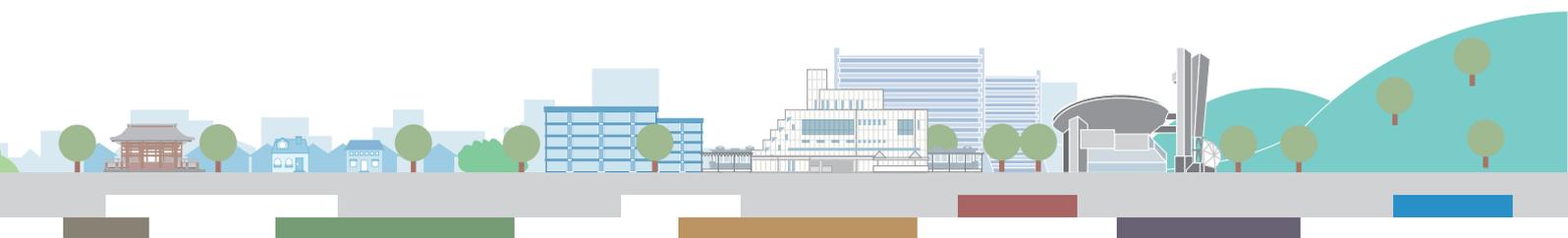


# 堺市都市計画 マスタープラン





## はじめに



堺は、古代の百舌鳥古墳群の築造や中世の国際貿易都市としての繁栄など類まれな歴史を有し、各時代において先進的な文化や技術を創造してきました。近代以降も、戦災からの復興、臨海工業地帯の造成や泉北ニュータウンの整備などを経て、現在の市街地の骨格が形成され、南大阪の中心的な都市としての役割を担っています。

一方、近年の堺市は、平成24年をピークに人口減少に転じ、高齢化率も上昇が続いています。都市を取り巻く社会環境は、価値観の多様化やテクノロジーの進展に加え、地球環境問題への対応や大規模な自然災害の頻発化、さらには新型コロナウイルス感染症の流行に伴う人々の意識・行動変容などによって、めまぐるしく移り変わっています。

このような中、変化を恐れず挑戦・創造し続ける堺をめざす「堺市基本計画2025」や「堺グランドデザイン2040」に示した堺の将来像を実現するために、このたび「堺市都市計画マスタープラン」を改定しました。

本プランでは、都市計画の基本理念を「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」としています。すべての人が暮らしやすい都市構造を形成し、堺の個性を活かしながら、都市としての「存在感」を高め、住みたい・訪れたい・働きたい魅力のある都市をめざします。

今後、市民の皆様はもとより、堺市に関係するすべての皆様と将来の姿を共有しながら、未来に大きな期待が感じられる新しい堺を創っていきます。

本プランの改定にあたり、ご尽力いただいた堺市都市計画審議会委員の方々をはじめ貴重なご意見を賜りました皆様に心より感謝申し上げます。

今後とも、堺市の持続的な発展のために、より一層のご理解とご協力をいただきますようお願いいたします。

堺市長 **永藤英機**



# 目次

## 序章 都市計画マスタープランの概要

1. 都市計画マスタープラン改定の背景 ..... 1
2. 都市計画マスタープランの位置づけと役割 ..... 2
3. 計画の目標年次 ..... 3
4. 都市計画マスタープランの構成 ..... 3

## 第1章 全体構想

- 第1節 堺市の現状と課題** ..... 4
  1. 概況 ..... 4
  2. 現状 ..... 7
  3. 社会潮流と今後想定される社会状況 ..... 36
  4. 課題と対応方針 ..... 39
- 第2節 都市計画の基本理念** ..... 44
  1. 都市計画のコンセプトと基本姿勢 ..... 44
  2. めざすべき都市像 ..... 46
  3. めざすべき都市構造 ..... 48
- 第3節 分野別の方針** ..... 52
  1. 土地利用の方針 ..... 53
  2. 道路・交通の方針 ..... 57
  3. 環境の方針 ..... 61
  4. 安全・安心の方針 ..... 67
  5. 都市景観の方針 ..... 72
  6. 市街地・住環境整備の方針 ..... 75
- 第4節 計画の実現に向けた推進方策** ..... 81
  1. 参加と協働による推進の取組 ..... 81

