

第7節 美原区

7-1 美原区の概況と特性

1. 区域の概況

(1) 位置・地勢

〈位置〉

○美原区は本市の東部に位置し、面積は約1,324haで全市の約8.8%を占めています。北は松原市、東は羽曳野市、富田林市、南は大阪狭山市に接しています。当区域の中央部が美原都市拠点に位置づけられています。また、大阪千早線や阪和自動車道が通り、さらに南阪奈道路が開通するなど、近畿圏交通ネットワークの要を担っています。

〈地勢〉

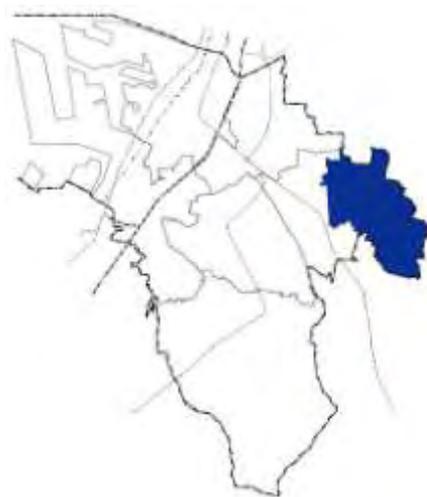
○区域は、北西部の平坦地形と南東部に向けた丘陵地形で、狭山池を水源とする東除川、西除川の両河川が南から北に向かって流れています。

(2) 人口・世帯数

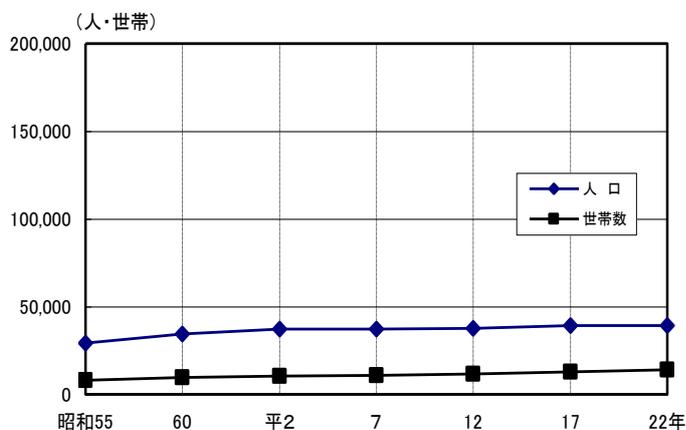
○美原区の人口は、平成22年現在約3.9万人で、増加傾向にあります。

世帯数は、平成22年現在約1.4万世帯で、増加傾向にあります。一世帯当たりの平均世帯人員は2.83人と、市内で最も多い数値となっています。

[本市における位置図]



[人口・世帯数の推移グラフ]



[美原区の人口・世帯数の推移]

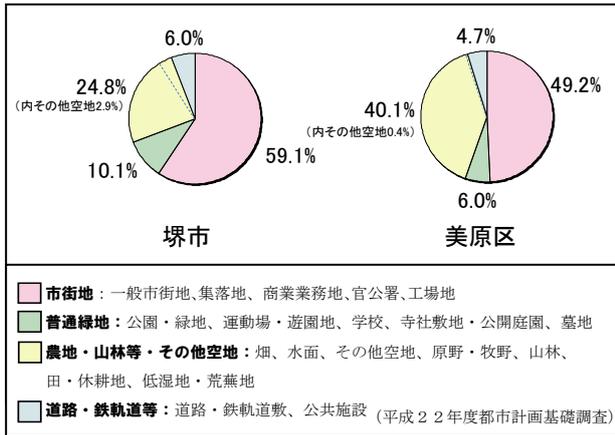
項目	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
人口(人)	29,315	34,593	37,134	37,391	37,618	39,135	39,280
増減率(%)	11.4	18.0	7.3	0.7	0.6	4.0	0.4
世帯数(世帯)	8,068	9,540	10,443	10,957	11,636	12,913	13,866
増減率(%)	10.0	18.2	9.5	4.9	6.2	10.9	7.4
平均世帯人員(人)	3.63	3.63	3.56	3.41	3.23	3.03	2.83
全市平均(人)	3.23	3.18	3.03	2.85	2.68	2.57	2.44

