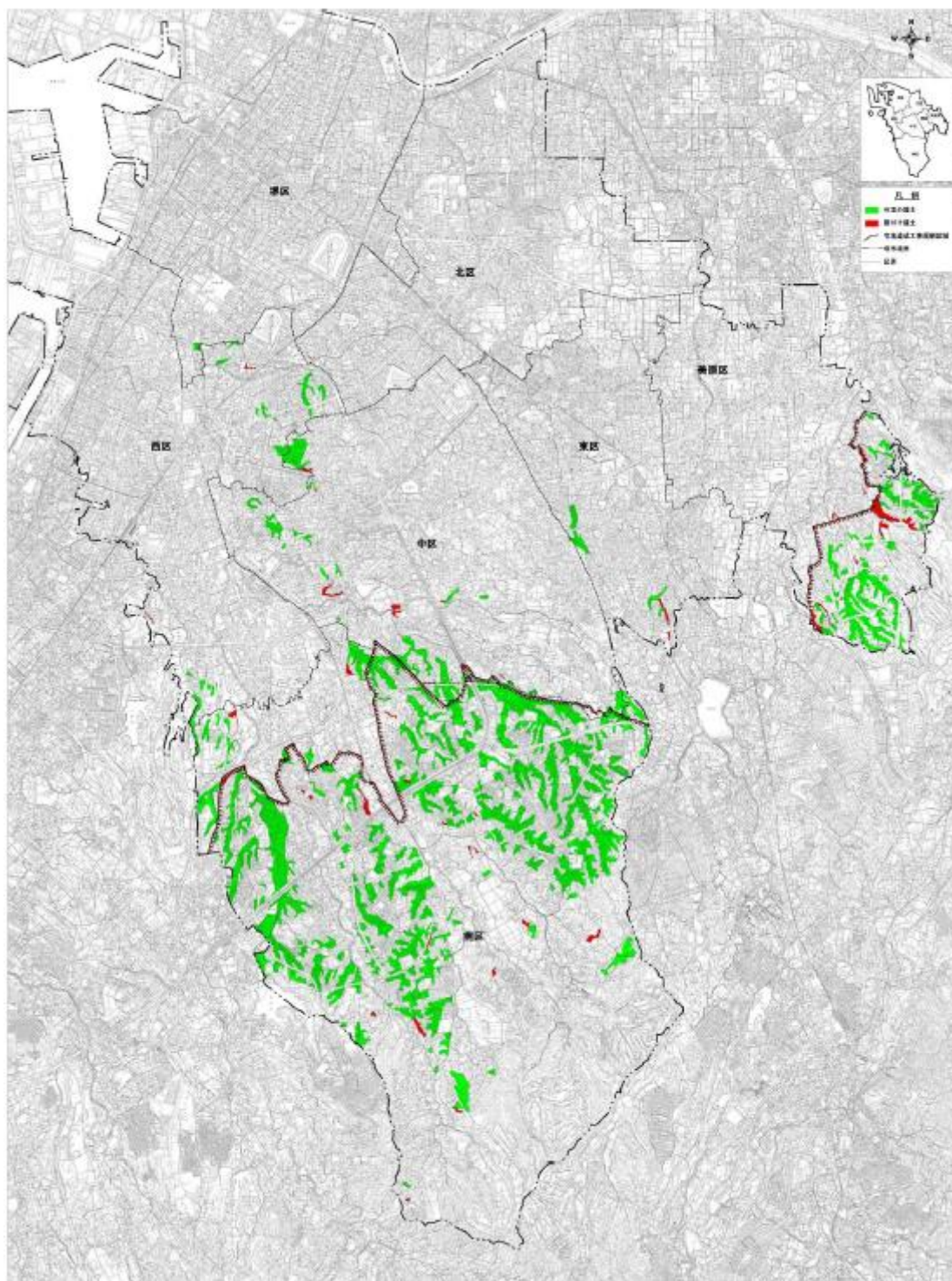


想定地震における液状化分布図

資料：堺市地域防災計画

※ PL 値とはある地点の液状化の可能性を総合的に判断しようとする指数

- 谷間や斜面に盛土を行い、一定規模以上の形状で造成された宅地を大規模盛土造成地と呼びます。
- 本市においては 2013（平成 25）年度以降、大規模盛土造成地における踏査調査等が行われており、調査等の結果、滑動崩落により大きな被害が生じる恐れが想定される箇所はないと判断されています。



大規模盛土造成地の分布

資料：堺市大規模盛土造成マップ

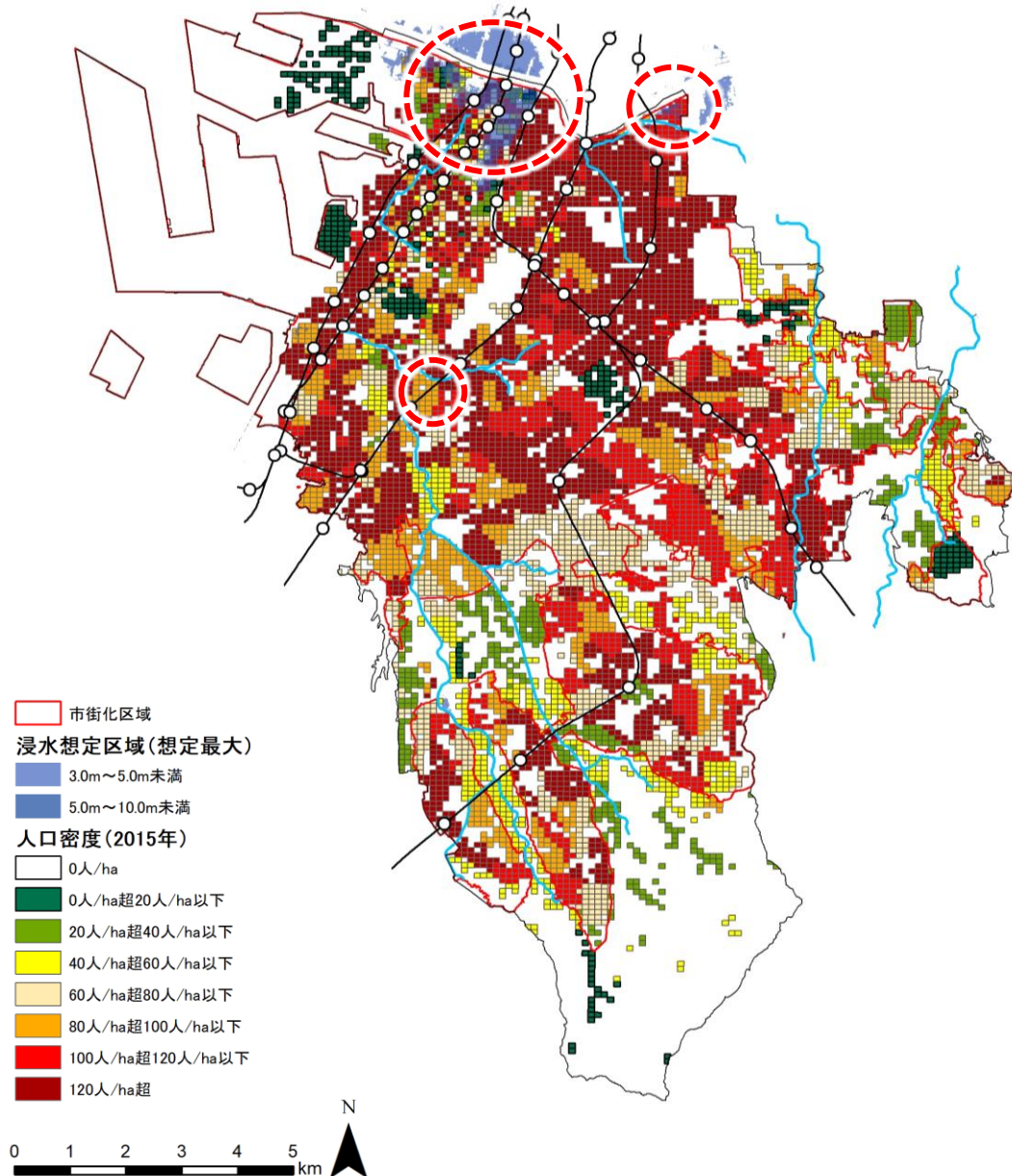
4.災害リスクの分析

整理したハザード情報のうち、既に市街地が形成されている海沿いや沿川を中心に広範囲な浸水が想定されている洪水、高潮、津波について、都市の情報と重ね合わせることで災害リスクの分析を行います。

(1) 洪水

○浸水想定区域と人口密度分布

- 大和川や石津川の沿川では、人口密度の高い地域と一般的な家屋の2階床面に相当する浸水深3mを超える浸水が想定されている区域が重なっています。これらの地域では河川の氾濫が発生した場合、在宅での安全確保が困難になる方が多くなる可能性があります。



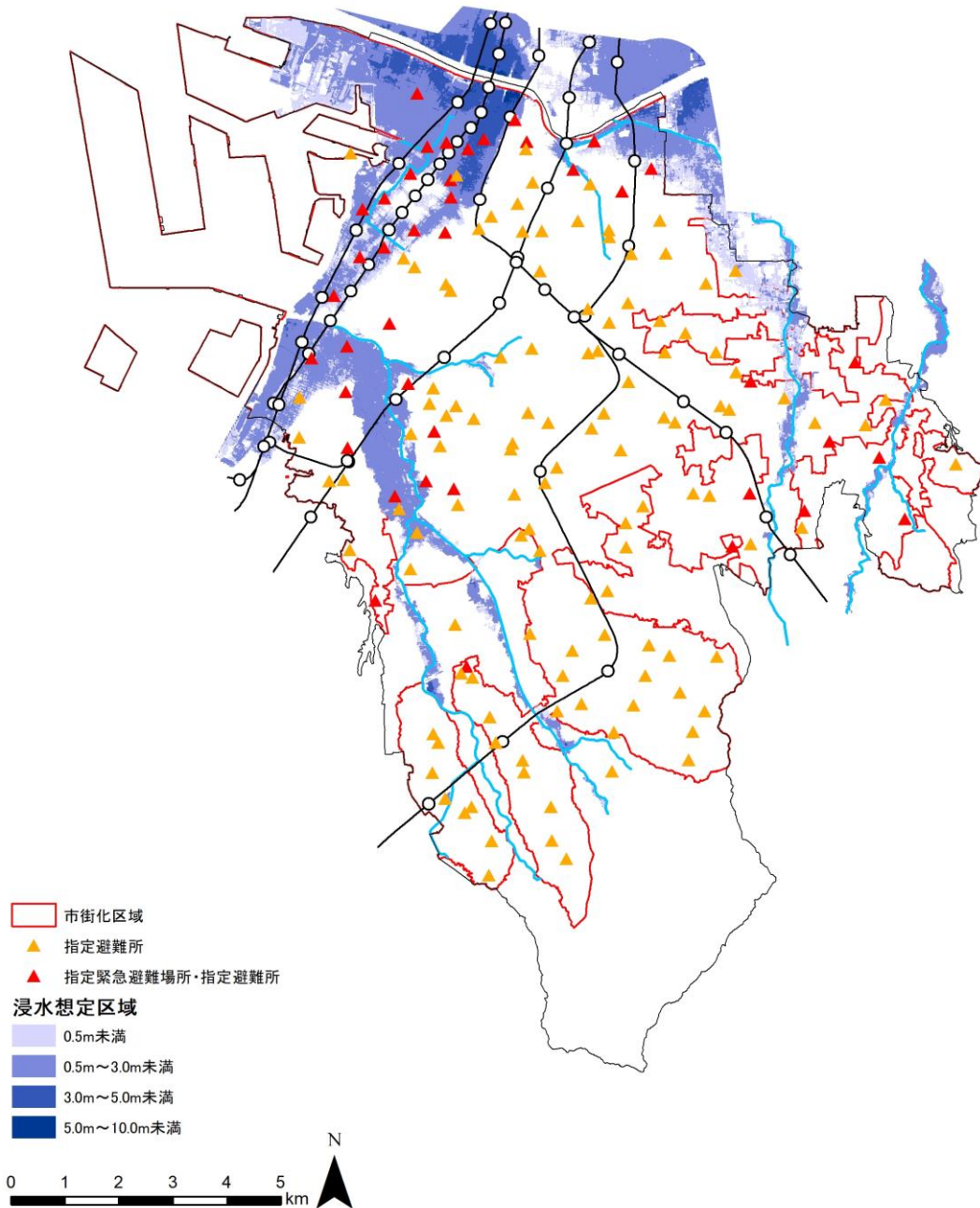
洪水浸水想定区域(想定最大規模)×人口密度分布(2015(平成27)年)