---

## 第2章 拠点別構想

---

1. 拠点別構想の役割 .....	85
2. 都心 .....	87
3. 臨海都市拠点 .....	93
4. 泉ヶ丘都市拠点・泉北ニュータウン .....	96
5. 中百舌鳥都市拠点.....	102
6. 美原都市拠点.....	105

---

## 資料編

---

# 序章 都市計画マスタープランの概要

---



# 1. 都市計画マスタープラン改定の背景

本市では、都市計画の基本的な方針として、平成10年に都市計画マスタープランを策定し、平成24年には、美原町との合併や政令指定都市への移行などを背景に見直しを行いました。

その後、人口が減少に転じ、高齢化がさらに進行するなど、人口動態が大きく変化しており、また、地球環境問題への対応や大規模災害の頻発化に伴う防災意識の高まり、都市間競争の激化など、社会情勢は大きく変化し、都市計画は大きな転換期に直面しています。2020年に世界的に感染が拡大した新型コロナウイルスの影響は、日常生活だけではなく、経済・社会全体のあり方など多方面に波及し、今後の都市の姿にも大きな影響を及ぼすものと考えられます。

2015年の国連サミットにおいては、2030年までの国際社会共通の目標であるSDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）が採択され、世界的に「都市の持続可能性」が重要なキーワードとなる中、本市は、平成30年6月、SDGsの達成に向けた取組を推進する「SDGs未来都市」に選定され、持続可能な都市の実現に向けた取組を推進しています。

このような中、これまでの取組を継承し、「堺グランドデザイン2040」に示した堺の将来像やSDGsの考え方を取り入れながら、時代の変化を踏まえた本市の新たな都市の将来像と、これを実現するための都市計画の基本的な方針を示すため、都市計画マスタープランを改定するものです。

## ■改定の視点

### ①都市間競争の中で「選ばれる都市」になる

「住みたい・住み続けたい都市」として積極的に選ばれるよう、また、「訪れたい都市」「投資したい都市」として認識されるよう、堺の個性、魅力を活かして、暮らしの魅力や都市の存在感を高めます。

### ②集約型都市構造の形成を進める

今後の人口減少を見据え、集約型都市構造の形成に向けた方向性を明確に示し、これまで形成してきた多核型の都市構造に基づき、拠点を中心とした都市機能の集積と交通ネットワークの構築をより一層進めます。

※拠点とは、商業、業務、文化、行政等の都市的なサービス機能が集積し、市民生活や社会経済活動を支える地区のこと

### ③脱炭素、安全・安心の観点の充実

「堺市低炭素都市づくり戦略」「堺市震災に強いまちづくり基本計画」等に基づき、脱炭素、安全・安心の観点を重視した取組を進めており、これらの内容を組み込むことにより、社会情勢に対応した計画とします。