資料：国勢調査

(3) 土地利用

○美原区の土地利用は、市街地、普通緑地、道路・鉄軌道等の都市的土地利用の比率が59.9%と、南区に次いで低くなっています。農地・山林等の比率が39.7%と、南区に次いで高くなっています。

[土地利用円グラフ]



が完成しました。



[舟渡池公園]

(4) 都市計画施設

○道路

主要な都市計画道路は、東西方向に松原泉大津線、大阪中央環状線が、南北方向に南阪奈道路、大阪千早線が整備されています。向陵多治井線、大阪河内長野線等の一部区間に、未整備箇所があります。

○都市公園・緑地など

舟渡池公園、大池公園が計画決定・開設され、対面積比では約35%が開設されています。

○公共下水道

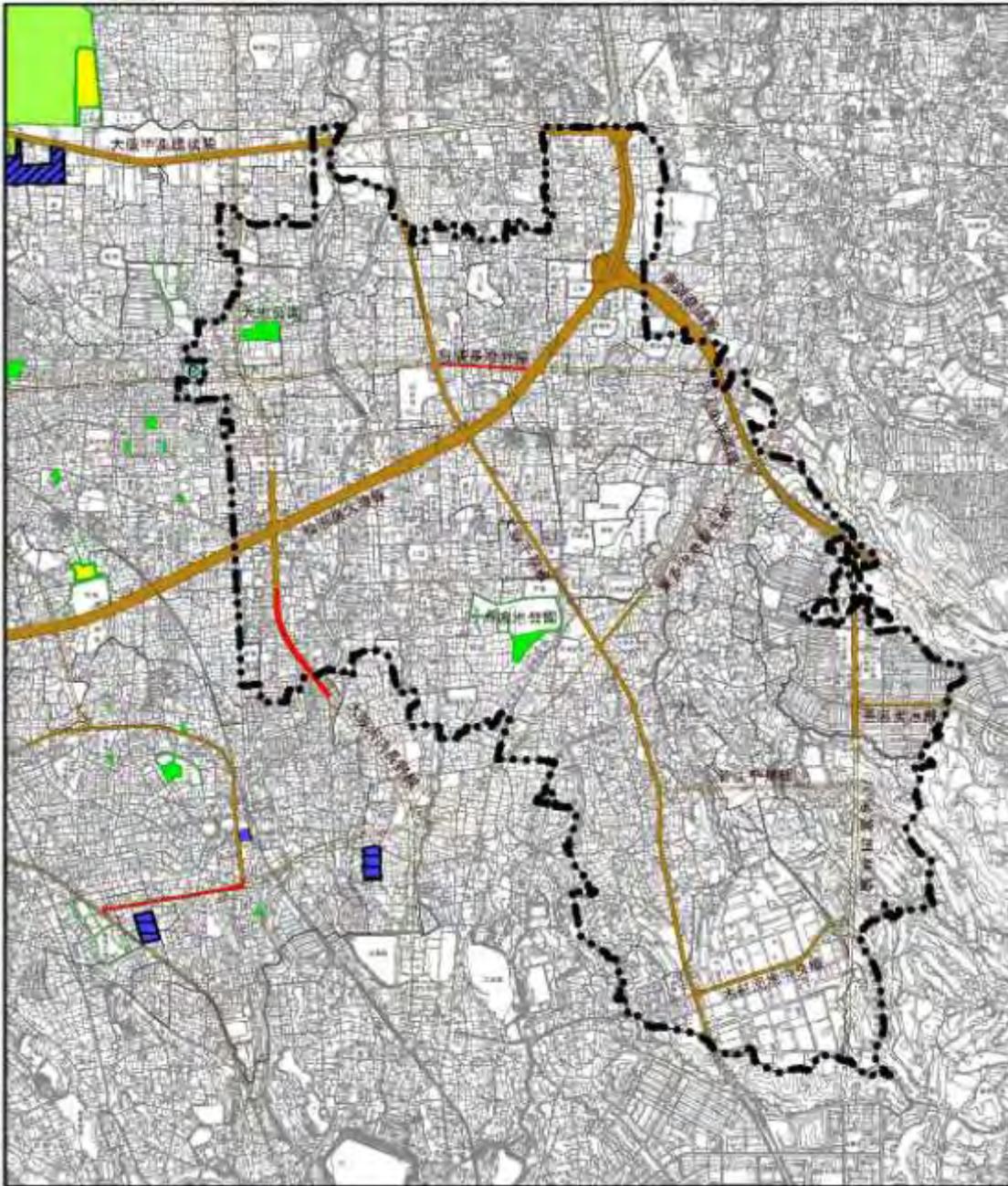
市街化区域の污水管整備は、南部の一部を除いてほぼ完了していますが、雨水排水施設は整備途中です。