※ 浸水想定区域は浸水深3m以上の区域を記載

※ 凡例の配色は、公表されている浸水想定区域図とは異なる

○浸水想定区域と指定緊急避難場所

- 浸水想定区域内には、指定避難所が複数ありますが、そのうち想定される浸水深より建物の高さがある小学校等の施設を、緊急一時的に危険から逃れるための場所として指定緊急避難場所に指定しています。

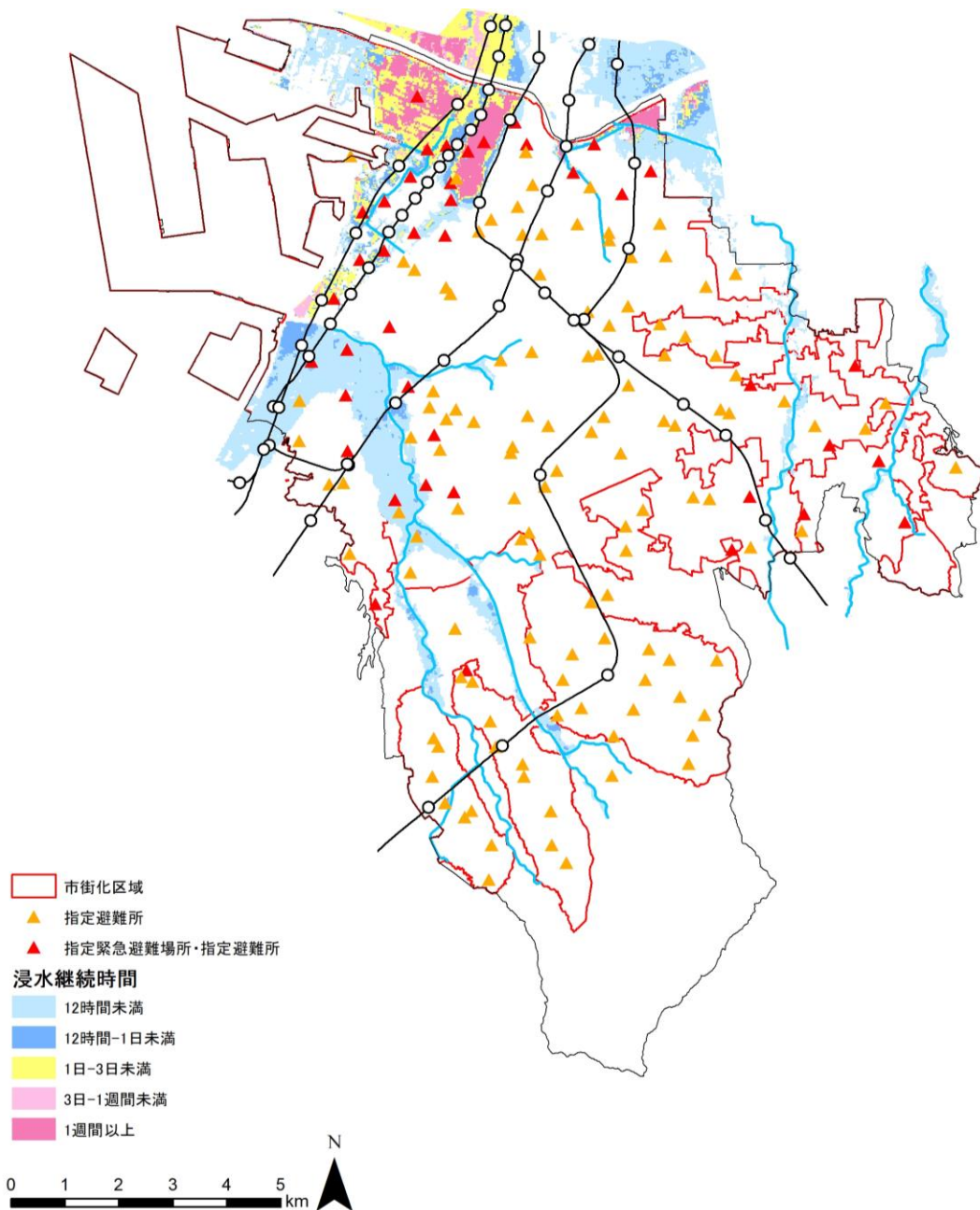


洪水浸水想定区域（想定最大規模）×指定緊急避難場所・指定避難所

※ 凡例の配色は、公表されている浸水想定区域図とは異なる

○浸水継続時間と指定避難所

- 浸水が3日以上続くと想定されている区域にも指定避難所が複数立地しています。
- 災害時は各避難所での分散備蓄や、物資拠点を通じて指定避難所に供給される備蓄での対応となりますが、長期間の浸水により指定避難所が孤立した場合、避難所に備蓄する物資のみでは物資が不足する可能性があります。



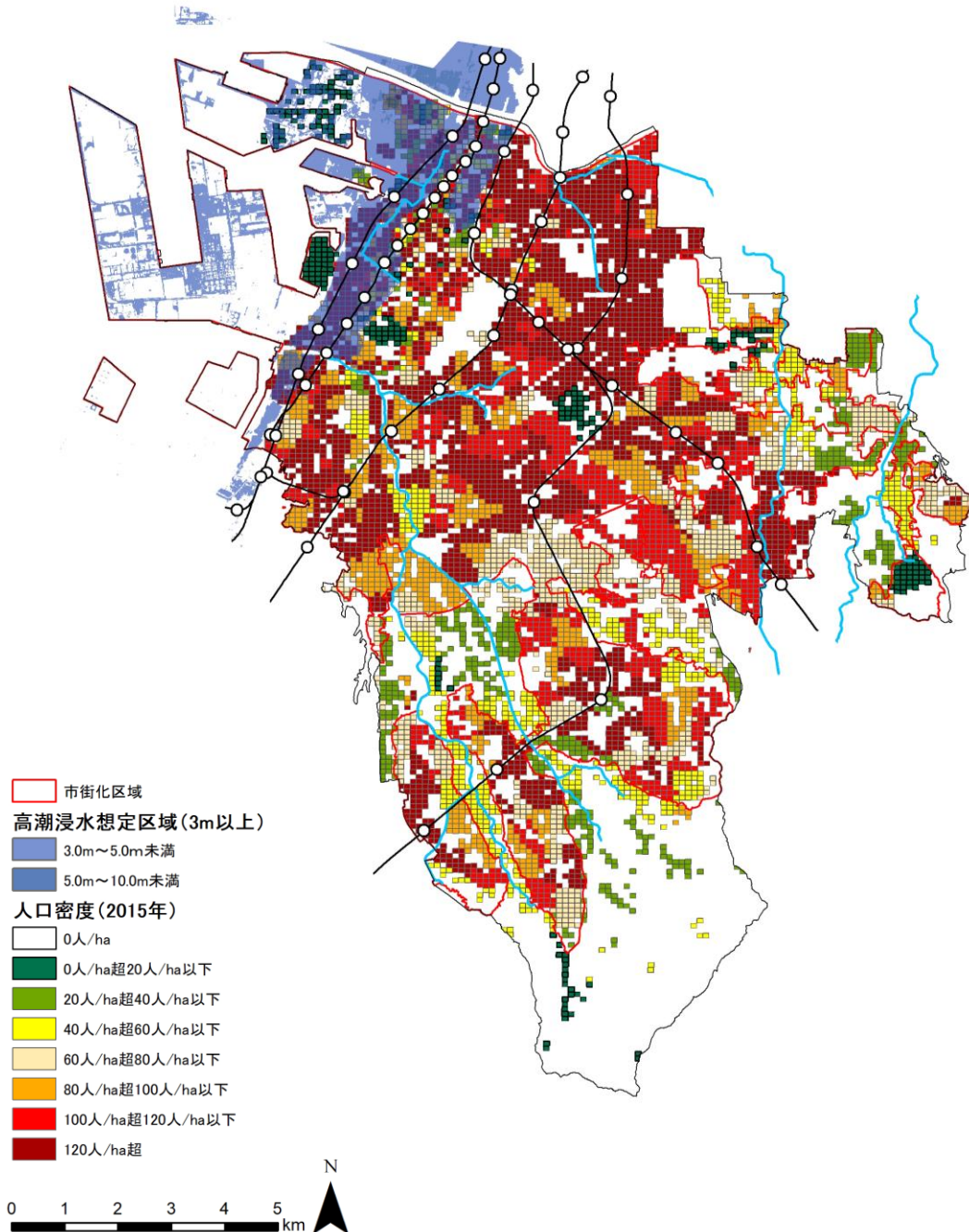
浸水継続時間×指定緊急避難場所・指定避難所

※ 凡例の配色は、公表されている浸水想定区域図とは異なる

(2) 高潮

○浸水想定区域と人口密度分布

- 沿岸部の市街地では、人口密度の高い地域と一般的な家屋の2階床面に相当する浸水深3mを超える浸水が想定されている区域が重なっています。これらの地域では高潮による浸水が発生した場合、在宅での安全確保が困難になる方が多くなる可能性があります。



高潮浸水想定区域(想定最大規模)×人口密度分布(2015(平成27)年)