### ④協働による推進方策を示す

多様な主体の協働や、持続的な地域経営を実現するマネジメントの観点、都市内分権の観点を踏まえた推進方策を示します。

## 2. 都市計画マスタープランの位置づけと役割

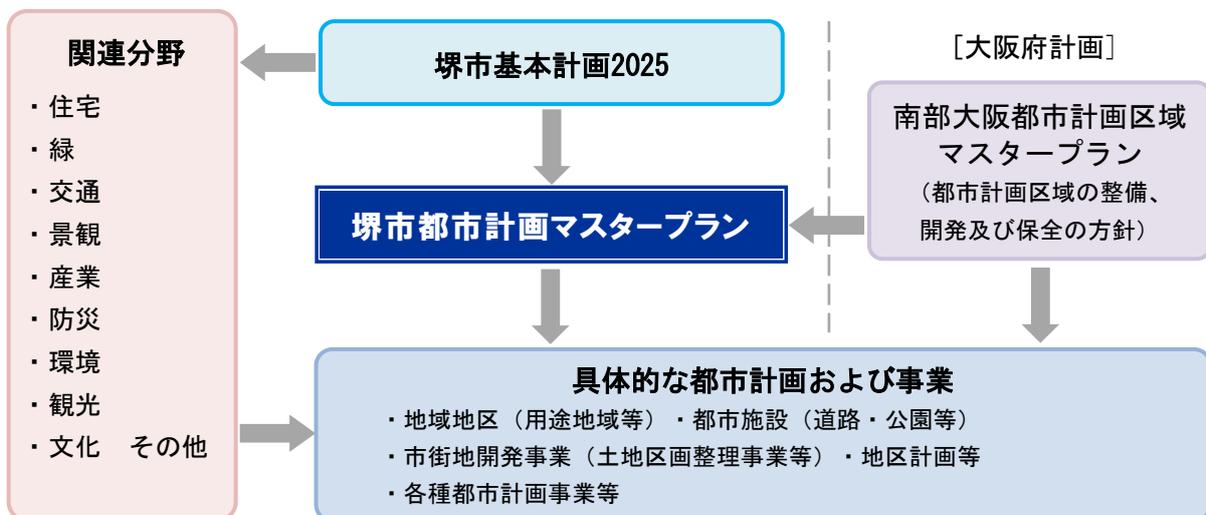
### (1) 位置づけ

都市計画マスタープランは都市計画法第18条の2に規定されている都市計画の基本的な方針であり、長期的な視点に立った都市の将来像やその実現に向けた取組の方向性を示すものです。

堺市都市計画マスタープランは、「堺市基本計画2025」、大阪府の「都市計画区域マスタープラン（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）」に即し、関連計画を踏まえながら策定するもので、本市の将来の都市像を見据え、その実現に向けた具体的な都市計画を行うにあたっての基本的な指針となるものです。

### (2) 役割

- ①都市計画は、総合性、一体性の観点から長期的な視点に立った都市の将来像の実現に向けて定められる必要があることから、個々の都市計画の基本的な指針となります。
- ②都市の将来像、取組の方向性を示すことにより、市民、事業者、市民活動団体、行政など、さまざまな取組の主体が堺のめざすべき都市の姿を共有し、その実現に向けた取組を進めるための共通の指針となります。
- ③都市計画マスタープランを示すことにより、住民や地域の方々が自ら都市の将来像について考え、取組の方向性についての合意形成が促進されることにより個々の都市計画が円滑に決定（変更）される効果も期待するものです。