(5) 市街地整備

○美原区は、昭和40年代に広域幹線道路や大阪木材工場団地など交通基盤や産業基盤の整備が進められてきました。昭和50年代に公共施設の整備とともに民間の大規模住宅開発が行われ、昭和60年から平成にかけて広域幹線道路が整備されました。土地区画整理事業については、区域の北部において、平成4年に丹上土地区画整理事業

[都市計画施設状況図]

(平成23年3月末現在)



凡 例		計画決定区域	事業予定区域	事業中区域※	事業完了区域
市街化区域					
道 路					
都市高速鉄道					
駐 車 場					
公園・墓園					
緑地・運動場					
ポンプ場					
公共下水道処理場					
貯留池					
汚物処理場					
ごみ焼却場					
火葬場					
学 校					
一団地の住宅施設					

※各名称については、都市計画施設名称で表記しています。

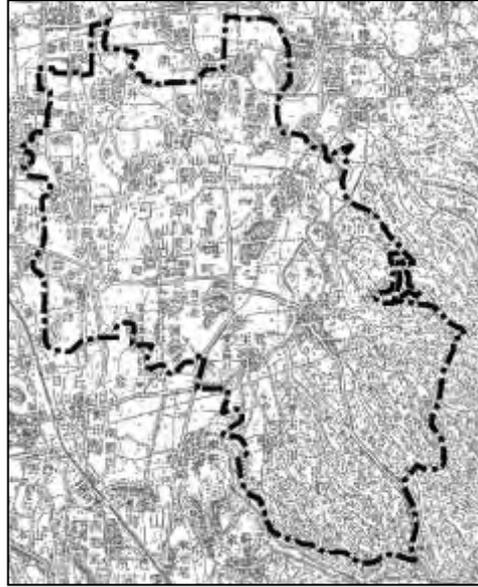
※事業中区域とは、都市計画事業認可を受けている区域だけでなく、都市計画施設を事業している全ての区域を表しています。

2. 区域の特性

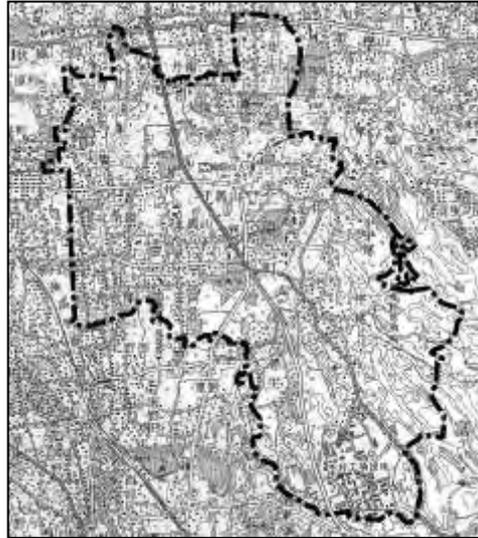
(1) 発展経過

- 美原区は、古代には河内国丹比郡に属し、竹内街道に北端で接し、和泉と大和を結ぶ交通の要衝として繁栄してきました。古墳時代には、黒姫山古墳が築かれ、中世には、河内鑄物師と呼ばれる鑄造技術者集団が主に大保を拠点に東大寺や鎌倉大仏の鑄造に活躍しました。
- 昭和31年に黒山村、平尾村、丹南村の合併により美原町が誕生し、昭和32年、昭和33年に松原市、羽曳野市との部分的な町域の変動を経て、現在の美原区域となりました。
- 昭和40年代に、大阪中央環状線、大阪千早線が開通し、沿道の土地利用が進行しました。区域南部の丘陵地で大阪木材工場団地が開発されました。
- 昭和50年代に、区域東部の丘陵地で大規模な住宅地が開発されました。
- 平成3年に阪和自動車道、松原泉大津線が開通し、広域的な交通利便性が高まるとともに丹上地区の土地区画整理事業の完成など周辺の都市基盤整備が進みました。
- 平成13年に、松原泉大津線沿道を市街化区域に編入し、多治井・黒山地区および丹上地区において、地区計画により、計画的な市街地の形成を進めています。平成16年には南阪奈道路が開通し、広域的な交通利便性がさらに高まりました。
- 平成17年2月に本市と合併し、平成18年4月の政令指定都市移行に伴い、美原区となりました。
- 現在、美原区の核となる美原都市拠点構想の具体化に向けて取り組んでいます。