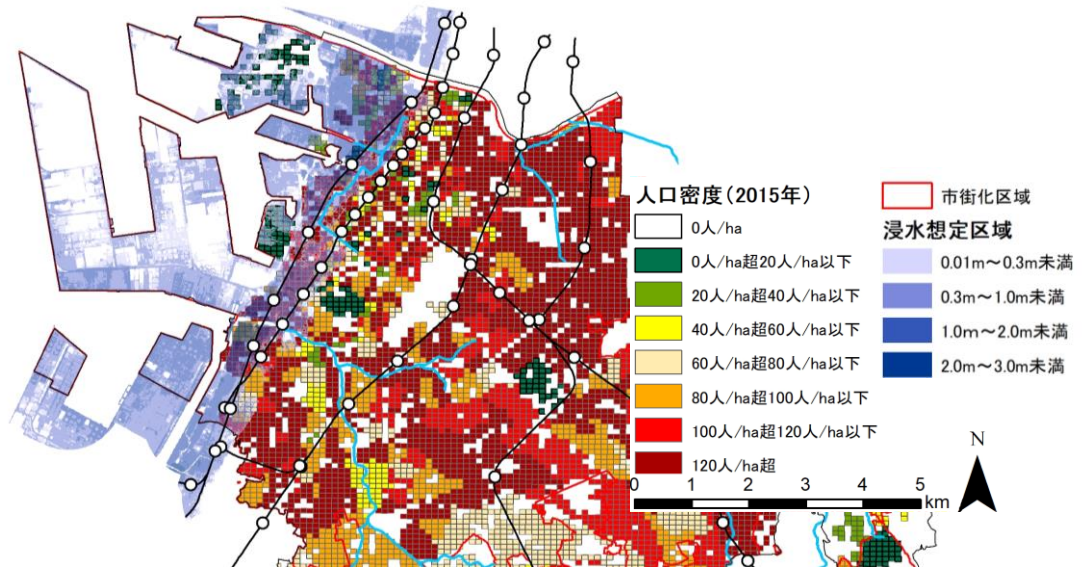
※ 浸水想定区域は浸水深3m以上の区域を記載

※ 凡例の配色は、公表されている浸水想定区域図とは異なる

(3) 津波

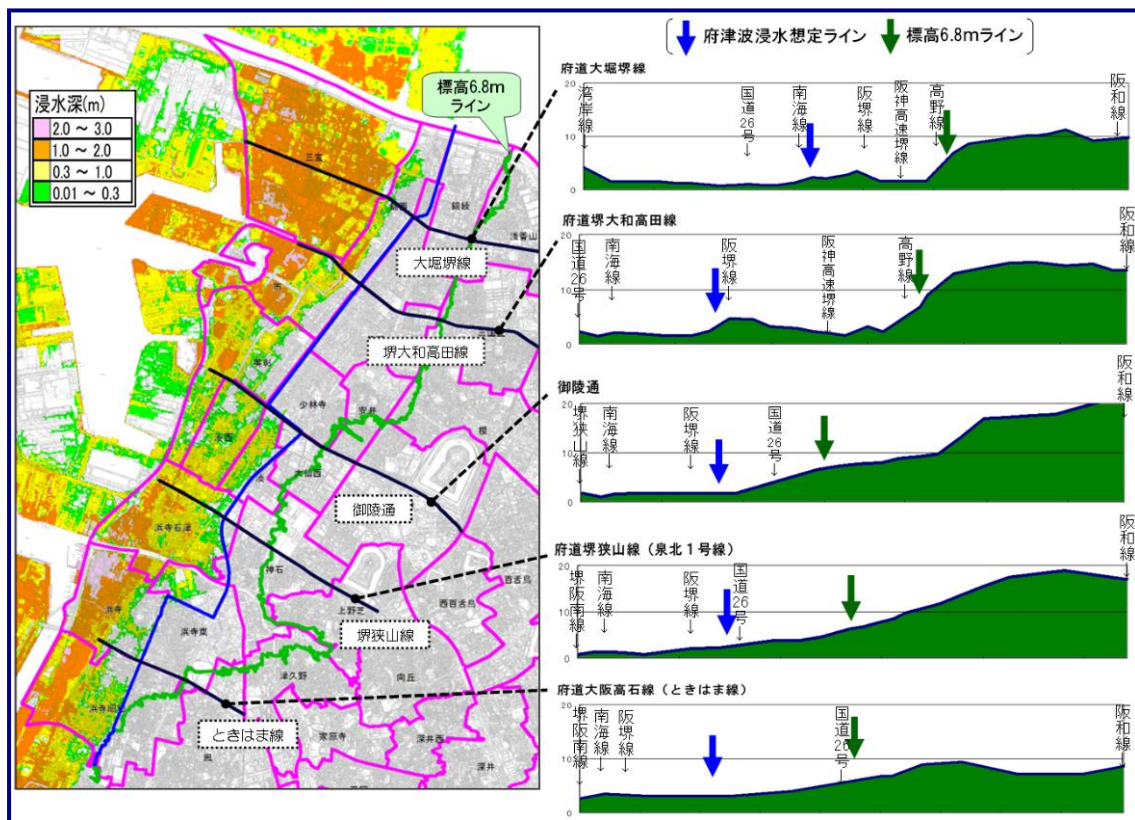
○浸水想定区域と人口密度分布

- 津波浸水想定区域は人口密度の高い沿岸部の市街地に広がっています。
- 南海トラフ巨大地震発生後、津波到達までの時間は約 100 分と想定されています。その間に JR 阪和線を目標に、東に位置するなるべく高所へ避難することが重要です。



津波浸水想定区域×人口密度分布 (2015 (平成 27) 年)

※ 凡例の配色は、公表されている浸水想定区域図とは異なる



大阪府津波浸水想定と地形

資料：堺市津波避難計画 (2014 (平成 26) 年 3月)

※ 南海トラフ巨大地震による最大クラスの津波浸水想定

(4) 要配慮者利用施設における避難確保計画作成率

- 洪水浸水想定区域内、高潮浸水想定区域内、土砂災害警戒区域内に立地し、堺市地域防災計画に定められた要配慮者利用施設について、避難確保計画の作成及び避難訓練の実施が義務づけられています。
- 要配慮者利用施設とは、社会福祉施設、学校、医療施設その他の主として防災上の配慮を要する者が利用する施設をいいます。
- 要配慮者利用施設における、避難確保計画の作成率は約 57%で作成率をさらに高める必要があります。

対象区域	対象施設数	計画提出施設数	策定率
大和川浸水想定区域	206	203	98.5%
石津川浸水想定区域	144	62	43.1%
西除川浸水想定区域	43	42	97.7%
東除川浸水想定区域	該当なし	—	—
土砂災害警戒区域	12	12	100.0%
高潮浸水想定区域	309	85	27.5%
全体	714	404	56.6%

避難確保計画作成率（2022（令和4）年12月12日現在）

5.課題の整理

①土砂災害

- 市街化区域内の一部に土砂災害（特別）警戒区域等が含まれています。それらの区域においては、土砂災害により住居にも被害が発生する懸念があります。
- 避難情報の発信等に加え、土地利用の規制やがけ地近接住宅の移転等、総合的な取組を進めることが必要です。
- また、災害危険性などの情報の啓発を一層進め、住民の防災意識の向上、自主防災体制の強化を図ることが必要です。

②洪水

- 広範囲に浸水が想定される区域は、大和川や石津川の沿川から沿岸部の市街地に広がっており、浸水想定区域の一部において浸水深が 3m 以上の区域もみられます。
- 河川整備等のハード対策と、防災意識の向上、避難体制の整備・強化などによる避難場所への適切な誘導などのソフト対策の両輪で取組を進めることが必要です。
- 洪水浸水想定区域には多くの要配慮者利用施設が立地しており、これらの施設での避難体制の整備が必要です。
- また、浸水が長期にわたることが想定される地域では、指定避難所への物資の確保策や在宅での避難生活を支える非常備蓄品の備えなど、時間軸を意識した対策が必要です。

③内水

- 集中豪雨などによる急激な浸水の発生などが懸念されます。
- 雨水ポンプ場や雨水管の整備など浸水想定を踏まえたハード対策と、住民による浸水対策や防災意識の向上などのソフト対策の両輪で取組を進めることが必要です。

④高潮

- 浸水想定区域が沿岸部の市街地に広がっており、防潮堤の維持管理などのハード対策と、避難体制の構築などのソフト対策の両輪で取組を進めることが必要です。
- 高潮浸水想定区域には多くの要配慮者利用施設が立地しており、これらの施設での避難体制の整備が必要です。

⑤津波

- 南海トラフ巨大地震発生後、津波が到達するまでの時間が約 100 分あることから、市民それぞれが迅速かつ主体的に避難行動がとれるよう、自助、共助の取組を強化し、逃げ遅れた場合でも避難ができる環境を整えることが必要です。

⑥地震

- 地震はいつどこで発生するかを予測することが困難であるため、想定されている災害規模を踏まえつつ、想定以上の規模の災害が発生することも意識しながら、防災力の向上を図ることが必要です。

6.防災指針における都市の将来像と取組方針

(1) 都市の将来像

本指針においては、堺市都市計画マスタープランに掲げためざすべき都市像「安全で安心して暮らせる都市」を防災指針における都市の将来像として位置づけます。

安全で安心して暮らせる都市

安全性の高い都市空間の形成を進め、あわせて市民（自助）・地域（共助）・行政（公助）の役割分担と相互の連携による避難体制の確保や迅速な応急活動など、被害を最小限にとどめるため、ハード・ソフト両面から減災の視点に立った取組を進めます。

堺市都市計画マスタープラン「めざすべき都市像」より抜粋

(2) 取組方針

災害に備え、安全で安心して生活できる都市の実現に向け、災害リスクのある市街地については、市街地形成の経緯や都市機能の集積状況を考慮し、現実的な対応策として、災害発生時に被害をださないようにする「防災策」だけでなく、災害時にその被害を最小化する「減災」の考え方も取り入れた防災・減災策に取り組みます。

<土砂災害>

- 災害リスクの高さに応じて規制や誘導など適切な土地利用施策を進めます。
- 土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域については、災害リスクを踏まえて、居住誘導区域に含みません。
- あわせて災害危険性などの情報の啓発など、適切な避難が行えるソフト対策を推進します。

<洪水、内水、高潮>

- 国や大阪府が実施する河川整備等のハード対策に協力します。また、雨水ポンプ場や雨水管の整備等の浸水が発生しないための取組を推進します。
- 防災意識の向上や避難体制の整備・強化、要配慮者利用施設の避難体制の整備などにより適切な避難を推進します。あわせて、長期にわたる避難生活においても安心して避難できる体制を構築します。

<地震、津波>

























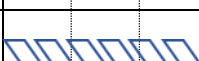
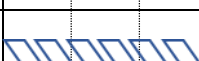

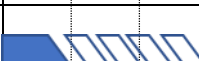


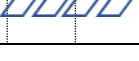
- 防災意識の向上や避難体制の整備・強化を推進します。また、宅地の災害発生を未然に防止するため、市民等への啓発や、技術基準に適合するよう指導をするなど、継続して宅地の安全に関する取組を進めます。
- 津波に対しては、情報伝達体制・手段の整備や避難方法等の事前周知・啓発、逃げ遅れた場合の避難場所の確保など、すべての人が適切に避難できる体制を構築します。
- 密集市街地である新湊地区においては、老朽木造住宅の建替促進や公共施設等の整備により、市街地の防災性の向上を図ります。