図表 都市計画マスタープランの位置づけ

### 3. 計画の目標年次

本計画は、目標年次を令和22年度（2040年度）とし、概ね20年後の都市の姿を見据えながら、今後10年間の都市計画の方針を示すものとします。

### 4. 都市計画マスタープランの構成

#### 第1章 全体構想

##### 第1節 堺市の現状と課題

本市の現状や特性、社会潮流をさまざまなデータから分析

##### 第2節 都市計画の基本理念

現状・課題から、都市計画のコンセプトやめざすべき都市像を提示

##### 第3節 分野別の方針

めざすべき都市像を実現するため、分野ごとに基本的な方向性や取組を提示

##### 第4節 計画の実現に向けた推進方策

分野別の方針を協働で進めるための手法を提示

#### 第2章 拠点別構想

全体構想を受けた、各拠点における将来像や方針を具体化



# 第1章 全体構想

第1節 堺市の現状と課題

第2節 都市計画の基本理念

第3節 分野別の方針

第4節 計画の実現に向けた推進方策



# 第1節 堺市の現状と課題

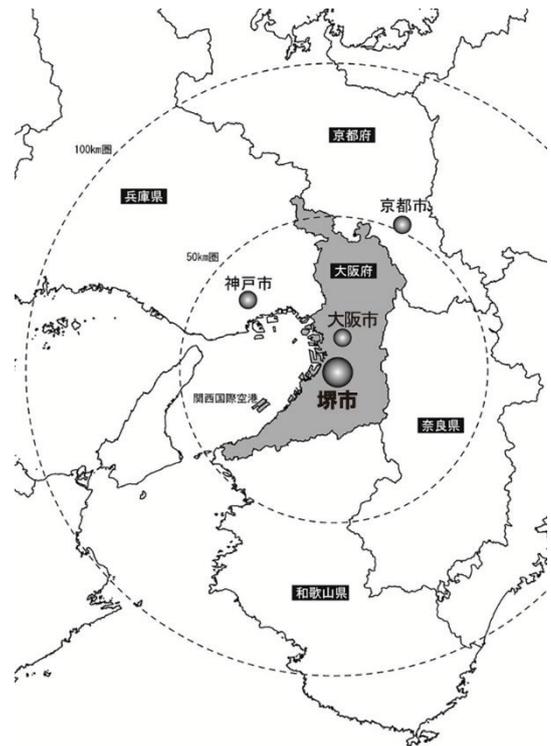
## 1. 概況

### (1) 位置

本市は、大阪府中央部のやや南よりに位置し、西は大阪湾に面し、北は大和川を隔てて大阪府に、東は松原市、羽曳野市、富田林市、大阪狭山市に、南は河内長野市、和泉市、高石市に接しています。面積は約149.82km<sup>2</sup>で、大阪府内では大阪府に次いで広い面積を有しています。

広域的に見ると、本市は近畿圏の中央部に位置し、約50km圏内に大阪市、神戸市、京都市の各政令指定都市が、約100km圏内には大阪府をはじめ、兵庫県、京都府、奈良県、和歌山県の全域あるいは大半が含まれます。

近年めざましい発展を見せている中国、インドなどアジアの主要都市との航路を有する関西国際空港に近く、大阪湾には、国際海上輸送の拠点として国際拠点港湾の堺泉北港を擁するなど、国内外交通の利便性に優れた立地条件にあります。

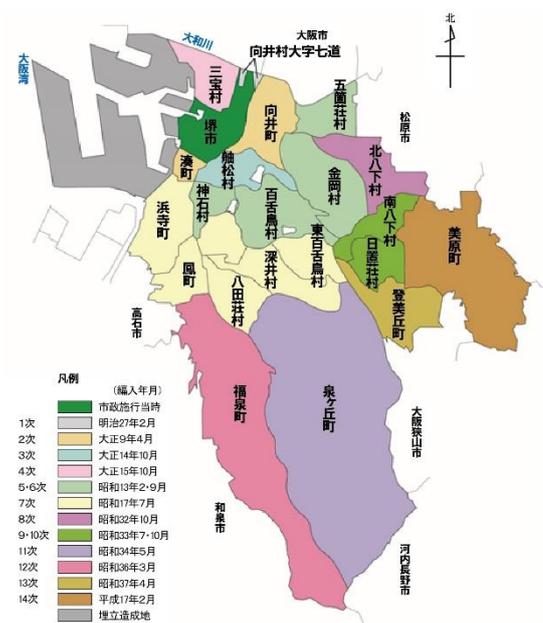


図表 1-1-1 堺市の位置

### (2) 都市の発展経過

#### ① 市域の変遷

- 明治22年の市制施行以後、明治27年の大鳥郡向井村大字七道を編入した第1次の合併にはじまり、以降14次にわたる22町村の編入と公有水面の埋め立てにより、現在の市域が形成されました。
- 市制施行当時の市域は、現在の都心に位置する3.67km<sup>2</sup>程度でしたが、現在の市域面積は当時の約40倍の約149.82km<sup>2</sup>となっています。