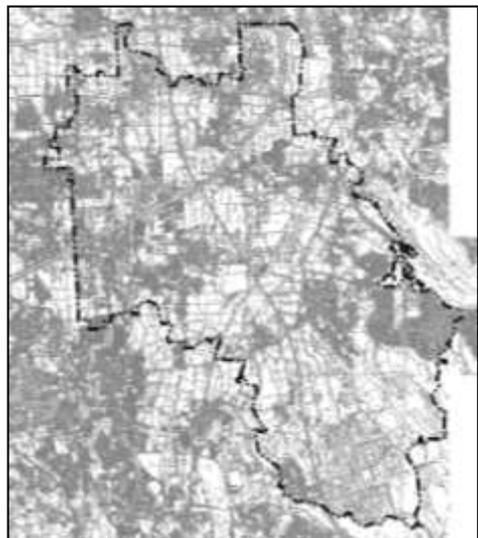
◆昭和35年頃の状況



◆昭和56年頃の状況

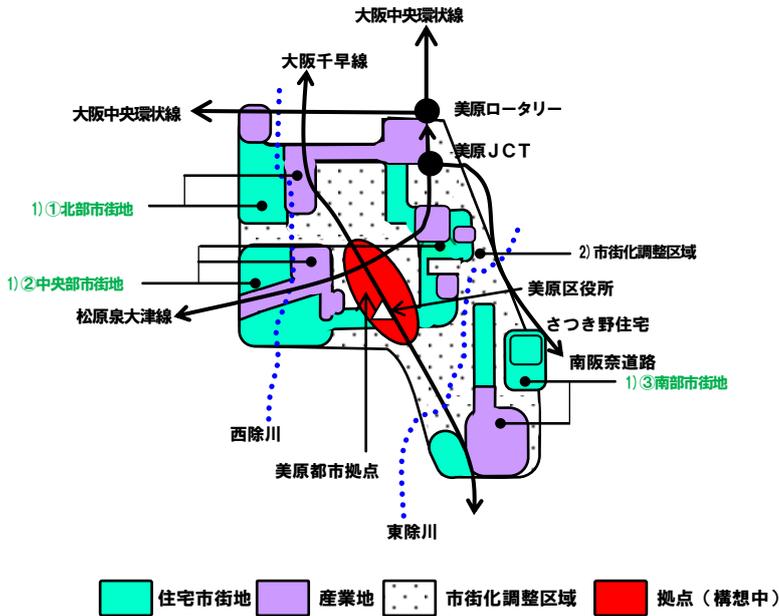


◆平成21年頃の状況



(2) 区を構成する地域の特性

[地域構成図]



○美原区は、鉄道駅がなく、既存集落や広域幹線道路沿道を中心に都市化が進んできましたが、今なお、農村地帯を基調とし、田畑をはじめとする多くの緑地・水辺空間や黒山集落などの落ちついたまちなみが残されています。

○北部は既成市街地を中心に都市化が進展しており、幹線道路沿道には工場や商業施設が立地しています。中央部は区の都市機能が集中し美原都市拠点が位置づけられています。南部は自然樹林を有し、大規模住宅団地や大阪木材工場団地が立地するとともに、平坦部においては田園風景が広がっています。

○黒姫山古墳や菅生神社、丹比神社など歴史・文化資源を有しています。

[地域資源図]



1) 市街化区域

○集落発展型の既成市街地で、幹線道路の整備に伴い都市化が進行した市街地です。市街化区域を北部、中央部、南部に区分すると、次のような特性がみられます。

①北部市街地

- 住宅市街地と産業地からなる市街地です。一部、住宅地の中に工場が混在、集積しているところもみられます。
- 小寺、今井、真福寺、丹上、大保の中心部にはまちなみ、道筋など古くからの集落のおもかげが残されています。
- 丹上地区、多治井・黒山地区では、地区計画により幹線道路沿道の立地特性を踏まえ、沿道業務系市街地の形成をめざしています。