7.具体的な取組

具体的な取組については、堺市国土強靱化地域計画、堺市地域防災計画、河川整備計画等に基づく取組と連携を図り以下のとおり設定します。

(1) 土砂災害

凡例 : 継続した取組 : 目標期間を設定した取組

施策		具体的な取組		実施主体	実施時期 目標※		
					短期	中期	長期
土地利用施策	開発規制・指導	1	土砂災害特別警戒区域における開発規制	市			
		2	土砂災害特別警戒区域における特定開発行為の制限	府			
		3	土砂災害特別警戒区域における建築物の構造的な制限	市			
	土地利用誘導	4	土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域における立地適正化計画制度による建築・開発行為の届出	市			
		5	土砂災害特別警戒区域内の住宅除却費用や区域外移転の支援	市			
防ぐ施策	土砂災害対策	6	土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域におけるパトロールの実施	府・市			
逃げる施策	災害リスク情報の提示、啓発	7	ハザードマップ等を活用した災害リスク・避難方法の事前周知・啓発	市			
		8	大規模盛土造成地の周知	市			
	避難指示等情報伝達体制・手段の整備	9	多様な情報伝達手段の充実、速やかな情報伝達体制の整備	市			
	自主防災体制の整備	10	自主防災組織の活動促進・支援	市・市民			
	要配慮者に対する支援	11	要配慮者利用施設における避難確保計画の策定支援及び個別避難計画の作成支援	市・事業者・市民			

※実施時期（短期：概ね5年程度、中期：概ね10年程度、長期：概ね20年程度）

(2) 洪水、内水、高潮

	区分	施策	具体的な取組		重点エリア	実施主体	実施時期目標		
							短期	中期	長期
防ぐ施策	洪水／内水	河川整備	12	高規格堤防の整備（大和川）	大和川左岸（阪神高速湾岸線から南海高野線まで）	国			
			13	河川改修の推進（石津川）	津久野駅周辺	府			
		雨水整備	14	雨水ポンプ場の整備	沿岸部	市			
			15	雨水管の整備	市全域	市			
	高潮	都市基盤の被害防止	16	防潮堤の維持管理	沿岸部	府			
			17	水門等の点検・操作訓練	—	市			
		共通	18	災害リスク情報提示、啓発	市全域	市			
逃げる施策	共通	19	避難指示等情報伝達体制・手段の整備	市全域	市				
		20	自主防災体制の整備	市全域	市・市民				
		21	要配慮者に対する支援	大和川・石津川・西除川・東除川沿川	市・事業者				
		23	避難体制の確保	沿岸部	市・市民				
		22	要配慮者利用施設における避難確保計画の策定支援及び個別避難計画の作成支援【再掲】	大和川・石津川・西除川・東除川沿川	市・事業者				

※実施時期（短期：概ね5年程度、中期：概ね10年程度、長期：概ね20年程度）

(3) 地震、津波

	区分	施策	具体的な取組		重点エリア	実施主体	実施時期目標		
							短期	中期	長期
防ぐ施策	地震	宅地耐震化の促進	23	宅地の安全に関する啓発及び指導の実施	市全域	市			
		埋立地等の液状化対策の啓発推進	24	液状化ハザードマップ等により液状化危険地域の周知・啓発	市全域	市			
		密集市街地の防災性の向上	25	住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の推進	新湊地区	市			
	津波	都市基盤の被害防止	26	防潮堤の維持管理	沿岸部	府			
			27	水門等の点検・操作訓練【再掲】	—	市			
	逃げる施策	津波	災害リスク情報の提示、啓発	28	津波ハザードマップ等を活用した災害リスク・避難方法の事前周知・啓発	津波避難対象・注意地域	市		
29				浸水が予想される道路における津波危険明示標識の設置	津波避難対象・注意地域	市			
30			緊急一時避難場所の確保	津波避難対象・注意地域	市				
共通		避難経路の確保	31	避難路となる都市計画道路の整備	沿岸から阪和線まで	市			
			32	連続立体交差事業の推進による避難経路の確保	南海本線・高野線沿線	市			
共通		避難指示等情報伝達体制・手段の整備	33	多様な情報伝達手段の充実、速やかな情報伝達体制の整備【再掲】	市全域	市			
			34	自主防災組織の活動促進・支援【再掲】	市全域	市・市民			

※実施時期（短期：概ね5年程度、中期：概ね10年程度、長期：概ね20年程度）

第7章 誘導施策

1. 誘導施策の基本的な考え方

集約型都市構造の実現に向け都市再生特別措置法に基づく届出制度を活用し、あわせて各種施策の展開により居住誘導及び都市機能誘導を図ります。本計画では、立地適正化計画の方針（ターゲット）及び誘導方針（ストーリー）に即した施策の展開を図ります。

居住誘導及び都市機能誘導に向けて、国等による支援措置の活用を検討や本市独自の施策を推進することで、効果的な展開を図ります。

【都市再生特別措置法に基づく誘導施策等の展開方向】

届出制度による機能誘導	<ul style="list-style-type: none"> ① 居住誘導区域外における住宅の建築等にかかる届出 ② 都市機能誘導区域外における立地適正化計画制度に基づく誘導施設の建築等にかかる届出 ③ 都市機能誘導区域内における立地適正化計画制度に基づく誘導施設の休廃止にかかる届出
国等による支援措置の活用促進	<ul style="list-style-type: none"> ① 財政上の支援措置（都市構造再編集中支援事業等） ② 金融上の支援措置（都市・居住環境整備推進出資金等） ③ 税制上の支援措置（低未利用土地権利設定等促進計画に係る特例措置等）

【本市独自の誘導施策の展開方向】

立地適正化計画の方針 (ターゲット)	誘導方針 (ストーリー)	施策の展開方向
都市の「存在感」を高める	堺の個性を活かした魅力と賑わいのある拠点形成	(1) 本市の存在感向上に向けた堺ならではの拠点の形成
都市の「暮らしの魅力」を高める	地域特性に応じた暮らしの魅力向上による居住誘導	(2) 暮らしの魅力向上に向けた拠点形成と良好な住環境の形成 <ul style="list-style-type: none"> ① 便利で多様なライフスタイルに対応した拠点の形成 ② 地域の特性・居住ニーズに即した良好な住環境形成 ③ 居住魅力の向上に資する居住誘導区域外における取組
「安全で利便性の高い暮らし」を維持する	拠点へアクセスしやすい環境の形成 安全な暮らしを維持する市街地の形成	(3) 円滑に移動できる交通環境の形成 (4) 安全・安心な市街地の形成

2.誘導施策

(1)本市の存在感向上に向けた堺ならではの拠点の形成

<都心>

- 堺東駅周辺においては、連続立体交差事業を推進します。また、これにあわせて駅前空間の再編を推進し都市の顔となる市街地の形成を図ります。
- 堺駅周辺においては、広域交通の結節点としての機能強化や都市機能の集積を図り、ゲートウェイとしてふさわしい都市空間を創造します。
- 環濠エリアにおいては、環濠の水辺を活かした魅力創出を図ります。また、歴史的な建造物やまちなみの保全・形成を図ります。
- 都心においては、次世代都市交通の導入やバリアフリーな乗降環境の整備、乗継改善など、公共交通の利便性向上を図ります。また、多様な移動ニーズに対応できるようシェアサイクルや次世代モビリティ等を活用し、都心内の回遊性向上を図ります。
- 都心の骨格軸となる大小路線及び大道筋を中心に、交流・滞在空間の創出や安全で快適な歩行者環境の確保を図り、居心地が良く歩きたくなる人中心のウォーカブルな空間形成を進めます。

<都市拠点>

①泉ヶ丘

- 近畿大学医学部・近畿大学病院の立地を契機として、健康・医療・予防分野等に関する研究開発拠点や産業集積拠点などの広域的に人をひきつける魅力的な拠点形成を図ります。
- 泉ヶ丘公園とビッグバンや大蓮公園等の周辺施設と連携した整備を行うことにより、周辺と一体となった子どもの拠点を形成します。
- 先端技術やデータを活用したスマートシティを推進することで、多様な世代の健康増進や便利で快適な移動環境の構築などを進め、地域内外の人々の交流により賑わいが創出される拠点の形成を図ります。

②中百舌鳥

- 高い交通利便性と、大学や産業支援施設等の機能を活かし、スタートアップ・起業などの支援、新産業やビジネスの創出と、交通結節点の駅前にふさわしい賑わい創出を進め、地域の活力と多様な交流を育むイノベーション創出拠点の形成を図ります。
- 駅を中心に、安全で快適な歩行者環境や賑わいと多様な交流を生む場などといった歩きたくなるウォーカブル空間の形成による中百舌鳥駅周辺全体の価値の向上を図ります。

- 駅周辺の低未利用地の活用により、業務・商業機能や交流・集客等を生み出す都市機能の充実を図ります。

③美原

- 幹線道路による広域アクセス性を活かし、臨海部より災害リスクの少ない内陸型産業地として、物流、産業機能などの立地誘導を図ります。

(2) 暮らしの魅力向上に向けた拠点形成と良好な住環境の形成

①便利で多様なライフスタイルに対応した拠点の形成

- 地域拠点においては、日常生活に関連の深い商業、業務、行政、文化などの機能、駅前拠点においては、買い物などの日常の利便に供する商業、サービスなどの機能の充実を図ります。

- 泉北ニュータウンの各駅を拠点とする地区センターに、各拠点の役割を踏まえた機能を再編・集約し集約型都市構造の形成を推進します。

- 深井駅周辺においては、市有地の利用転換などを推進し、生活・交流機能の充実に加え、市内外からの来訪を促進する拠点の形成を図ります。

- 新金岡駅周辺においては、地区の特徴である緑の豊かさを活かし、ウォークアブルな空間の実現と地区に必要な都市機能の導入を図り、魅力的な拠点の形成を図ります。

- 萩原天神駅周辺の松原泉大津線沿道においては、計画的な市街地整備により拠点周辺に良好な居住環境の形成を図ります。

- 津久野駅周辺においては、老朽化が進む都市基盤の更新や賑わいと快適環境の創出をめざし、都市型住宅の供給や生活利便施設の充実等、駅前街区と一体となって駅前拠点にふさわしい都市機能更新を図ります。

- 質の高い緑空間の維持・創出を図るため、都心を中心に暑熱環境の緩和に向けて、憩いの空間となる都市公園を含むオープンスペース、特徴ある景観を構成する街路樹などを適切に管理し、気候変動対策に寄与する緑陰空間の形成を進めます。

②地域の特性・居住ニーズに即した良好な住環境形成

<都市型居住促進ゾーン>

- 都心や中百舌鳥、深井、北野田、三国ヶ丘、堺市駅及び泉北ニュータウンの各駅周辺においては、土地の高度利用と公共的空間の確保により、拠点周辺における市街地環境の質向上に寄与した都市型住宅の供給を促進します。