[今井集落周辺]

②中央部市街地

- 松原泉大津線沿道を中心とする産業地とその後背地に住宅市街地が広がっており、多治井、黒山、南余部などには、まちなみ、道筋など古くからの集落のおもかげが残されています。
- 松原泉大津線沿道北側は、南大阪家具団地があり、松原泉大津線沿道南側の一部には、商店街が形成されています。
- その他については、一部、特別業務地区の指定などにより沿道業務施設が立地しているものの、多くは後背地の住宅市街地と一体として、住宅地と工場が混在しています。
- 府営美原北余部住宅、同美原南余部住宅が立地しています。



[黒山集落周辺]

③南部市街地

- 大部分が丘陵地であり、住宅市街地と産業地が明確に分かれた土地利用となっています。
- さつき野住宅、青南台住宅の良好な開発住宅地と小平尾、平尾の集落発展型の既成市街地が広がっています。平尾周辺には、まちなみ、道筋など古くからの集落のおもかげが残されています。



[さつき野住宅]

- 南端は、大阪木材工場団地を中心とする産業地であり、工場や流通施設などが立地しています。特別工業地区の活用により良好な産業地を形成しています。



[大阪木材工場団地]

2) 市街化調整区域

- 4 ha 以上の集団農地、ため池、菅生などの集落が広がっています。
- 大阪千早線沿道では、沿道サービス施設、工場、物流施設の立地がみられるとともに、松原泉大津線沿道や南阪奈道路に近いところでは、農地の間に工場、物流施設などの立地がみられます。
- 中央部の大阪千早線周辺一帯は、美原都市拠点に位置づけられています。黒姫山古墳や舟渡池公園が位置しています。



[美原都市拠点]



[田園風景]

7-2 美原区の都市づくり方針

1. 都市づくりの基本方向と取組み

(1) 豊かな田園環境を活かした暮らしの環境づくりと都市基盤の形成

[都市づくりの前提]

◇美原区は、羽曳野丘陵を背に、農地、ため池などとともに関連する農村集落地が、大阪中央環状線や松原泉大津線の整備を契機に、住宅、工場、運輸・物流施設など多様な土地利用が併存する田園集落地・郊外住宅地として発展しました。

農地などの自然と一体となった良好な集落地のまちなみも残されており、今後とも残された良好な農地の保全を図りつつ、住宅需要に対し、農地、ため池・河川、歴史資源、丘陵の緑など美原区らしい資源を活かした居住魅力づくりが望まれます。また、集落地をはじめとする既成市街地では、安全性・快適性を向上させる基盤整備や住工混在型の土地利用の適正化、公共交通の充実が必要です。

[都市づくりの基本方向]

- ◆公共交通の充実、公共下水道の整備、住工混在市街地の環境整序など、市街地の成り立ちに応じた環境の維持・保全や歴史資源を活かした多面的な居住魅力の向上をめざします。
- ◆市街地の防災性の向上、道路網の整備など安全・安心のまちづくりをめざします。
- ◆平野部における集落地と一体に広がったまとまりのある優良な農地やため池などの農空間や丘陵部の樹林などの自然環境の保全をめざします。

○このような基本方向を踏まえ、次のような都市づくりに取り組みます。

1) 地域資源を活かした魅力の強化と快適性の向上

- 計画的に開発されたさつき野などの低層住宅地では、地区計画制度や景観協定、建築協定、緑地協定などを活用し、更新時においても整ったまちなみと緑豊かな住環境の維持・向上を図るとともに、郊外住宅地の特色を活かした景観形成を促進します。
- 黒山などの集落地では、地域のまちづくり活動との連携による生活環境の維持・向上や、自然豊かな田園景観を活かした集落環境の保全につとめます。
- 黒姫山古墳、丹比神社や菅生神社など、歴史資源を活かしたまちなみの形成を図ります。
- 区民の憩いの場となる舟渡池公園や街区公園などの整備、東除川・西除川などの河川、ため池や生産緑地の保全、西除川緑道の整備や幹線道路沿いの街路樹などにより、水と緑豊かなうるおいのある住環境を形成します。
- 区域を超える交通利便性の向上に向け、各拠点へのアクセス道路となる都市計画道路の整備や、需要にあわせたバス路線の見直しにつとめます。また、区内の交通利便性の向上に向け、生活道路の計画的な整備とともに、自転車通行環境の整備につとめます。
- 市街化調整区域においても、美原都市拠点など下水道の整備が必要な地区などでは公共下水道の整備を推進します。
- 住宅や商業、工業などの土地利用が混在する地区では、地域の実情に応じ、居住者・事業者が