○都心や深井、北野田、鳳、新金岡、北花田の各駅周辺の都市基盤が整備された地域においては、開発者の負担を軽減し、都市型住宅の供給を促進します。

○新金岡及び泉北ニュータウンの各駅周辺においては、共同住宅等を対象とした指定容積率等の緩和により、良質な都市型住宅への建替えや立地を促進します。

<ゆとり住環境保全ゾーン>

○低層住居専用地域においては、一定規模以上の宅地開発について最小宅地面積の基準を適用することで、低層住宅地として良好でゆとりのある居住環境を保全します。

○良好な住環境の形成を図るため、地域が主体となった建築協定や地区計画制度の活用等により、地域の実情に即した住環境の誘導を図ります。

<その他市街地全般>

○大規模な公的賃貸住宅団地においては、更新にあわせて活用地が発生する場合には、すべての人が安心して暮らせる生活サービス機能や、子育て・福祉・働く場所など地域のニーズに応じた都市機能の充実に向け、住環境の向上に寄与する土地利用の誘導を図ります。また、必要に応じて土地利用に係る規制緩和等を検討します。

○良好な住環境の形成を図るため、地域が主体となった建築協定や地区計画制度の活用等により、地域の実情に即した住環境の誘導を図ります。【再掲】

○地域の価値や魅力の向上に向けて、都心や泉北ニュータウンにおいては、住民、事業者、行政が連携しながら、エリアマネジメントの推進を図ります。

○子育て世代に魅力的な住環境の形成に向けて、中学校区を1つの「学校群」と捉え、学校群の小・中学校が一体となって、義務教育9年間を見通したカリキュラムの編成や授業の改善に取り組み、子どもたちに必要な資質・能力を育み、子どもたちの可能性を引き出す学校教育を推進します。

○泉北ニュータウンにおいては、リモートワークやサテライトオフィスなどICTを活用した就業の場の形成を進め、職住一体・近接型のライフスタイルの実現を図ります。

○泉北ニュータウンにおいては、大阪都心部への良好なアクセス、既存の住宅ストックや郊外のゆとりある環境を活かし、若年・子育て世代のニーズにあった住戸の供給を進めます。

○泉北ニュータウンの近隣センターにおいては、商業機能やサービス機能、地域のコミュニティ機能の向上に努め、時代の変化に対応した機能強化を図ります。

○緑地機能や防災機能など、多面的な機能が期待される生産緑地地区の保全・活用により、良好な生活環境の確保を図ります。

○人々の交流の場、遊び場、憩いの場、健康増進の場となる緑について、身近な暮らしの中で緑を感じることのできる都市の実現のために、公共施設や民有地の緑化を進めて、新たな都市の緑を育みます。

③居住魅力の向上に資する居住誘導区域外における取組

○都市近郊でありながら貴重な自然環境資源である地域においては、市民農園等、農空間の保全・活用を進め、また南部丘陵については「森の学校」をテーマとした施設を拠点に緑地保全を図ります。

○臨海都市拠点においては、世界をリードする産業拠点と、海辺の特性を活かした親水空間等による集客・レクリエーション拠点の形成を図ります。

○産業機能が一定集積している居住誘導区域周辺においては、産業政策上の位置づけを踏まえつつ、産業機能の立地を図ります。

(3) 円滑に移動できる交通環境の形成

○本計画と連携し、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを目的とした、地域公共交通計画に示す取組を推進します。

○鉄軌道、路線バス、乗合タクシーによる公共交通の維持・確保や利用促進、交通結節機能の充実、MaaSの導入等の新たな技術の活用などによる利用者の利便性向上を図ります。

○自転車の通行空間の連続性の確保やネットワーク等を形成する環境の整備を行います。また自転車を使って点在するスポットを巡る「散走」などのレクリエーションや健康増進など様々な場面で、気軽に楽しむ機会を創出します。さらにシェアサイクルの普及促進を進めます。

○都心と美原をはじめとした市域東部を結ぶ拠点間ネットワークの構築により、マイカーから公共交通への利用転換、公共交通の利用促進、人流と地域の活性化を図ります。

○都市計画道路の整備推進により、利便性が高く円滑でアクセス性の高い幹線道路網の形成を図ります。

○連続立体交差事業の推進により、踏切に起因する交通渋滞や事故の解消を図ります。

○主要な駅周辺のデッキや歩道のバリアフリー化、再整備などにより歩行者動線の改善や駅周辺の交通アクセス改善を図ります。

- 地震時の倒壊による緊急車両や避難の妨げ防止、歩行空間の確保、良好な景観の創出等のため、無電柱化を進めます。

(4) 安全・安心な市街地の形成

- 防災指針に基づく取組を進めます。

第8章 届出制度

都市再生特別措置法に基づく届出制度を運用することで、居住誘導区域外における住宅開発等の動向や都市機能誘導区域外における立地適正化計画制度に基づく誘導施設の整備等の動向を把握することを目的としています。また、届出者に対して誘導区域内における誘導施策等の情報提供等をする機会として活用するものです。

以下の行為を行おうとする場合は、その行為に着手する30日前までに市への届出が必要です。

(1) 居住誘導区域外において事前届出が必要な行為

居住誘導区域外で以下の行為を行う場合、行為に着手する日の30日前までに届出が必要です。

(開発行為)

- 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為



- 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの



(建築等行為)

- 3戸以上の住宅を新築しようとする場合



- 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合

(2) 都市機能誘導区域外において事前届出が必要な行為

都市機能誘導区域外で以下の行為を行う場合、行為に着手する日の30日前までに届出が必要です。

(開発行為)

- 立地適正化計画制度に基づく誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為

(建築等行為)

- 立地適正化計画制度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
- 建築物を改築し、立地適正化計画制度に基づく誘導施設を有する建築物とする場合
- 建築物の用途を変更し、立地適正化計画制度に基づく誘導施設を有する建築物とする場合

(3) 都市機能誘導区域内において事前届出が必要な行為

都市機能誘導区域内で立地適正化計画制度に基づく誘導施設を休止又は廃止する場合、行為に着手する日の30日前までに届出が必要です。

第9章 計画の推進に向けて

本計画の実現に向けては、達成状況の目安となる目標値を設定した上で、多様な主体や関連する分野別計画等との連携により、持続可能な都市構造の形成に資する取組を進めます。

1. 目標値の設定

本計画に位置づける施策の有効性を客観的かつ定量的に評価するための指標を設定します。目標値は目標年次である2040年及び達成状況を確認するための中間値として2030年における値を設定します。また、指標の達成状況を多面的に分析・評価するため、主なモニタリング項目を設定します。

なお、誘導方針4「安全な暮らしを維持する市街地の形成」に関しては、評価・見直し時に防災指針における具体的な取組の実施状況や市域における自然災害による被害状況を把握することとします。

■ 評価指標とモニタリング項目

(1) 居住誘導区域の人口密度

本市の将来人口は、2040年に73.4万人となり、2015（平成27）年の83.9万人の約87%に減少すると見込まれています。市内各地域の人口密度も人口と同様に低下することが見込まれ、各地域における生活利便性やコミュニティの持続的な確保がより困難になると懸念されます。本市では、このような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、生活利便性やコミュニティが持続可能な都市の実現に向けて、居住誘導区域では、将来推計人口から算出した人口密度（2030年では81.7人/ha、2040年では75.9人/ha）を上回ることをめざします。

評価指標 < 1 >	現況値	目標値	
	2015（平成27）年	（中間）2030年	2040年
居住誘導区域の人口密度	87人/ha	84人/ha	78人/ha

（現況値の算出方法）2015（平成27）年の国勢調査値から居住誘導区域内の人口を推計し、居住誘導区域面積で除して算出。

【モニタリング項目】

人口の推移の内訳について「市全域及び各区の人口動態、人口構成、人口密度」を、また居住誘導区域の人口流動について「総人口に対する居住誘導区域の人口の割合」と「居住誘導区域外における住宅の建築行為等の届出件数」を主なモニタリング項目として把握する。

(2) 都心、都市拠点における駅の乗降客数

本市の都心、都市拠点における駅の乗降客数は、2019（令和元）年度は26.3万人/日、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた2020（令和2）年度は前年度比約8割の21.0万人/日となっています。今後は、感染症の影響からは回復に向かう一方、人口減少の影響に加え、テレワークの

普及などライフスタイル変化による公共交通の利用機会の減少も想定されます。このような社会状況の変化を踏まえ、堺の個性を活かした魅力と賑わいのある拠点形成や、拠点へアクセスしやすい環境の形成を図ることで、都心、都市拠点における駅の乗降客数を将来推計人口から算出した数値を上回ることをめざします。

評価指標 < 2 >	現況値	目標値	
	2019（令和元）年度	（中間）2030年度	2040年度
都心、都市拠点における駅の乗降客数	26.3万人/日	25.7万人/日	24.7万人/日

（現況値の算出方法）2020（令和2）年度以降の乗降客数は新型コロナウイルス感染症の影響を受けた特異値であることから、2019（令和元）年度における南海本線堺駅、南海高野線堺東駅、南海高野線中百舌鳥駅、泉北高速鉄道中百舌鳥駅、泉北高速鉄道泉ヶ丘駅の1日平均乗降客数（他線への乗継人員を含まない）及びOsakaMetro御堂筋線なかもず駅の終日乗降客数（他線への乗継人員を含む）を集計。

（目標値の考え方）社会状況の変化を踏まえ、2030年度では2019（令和元）年度の約97%にあたる25.7万人/日以上、2040年度では2019（令和元）年度の約94%にあたる24.7万人/日以上を想定。

【モニタリング項目】

本市内の働く場や就業者の推移について「昼夜間人口比率」と「事業所数、従業者数」を主なモニタリング項目として把握する。

（3）都市機能誘導区域内の立地適正化計画制度に基づく誘導施設の立地数

本市では、市役所・図書館・病院など個性や魅力を活かした拠点を形成するうえで核となる施設を立地適正化計画制度に基づく誘導施設とし、都市機能誘導区域内に 31 件の誘導施設が立地しています。今後も、より一層の多様なライフスタイルに対応できる都市機能の充実や公民連携による暮らしやすい地域の実現に向けて、都市機能誘導区域内の誘導施設の立地数が現状を上回ることをめざします。

評価指標 < 3 >	現況値	目標値	
	2022（令和4）年	（中間）2030年	2040年
都市機能誘導区域内の立地適正化計画制度に基づく誘導施設の立地数	31件	32件	32件

（現況値の算出方法）都市機能誘導区域内の立地適正化計画制度に基づく誘導施設の立地数を集計。

【モニタリング項目】

誘導すべき都市機能の立地状況について「拠点周辺の生活に身近な都市機能の充足状況」と「都市機能誘導区域外における誘導施設の建築行為等の届出件数」を主なモニタリング項目として把握する。

(4) 市全域の公共交通人口カバー率

本市では、鉄軌道、バス路線、デマンド型の乗合タクシーにより市街地の広がり合わせた公共交通ネットワークが形成されており、市全域の公共交通の沿線徒歩圏でカバーされる人口の割合（公共交通人口カバー率）は96.4%です（2022（令和4）年時点）。今後、人口減少や人口構成の変化に対応できる持続可能な集約型都市構造の形成を一層進める中で、拠点へアクセスしやすい環境が持続的に確保される都市の実現に向けて、公共交通ネットワークの機能強化や維持確保、それを支える都市計画道路の整備や道路ネットワークの維持充実により、公共交通人口カバー率を維持することをめざします。