協調し、地区計画や各種協定制度の活用などにより共存できる生活環境づくりにつとめます。

- 一般住宅地については良好な住環境の維持・保全とよい住環境の創出を図るとともに、地域の実情に応じて基盤整備の検討を行うなど、良質な都市ストックとしての維持・向上を図ります。
- アドプト制度などのまちづくり活動の支援によって、地域住民の参加による道路の美化活動などを通じ、快適性の高いみちづくりを進めるとともに、地域緑化などにより快適な環境づくりを進めます。

2) 安全・安心な市街地環境づくり

- 倒れにくく燃えにくい市街地の形成を図るため、建築物の耐震診断、耐震改修を促進するとともに、防火・準防火地域の指定により、耐火・準耐火建築物等への建替えを促進します。
- 大阪河内長野線などの都市計画道路の整備や橋梁の耐震化を推進するとともに、沿道建築物等の不燃化、耐震化により、避難経路や緊急交通路と延焼遮断帯としての機能を確保します。
- 一次避難地機能を持つ舟渡池公園、大池公園および身近な公園等の整備・充実につとめます。また、延焼防止機能など市街地内のオープンスペースとして、生産緑地の保全・活用を図ります。また、総合防災センターの整備を推進します。
- ため池、緑地の保全や河川、下水道施設、貯留浸透施設の整備などにより、治水対策の推進につとめます。下水道施設や貯留浸透施設は、過去の浸水実績と内水ハザードマップでの浸水想定から決定した「浸水危険地区」における浸水被害の軽減をめざして整備を進めます。

3) 農空間や丘陵部の自然環境の保全

- 農業関係団体と連携のもと農業振興施策を推進し、優良な農地の保全など営農環境を維持するとともに、ため池などの水辺、緑などの自然環境の保全とこれらを活かした環境づくりにつとめます。
- 集落地では、地域のまちづくり活動との連携による生活環境の維持・向上や、自然豊かな田園景観を活かした集落環境の保全につとめます。
- 都市化の圧力も想定される市街化区域縁辺部や松原泉大津線等の沿道の市街化調整区域については、後背地の農地、集落地等の生産環境、生活環境の保全や田園景観に配慮した土地利用の調和につとめます。
- 美原都市拠点など、計画的に土地利用を図る必要のある地区については、周辺の農空間・集落環境への十分な配慮につとめます。
- 優良な農地や樹林地、ため池などの自然環境とそれらと調和したまちなみの保全により、美しい田園景観の保全を図ります。

(2) 広域アクセス性を活かした産業活力の維持・発展

[都市づくりの前提]

◇美原区は、阪和自動車道、南阪奈道路、松原泉大津線、大阪中央環状線、大阪千早線などの幹線道路が整備されるなど、高い広域アクセス性を備えており、区内には多様な工場、物流施設等が立地し、本市有数の内陸産業地を形成しています。大阪木材工場団地などの計画的に整備されたまとまった工場集積地と、分散的に発展してきた職住近接型の中小工場などから構成されています。

広域アクセス性を活かした内陸産業地としてのさらなる発展と周辺環境と調和した上での操業環境の維持や整備が必要です。

[都市づくりの基本方向]

- ◆立地条件を活かし、美原区の産業活力の向上とさらなる発展のため、新たな産業集積の促進をめざします。
- ◆操業環境の維持・向上や立地環境・就業環境の魅力の向上により、既存工場等の土地利用の安定化をめざします。
- ◆地球環境や周辺市街地環境に配慮した産業地の形成をめざします。

○このような基本方向を踏まえ、次のような都市づくりに取り組みます。

1) 広域アクセス性を活かした産業集積の促進

- 阪和自動車道インターチェンジ周辺など、広域アクセスの優位性を活かし、産業活動の基盤となる物流基盤の整備を促進するとともに、物流関連産業等の立地を促進します。
- 松原泉大津線沿道では、多様な産業集積の可能性を高めるため、用途地域など地域地区の見直しの検討を進めます。
- 広域アクセス性をより一層高めるため、大阪河内長野線の整備を推進します。