評価指標<4>	現況値	目標値	
	2022（令和4）年度	（中間）2030年度	2040年度
市全域の公共交通人口カバー率	96.4%	96.4%	96.4%

（現況値の算出方法）2022（令和4）年時点の駅・停留所からの徒歩圏（鉄道駅から800m圏、阪堺線・路線バス・乗合タクシーの停留所から300m圏に含まれる範囲）の人口を2015（平成27）年の国勢調査値から集計し、総人口で除して算出。

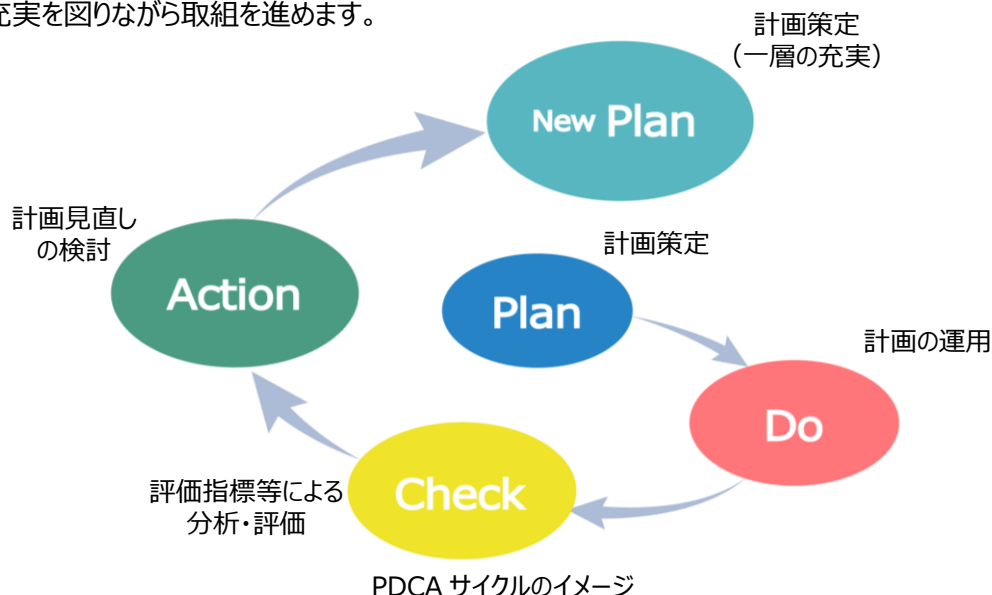
（目標値の考え方）この目標値は堺市地域公共交通計画において新たな目標値等が示された場合は、必要に応じて見直す。

【モニタリング項目】

公共交通の利用実態について「公共交通利用者数（鉄軌道・路線バス・乗合タクシー）」を、また居住誘導区域の利便性について「居住誘導区域における公共交通カバー圏の面積割合」を主なモニタリング項目として把握する。

2.計画の進行管理

本計画は、20 年程先を見据えた長期的な視点に立った計画であるため、社会経済情勢の変化や上位計画や関連計画の見直し内容などを把握しつつ、それらの変化に的確かつ柔軟に対応する必要があります。このため、都市計画マスタープランと綿密に連携しながら、PDCA サイクルに基づき、本計画のより一層の充実を図りながら取組を進めます。



<Plan-計画策定>

- 本市における、持続可能な都市構造の形成に向けた実行計画として立地適正化計画を策定します。
- また、PDCA サイクルで蓄積される知見や課題を施策等に反映することにより、計画の充実を図ります。

<Do-計画の運用>

- 多様な主体や関連する分野別計画等と連携し、総合的に取組を推進します。

【推進に向けた取組例】

- ▶ 地理情報システム（GIS）の活用等による積極的な情報発信
- ▶ 市民等の参加意識向上に向けた、参加型イベントや出前講座の実施
- ▶ 様々な分野の施策や具体的なエリア計画等との連携による取組の促進
- ▶ 取組の実現に向けた都市計画手法の活用等の検討
- ▶ モニタリング項目等による進捗状況の把握・点検

等

<Check-評価指標等による分析・評価>

- 本計画が効果的に機能し、着実に進捗しているかを確認するため、概ね 5 年ごとに、評価指標、モニタリング項目等を活用した分析・評価による課題の抽出を行います。また、分析・評価の結果は、堺市都市計画審議会に報告し、課題の共有を図ります。

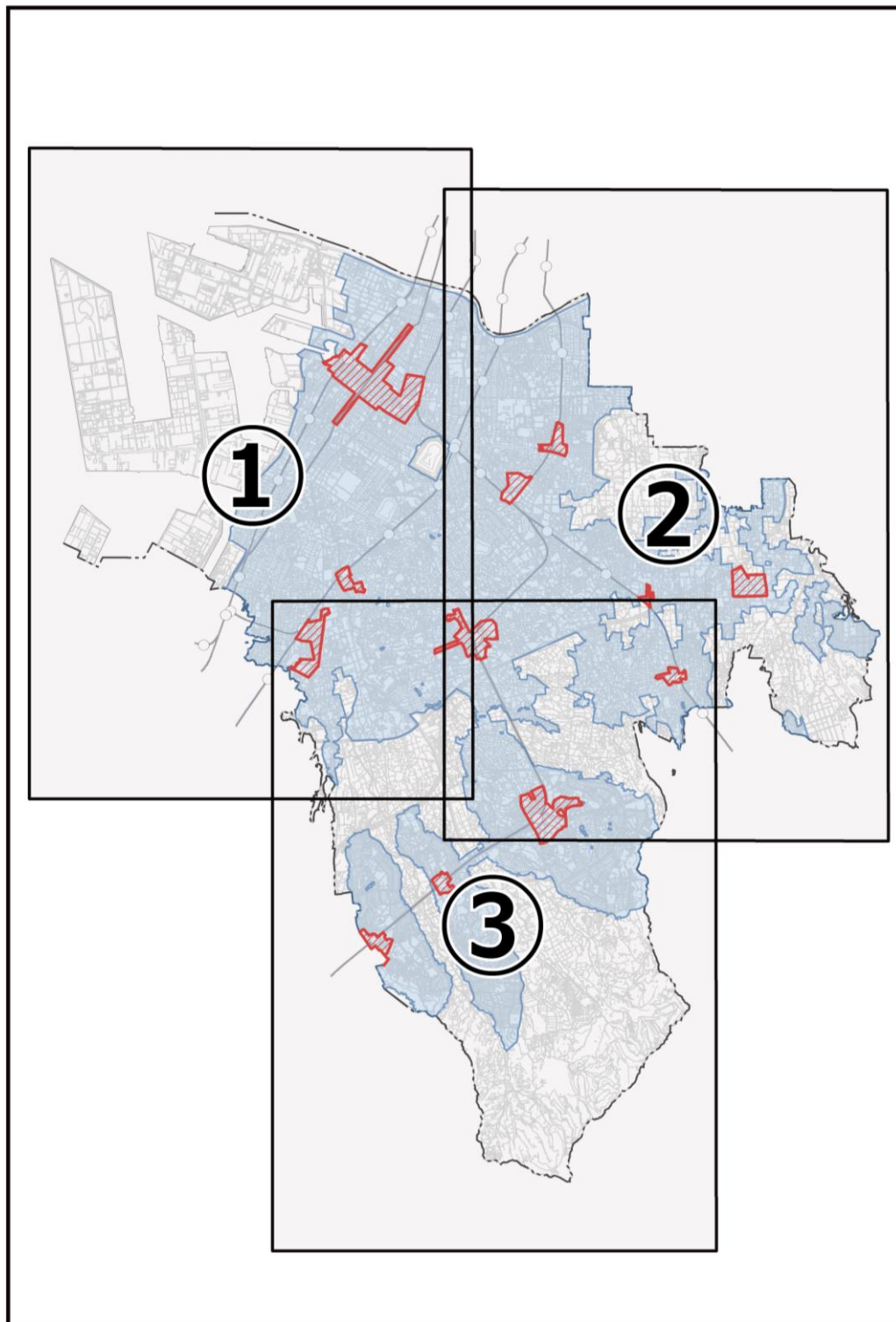
<Action-計画見直しの検討>

- 本計画の見直しに向けて、社会経済情勢の変化や評価指標等による分析・評価結果を踏まえ、分野横断的に関係者が参画する体制等の構築を図り、必要な施策や計画の改善等を検討します。