2) 工業系土地利用の安定化

- 大阪木材工場団地などの工場が集積する内陸産業地については、特別用途地区や地区計画の活用などにより、工場の操業環境を守り工業系土地利用の維持・増進を図ります。
- 丹上地区、多治井・黒山地区などでは、地区計画の活用などにより、基盤整備とあわせた流通業務施設や工場などの誘導につとめます。
- 住宅と工場が併存する住工共生地では、居住者、事業者が協調し、地区計画制度や各種の協定制度などの活用による職住近接型のまちとしての操業環境の維持と、周辺的生活環境の維持の両面に配慮したまちづくりを促進します。

3) 環境に配慮した産業地づくり

- 産業活動と環境との調和に貢献する環境関連産業や物流関連産業等の立地を促進します。
- 広域幹線道路沿道では、節度あるデザインにより、豊かな緑と調和した落ち着いた景観形成をめざします。

- 低炭素化に向けた環境配慮型企業への転換や立地の誘導、建築敷地や建築物などの緑化を推進するなど、環境に配慮した産業地の形成を図ります。

(3) 交流の場となる魅力ある美原都市拠点の形成

【都市づくりの前提】

◇美原区は、かつて農村地帯を基調とした地域であり、既存集落と既成市街地を中心に都市化が進展し、また鉄道駅がないことなどから、まとまりのある区の中心地としての機能が十分に発揮されていませんでした。

現在、美原都市拠点の整備が進められていますが、人々が集うための移動しやすい交通環境の形成や、集いたくなる魅力ある機能の充実など、区の中心性を高める計画的な拠点整備が必要です。

【都市づくりの基本方向】

- ◆都市拠点については、地域の生活拠点として必要とされる機能に加え、交通結節点としての役割にふさわしい都市機能の集積や、黒姫山古墳周辺においては歴史ゾーンとしての整備など、計画的な市街地の形成をめざします。
- ◆快適な都市環境の形成や区の交通基盤の強化により、誰もが移動しやすく賑わいのある、交流の場としての拠点の形成をめざします。