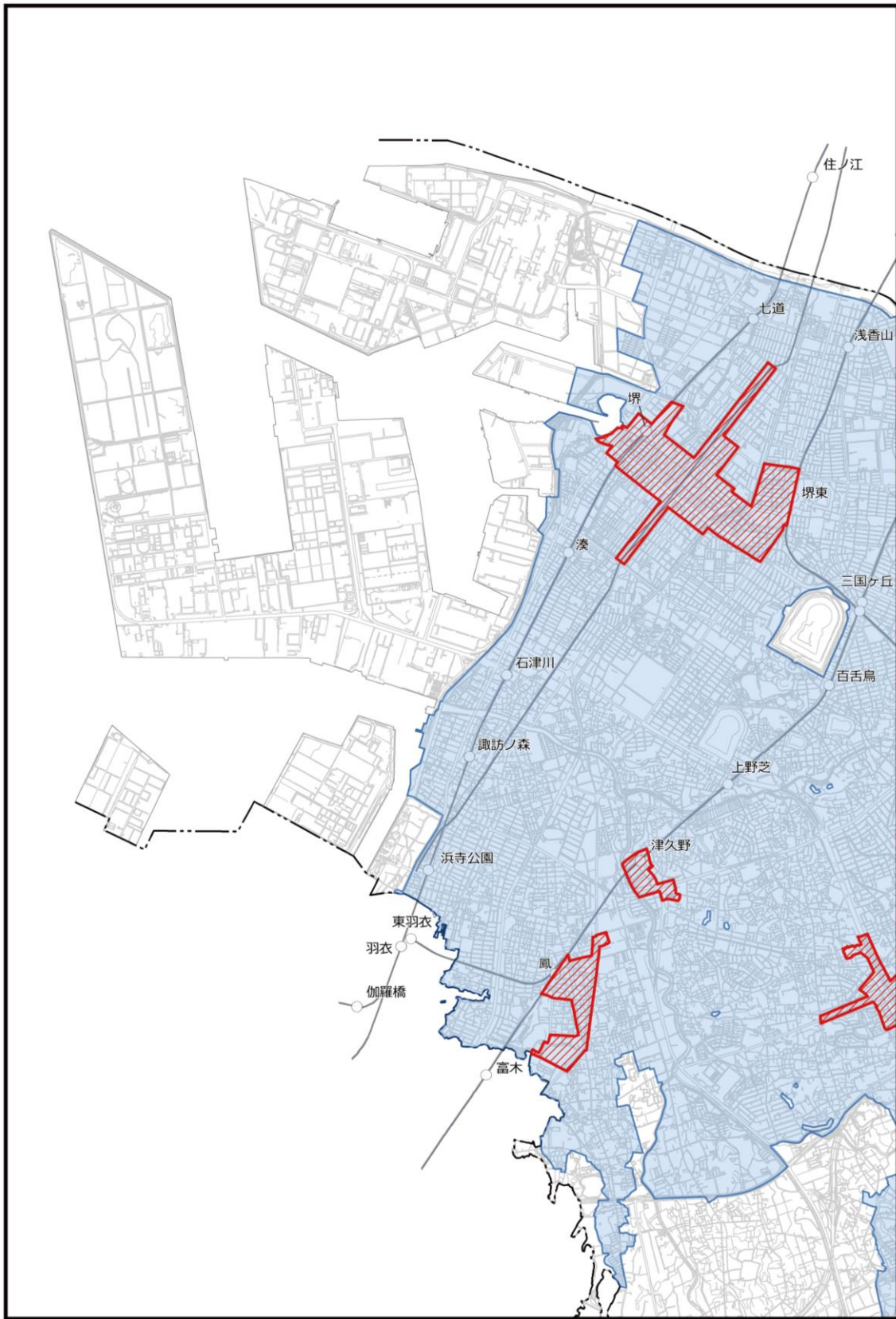
資料

居住誘導区域、都市機能誘導区域の詳細図

索引図



①

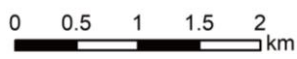
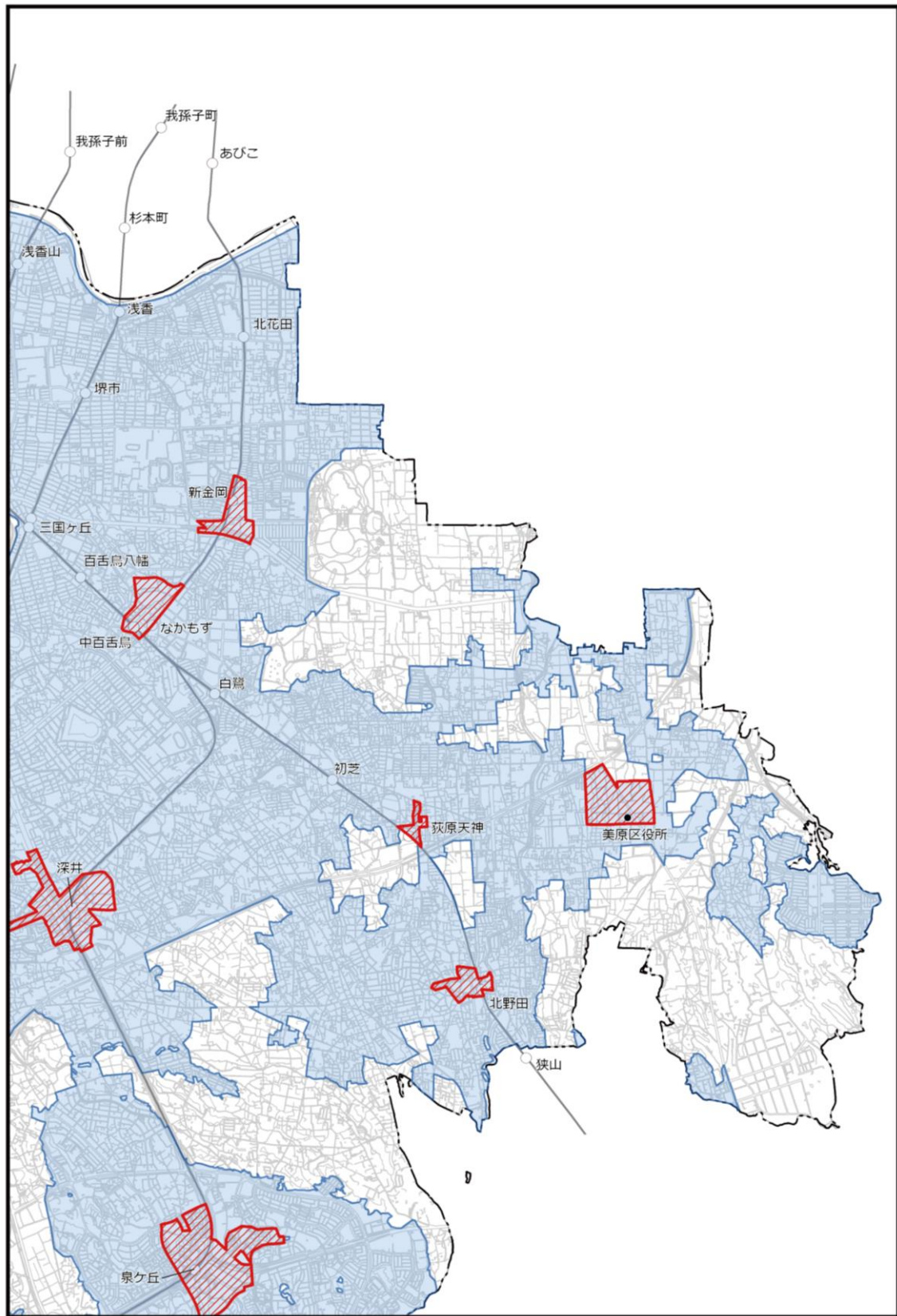


凡例

居住誘導区域

都市機能誘導区域

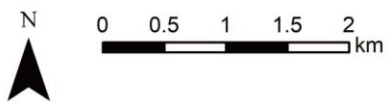
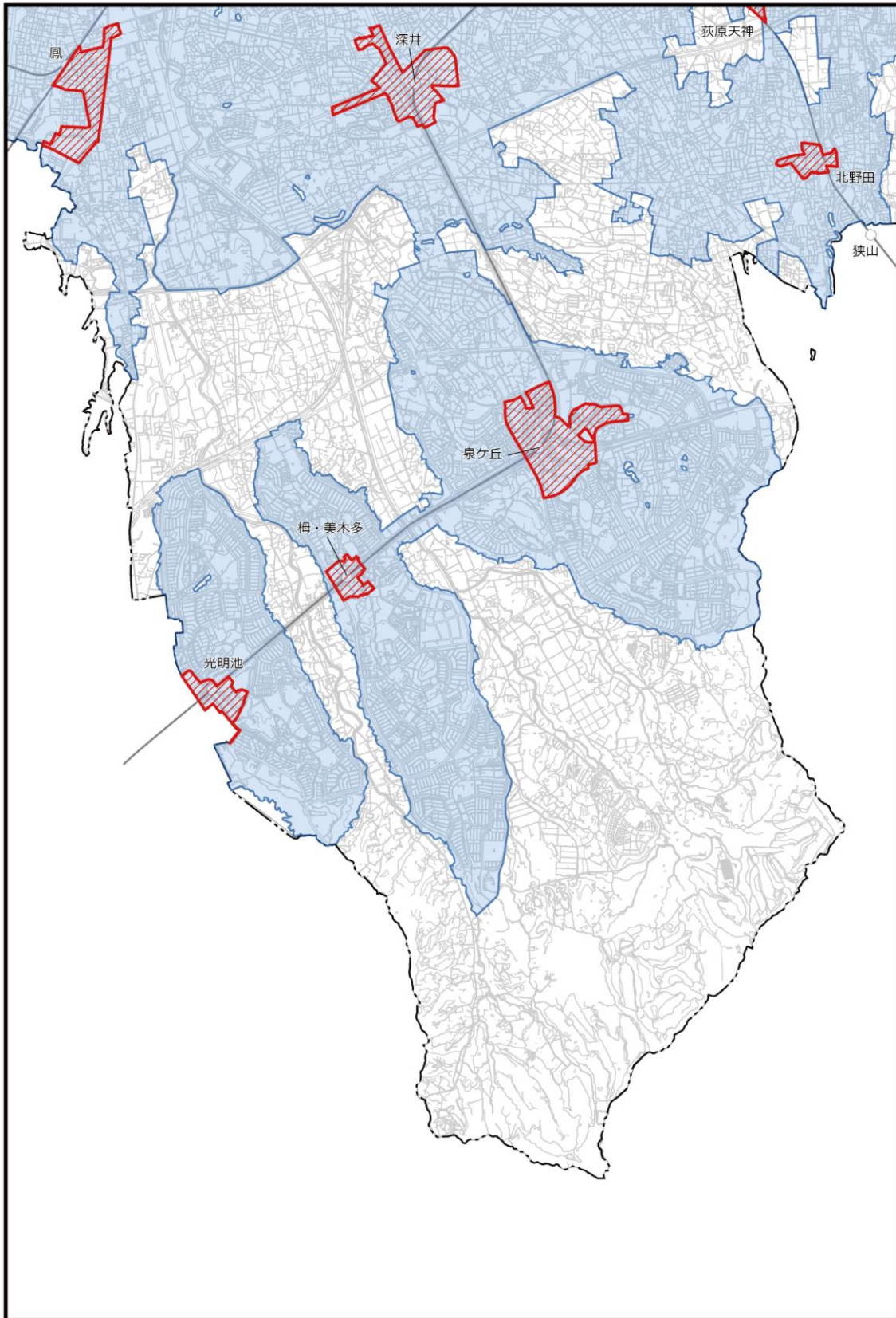
②





凡例

- 居住誘導区域
- 都市機能誘導区域

③



凡例

-  居住誘導区域
-  都市機能誘導区域

用語集

あ行

上町断層帯

大阪府豊中市から大阪市を経て岸和田市に至る全体長さが約 42km の活断層帯のこと。今後 30 年の間に地震が発生する可能性は、日本の主な活断層の中では高いグループに属する。

インキュベーション

創業間もない企業や新事業に取り組む企業に、オフィス等の事業スペースと経営相談等のサービスを一体的に提供する支援活動のこと。

エリアマネジメント

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組のこと。

か行

河川整備計画

概ね 30 年間にわたる当該河川の整備目標や治水、利水、環境、維持管理などの具体的な取り組みを示したもの。

急傾斜地崩壊危険区域

崩壊するおそれのある急傾斜地（傾斜度が 30 度以上の土地）で、その崩壊により相当数の居住者その他の者に被害のおそれのある土地及び、それに隣接する土地のうち、急傾斜地の崩壊が助長・誘発されるおそれがないようにするため、一定の行為制限の必要がある土地の区域のこと。

QOL

Quality Of Life の略
「生活の質」を意味する言葉。

義務的経費

地方公共団体の歳出のうち、任意に削減できない極めて硬直性が強い経費のこと。職員の給与等の人件費、生活保護費等の扶助費及び地方債の元利償還金等の公債費からなっている。

近隣センター

近隣住区論に基づき、商業施設と地域会館があり、周辺には保育所・幼稚園や小学校、公園、医療センターが隣接配置された生活拠点。また、緑道により、他住区、中学校、駅へと繋がっている。

建築協定

建築基準法に基づく制度で、一定区域内の環境改善などを図るため、関係権利者全員の合意により特定行政庁の認可を受けて、建築物に関する基準などについて定める協定のこと。