- このような基本方向を踏まえ、次のような都市づくりに取り組みます。

1) 都市機能の強化・充実と魅力的な都市環境の形成

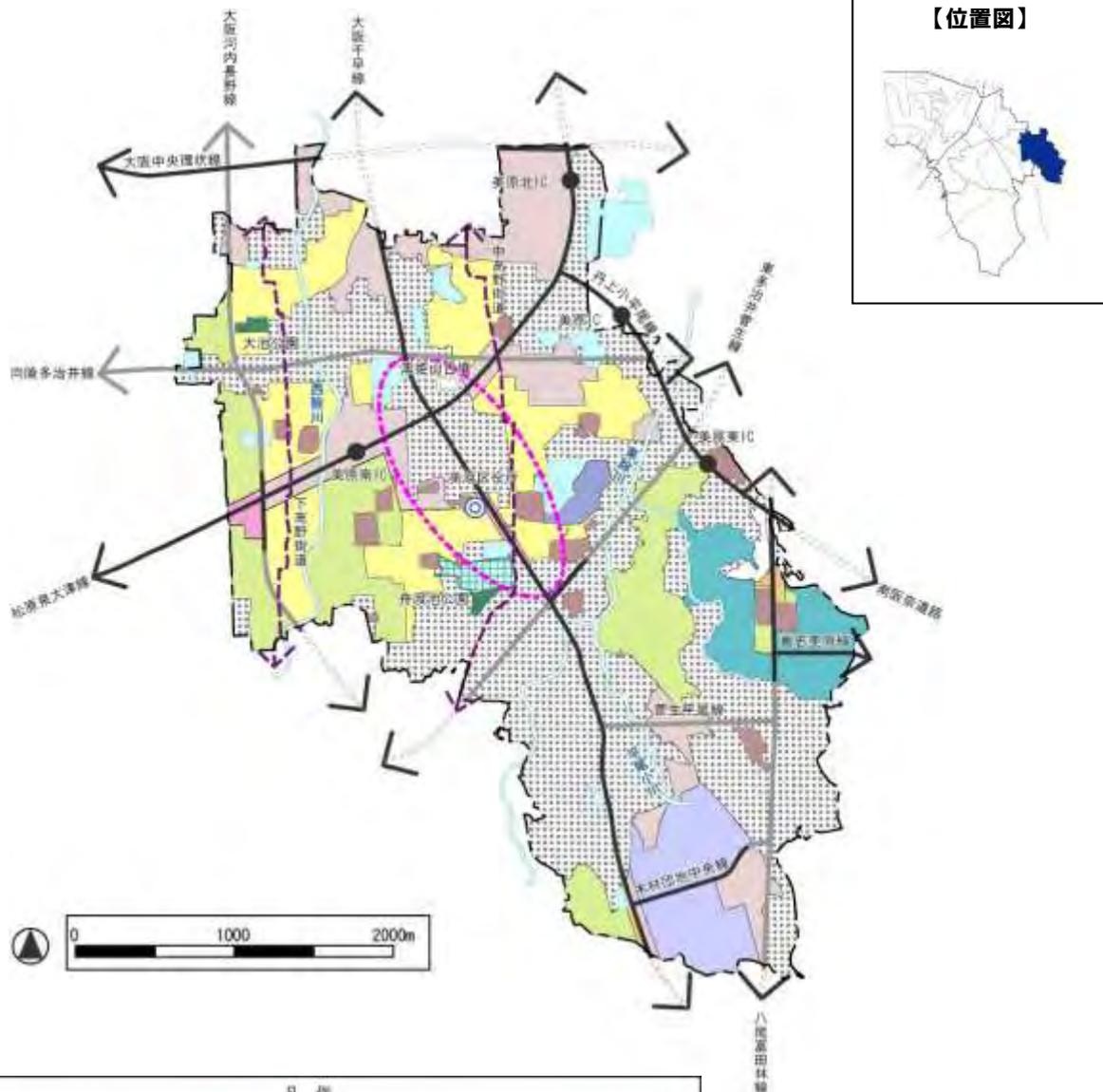
- 美原複合シビック施設など、行政・文化機能が強化された美原都市拠点では、区の基幹公共交通の拠点となるバスターミナルの整備やシンボルロードやプロムナードの整備を推進するとともに、不特定多数が利用する公共施設や商業施設については、誰もが安心して利用し移動できるようバリアフリー化につとめ、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた都市拠点の整備を推進します。
- 黒姫山古墳周辺においては、交流拠点施設の整備や主動線となる向陵多治井線の整備など、歴史ゾーンとしての整備を進めます。
- 美原都市拠点においては、周辺の土地利用、交通施設、都市基盤の整備状況を考慮しつつ、地元地権者、関係機関、民間事業者、行政等の協調のもと、民間活力を活用し商業機能や流通業務機能等の立地など計画的な土地利用の誘導を図ります。
- 主要公共施設を核とした豊かなオープンスペースの形成を図るとともに、沿道と一体となった修景や緑化により、身近で楽しい市民交流の場として親しみのある美原区の顔の創出につとめます。
- 大規模集客施設等については、産業振興政策との連携のもと、特別用途地区の活用などにより適切な立地を図り、都市機能が拡散しない土地利用のコントロールを検討します。

2) 基幹交通・生活圏交通の充実

- バスターミナルの整備やアクセス道路となる都市計画道路の整備により交通結節機能を強化し、路線バスの再編や都心などへのバス交通の充実に取り組みます。
- 区役所などの公共施設へのアクセス性を高める日常生活に必要な、区内公共交通網の充実を図り、自転車等とも連携した、誰もが利用しやすい交通環境の形成など、移動手段に応じた生活圏交通ネットワークの形成を図ります。
- 市民、事業者、行政の連携・協力により、地域交通のしくみづくりに取り組みます。

2. 都市づくり方針図

○全体構想で設定した土地利用方針と美原区の特徴および都市づくり方針を総合し、美原区の都市づくり方針図を次のように設定します。



凡 例			
都市機能集積地 (商業・業務地)		丘陵地	
商業・サービス地	地域生活中心地	公共施設	
	沿道型サービス地	都市公園等	整備済み
工業系産業地	住商複合地	都市計画道路等	整備予定
	住工共生地	河川	整備済み
	内陸産業地		整備予定
住宅地	臨海産業地	池	整備済み
	一般住宅地	旧街道	
	中高層住宅地	地域資源等	
	低層住宅地	市役所・区役所	
都市農業共生地		公的住宅の再生等	