減災

災害が発生することを前提として、災害による被害をできるだけ最小化する取組のこと。

高規格堤防

高規格堤防は超過洪水に対しても決壊しない堤防であり、また、まちづくり事業と一体となって、地域住民の人命を守る安全で良好な住環境を形成するもの。

公共施設等総合管理計画

公共施設等の総合的かつ計画的な管理、活用を実践し、施設総量の縮減と維持管理経費の適正化に取り組むための基本的な考え方を示す計画のこと。

交通結節点

異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設で、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などが挙げられる。

交流人口

その地域を訪れる人の数。通勤・通学者や観光客などをいう。

国土強靱化地域計画

国土強靱化基本法に基づき、地方においても、目標の明確化、リスクの特定、脆弱性評価、対応方策の検討、重点化・優先順位付けなど、国の基本計画策定プロセスを踏襲して策定し、PDCA サイクルを繰り返し見直しながら効率的・効果的に国土強靱化を推進していくための計画のこと。

コワーキングスペース

様々な所属や経歴、境遇を持つ人々が事務所や会議室などを共有し、共に働くスペースのこと。利用者同士の交流やコミュニティを形成する場。

コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持し、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が重要という考え方のこと。

さ行

災害危険区域

建築基準法第 39 条の規定に基づき、地方公共団体が条例で指定する津波、高潮、出水等による危険の著しい区域として条例で指定し、住居の用に供する建築の禁止等、建築物の建築に関する制限で災害防止上必要なものを当該条例で定めることができる。

砂防指定地

砂防法第 2 条に基づき、砂防設備を要する土地又は治水上砂防のために一定の行為を禁止し若しくは制限すべき土地として国土交通大臣が指定した土地の区域。指定された土地は、治水上砂防のために支障のある行為を防止する観点から、竹木の伐採や土石・砂礫の採取等、一定の行為について制限がある。

散走

「自転車で走ること」が目的ではなく、「自転車を活用して」散歩するように、ゆっくりと自転車で巡り、「歴史や文化」に触れたり、「食」を楽しんだりする、自転車を活用した新しい楽しみ方のこと。

シェアオフィス

自社だけではない複数の利用者が個々に自席を持たないオフィスタイルで使用するスペースのこと。

シェアサイクル

複数の専用駐輪場のどこでも自転車を借りることができ、借りた場所以外にも返すことができるレンタルサイクルシステムのこと。

市街化区域

既に市街地を形成している区域、及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化をはかるべき区域として、都市計画で定めた区域のこと。

市街化調整区域

原則として市街化を抑制すべき区域として都市計画で定めた区域のこと。

市街地開発事業

主に公的機関が、良好な市街地形成をはかるために行う面的な開発整備事業のことで都市計画で定めたもの。土地区画整理事業、新住宅市街地開発事業、市街地再開発事業などがある。

自主財源

市が自ら確保することができる収入で、市税をはじめとして、諸収入や使用料・手数料などのこと。

地すべり防止区域

「地すべり等防止法」に基づき関係都道府県知事の意見をきいて、国土交通大臣又は農林水産大臣が指定した区域のこと。地すべりが発生している区域や、地すべりが発生するおそれのきわめて大きい区域のほか、その区域に隣接している区域のうち、地すべりを助長・誘発している地域や、地すべりを助長・誘発するおそれがきわめて大きい地域が対象となる。指定された土地は、地すべりの発生による被害を防止又は軽減するため、地すべりの発生を助長・誘発するおそれのある一定の行為について制限がなされる。

次世代都市交通（ART）

※Advanced Rapid Transit

常に先進的な技術を適用し、快適な乗り心地やバリアフリーな乗降、需要に応じた柔軟な交通サービスの提供、安全性の向上などを可能とする交通システムのこと。

次世代モビリティ

超小型モビリティや自動運転などの技術革新により進化した移動手段（モビリティ）のこと。ビッグデータや AI 等の先端技術やシェアリングなどのサービスの進化と結びつけ、近未来の快適な移動環境のことも指す。

指定容積率

都市計画で定められる容積率の最高限度のこと。

シビックプライド

都市に対する市民の誇り。まちに誇りや愛着、共感を持つと同時に、都市の取組に関与しようとする当事者意識を伴う自負心のこと。

市民農園

都市住民がレクリエーションや生きがいづくり、生徒・児童の体験学習などの多様な目的で、小面積の農地を利用して野菜や花を育てるための農園のこと。

住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）

老朽化した木造住宅が密集し、公共施設が著しく不足する住宅市街地において、住環境の改善と防災性の向上を図るため、老朽住宅の建替えの促進、道路や公園等の公共施設整備などを総合的に行う事業のこと。堺市では、新湊地区（旧湊地区、旧湊西地区）で事業実施。

人口集中地区（DID）

国勢調査において設定される統計上の地区。市区町村の区域内のことで、人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位区が互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地域が該当する。

スタートアップ

新しいビジネスモデルを考えて、新たな市場を開拓し、社会に新しい価値を提供し、貢献することにより、事業の評価を短期間で飛躍的に高める企業のこと。

税源涵養

税金の源となる資源や産業等を養い育てること。

生産緑地地区

市街化区域内において緑地機能及び多目的保留地機能の優れた農地等を計画的に保全し、もって良好な都市環境の形成に資することを目的として定める地区のこと。

た行

地域公共交通計画

地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする地域公共交通のマスタープランとして、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地方公共団体が作成するもの。

地域地区

都市計画法で定められた住宅地、商業地、工業地などの土地利用上のゾーニングのこと。

建築物の用途、建蔽率・容積率などを定めた 13 種類の用途地域の他に、通常の用途規制を緩和・強化するために定めた特別用途地区、建築物の高さの最高・最低限度を定めた高度地区、火災予防のための構造を定めた防火・準防火地域、景観の保護について定めた景観地区・風致地区、緑地を永続的に維持・保全する特別緑地保全地区などがある。

地域防災計画

災害対策基本法第 42 条の規定に基づき、市民の生命、財産を災害から守るための対策を実施することを目的とし、災害に係わる事務又は業務に関し、関係機関及び他の地方公共団体の協力を得て、総合的かつ計画的な対策を定めた計画のこと。

地域旅客運送サービス

鉄軌道や路線バス、堺市乗合タクシー、乗用タクシー、その他の送迎サービス等を含めた旅客運送サービスをいう。

地区計画

都市計画法に基づく制度で、地域の実情に応じたまちづくりを進めるため、特定の地域を対象として、建築物に関するきめ細やかなルールと生活道路や公園などの公共施設に関する計画を一体的に定める地区レベルの都市計画のこと。

地区センター

近隣住区論に基づき、地区の拠点として鉄道駅前に商店や公的機関などが配置されたセンターのこと。泉北ニュータウンでは、泉ヶ丘地区センター、梅地区センター、光明池地区センターの 3 地区を指す。

定住人口

その地域に住んでいる人の数。

鉄軌道

レールを敷いた専用通路上を走行する鉄道と、道路上に敷設された軌道上を走る路面電車の総称。

デマンド型乗合タクシー

利用者から予約があった場合に運行する乗合タクシー。堺市では、路線バスと同じようにルートや停留所、時刻表を設定し、鉄道駅やバス停から離れた地域と鉄道駅や公共施設を結ぶ乗合タクシーを運行している。

都市型住宅

都市において、良好な住環境を確保しつつ高密度に住む集合住宅のこと。

都市基盤整備

市民生活の安全性、利便性、効率性などの向上をはかるため、都市施設を整備すること。道路、鉄軌道、公園、緑地、上下水道、河川などの整備がこれに該当する。近年では、情報・通信網なども重要な都市基盤として位置づけ、整備されている。

都市施設

道路、公園・緑地、下水道など、都市を構築する基本的な施設のこと。このうち、都市計画において定められた都市施設のことを都市計画施設という。

土砂災害危険箇所

土砂災害危険箇所とは、土石流危険渓流、地すべり危険箇所、急傾斜地崩壊危険箇所の総称。土石流危険渓流とは、土石流による被害の発生するおそれのある渓流。地すべり危険箇所とは、地すべりによる被害の発生するおそれのある箇所。急傾斜地崩壊危険箇所とは、急傾斜地崩壊（がけ崩れ）により被害のおそれのある箇所。

土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域

土砂災害のおそれのある区域についての危険の周知、警戒避難体制の整備、住宅等の新規立地の抑制、既存住宅の移転促進等のソフト対策を推進するために土砂災害防止法に基づき指定する区域のこと。

土地区画整理事業

宅地の利用増進と公共施設の整備、改善をはかるため、道路や公園、水路などの公共施設の新設・変更と土地の区画形質の変更などによって健全な市街地の基盤整備を行う事業。

な行

南海トラフ巨大地震

南海トラフ沿いで発生する科学的に想定し得る最大規模の地震のこと。千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度は低いが、仮に発生すれば、西日本を中心に極めて広い範囲に甚大な人的・物的被害をもたらすことが想定されている。

南部大阪都市計画区域マスタープラン

都市計画法第6条の2に規定される「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」であり、中長期的視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けて広域的観点から、都市計画の基本的な方針を定めるもの。堺市は南部大阪都市計画区域の範囲に含まれる。

南部丘陵

まとまった樹林地があり、河川、ため池、棚田などとともに多様な生き物が生息する、堺市でも唯一の豊かな里山環境が残された貴重なエリア。

は行

PDCA サイクル

「Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）」という一連のプロセスを繰り返し行うことで、継続的に業務の改善を図る手法の一つ。

避難確保計画

大雨による浸水や土砂災害が発生するおそれがあるとき、高齢者施設等の要配慮者利用施設の利用者の円滑かつ迅速な避難の確保を図るために必要な事項を定める計画のこと。

保安林

水源の涵養、土砂の崩壊その他の災害の防備、生活環境の保全・形成等、特定の公益目的を達成するため、農林水産大臣又は都道府県知事によって指定される森林のこと。保安林では、それぞれの目的に沿った森林の機能を確保するため、立木の伐採や土地の形質の変更等が規制される。

ま行

MaaS

Mobility as a Service の略。

ICTを活用して交通をクラウド化（移動手段そのものをクラウドサービスとして提供）し、公共交通が否か、またその運営主体に関わらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな移動の概念。利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多い。

密集市街地

古い木造の建物が密集して、道路が狭く公園が少ないために、地震や火事の時に大規模な火災になる可能性が高く、避難しにくい市街地のこと。

や行

用途地域

住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めた地域のこと。13種類がある。用途地域が指定されると、それぞれの目的に応じて、建てられる建物の種類が決められる。

要配慮者利用施設

社会福祉施設、学校、医療施設その他の主として防災上の配慮を要する方々が利用する施設のこと。

ら行

ライフスタイルの多様化

社会を取り巻く環境の変化、それに伴う価値観の多様化を背景に、個人の生き方（ライフスタイル＝生活様式・営み方）が多様化すること。

リモートワーク

勤労形態の一種で、情報通信機器等を活用して、時間や場所の制約を受けずに、柔軟に働くことができる形態のこと。

連続立体交差事業

都市部における道路整備の一環として、道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化または地下化することによって、多数の踏切を一挙に除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業のこと。