図表 1-1-2 市域の変遷

## ②発展の経過

## 【近世以前】

- 5世紀前半には、世界最大級の陵墓である仁徳天皇陵古墳をはじめとする百舌鳥古墳群が築造されました。
- 堺は古くから、瀬戸内海から都への玄関口となっており、主要な街道の結節点にも位置していたことから、水陸交通の要となる交流の拠点として発展してきました。
- 中世から商港として発展し、国際貿易都市として繁栄した堺では、防衛のため濠をめぐらせた環濠都市が形成され、会合衆による自治が行われました。
- 近世初頭まで自治都市として繁栄し、富を蓄積した堺は、権力者による支配権争いの場となり、大坂夏の陣（1615年）では戦火により壊滅的な被害を受けましたが、焼失した市街地は徳川幕府の天領となり、「元和の町割り」と呼ばれる統一的な街区整備が実施されました。
- 宝永元年（1704年）に大和川が付け替えられたことに伴い、河口部で新田開発が進められ、戎島の出現で海岸部の新地が整備されるなど、海岸部で新たな新田・新地開発が進展しました。



図表 1-1-3 仁徳天皇陵古墳

## 【戦前(明治～昭和初期)】

- 明治時代に入ると、阪堺鉄道（現・南海電気鉄道南海本線）、高野鉄道（現・南海電気鉄道高野線）、阪堺電気軌道が開通し、堺と大阪中心部とをつなぐ都市間交通がつけられました。
- 明治期に大浜公園が造成された頃から、大浜一帯が賑わいはじめ、鉄道の延伸にあわせて、海沿いに大浜潮湯、水族館、公会堂などが建設され、大正・昭和初期にかけて一大レジャーゾーンに発展しました。
- 大正14年に堺都市計画区域が決定され、土地区画整理事業などによる都市基盤整備が進みました。こうした中で、大阪周辺の郊外住宅地としての需要が高まり、大美野や上野芝などに良好な住宅地の形成が進み、特に浜寺は関西圏で有数の別荘地として発展しました。



図表 1-1-4 大浜潮湯

## 【戦後(昭和中期～後期)】

- 第二次世界大戦の大空襲によって、堺の中心部は大きな被害を受けました。昭和21年には復興都市計画が策定され、用途地域、街路、公園、土地区画整理事業等が定められました。これにより、戦災の教訓を活かして、火災の被害軽減や、骨格となる道路拡幅などが計画されました。また、昭和20年代から下水道の整備が開始されました。

- 昭和30年代に入ると、国際的な工業都市としての発展をめざして、臨海部に大規模な工業地帯が造成され、堺港も重要港湾としての指定を受け、工業港としての整備と一体的な工業開発が進行しました。
- 高度経済成長期には、本市においても急激な人口増加が生じ、慢性的な住宅不足を解消するため、市街地開発事業等が積極的に実施されました。土地区画整理事業はこの時期から現在までに約2,220ha（施行中除く）が施行され、これによって道路等の都市基盤整備が進められ、本市の骨格が形成されてきました。
- 昭和40年から、新住宅市街地開発事業により建設した泉北ニュータウンは、面積約1,511ha、計画人口約18万人の日本を代表するニュータウンの一つであり、鉄道、道路、公園などの都市基盤施設が計画的に整備され、緑豊かで良質な住環境を有する地域として発展しました。
- 昭和50年代に入ると人口の増加は落ち着き、急激な都市化の進展により拡大した市街地の均衡ある発展を図るため、鉄道駅周辺等に都市機能を集積して、日常生活圏を形成し、各拠点を道路・鉄道等により結ぶ、多軸・多核型都市構造の形成に取り組んできました。



図表 1-1-5 泉ヶ丘駅付近

### 【～現在】

- これまで、人口増加に伴う市街地の拡大にあわせて、都心の堺東駅・堺駅や堺市駅、北野田駅の駅前では市街地再開発事業、中百舌鳥駅周辺では土地区画整理事業を施行し、また、鳳駅周辺では、都市再生緊急整備地域の指定を受けて都市機能の集積を図るなど、順次、主要な拠点周辺の整備を進めてきました。また、平成期には公道の污水整備を概成しました。
- 石油化学、エネルギー、金属、機械など多種多様な企業が数多く立地し、全国でも屈指の産業集積を有しています。また、優れた先端技術や環境技術を有する企業が新たに立地し、高付加価値型産業の集積が進んでいます。
- 平成17年には美原町と合併し、平成18年には政令指定都市に移行しました。
- 平成21年には「環境モデル都市」に、平成30年には「SDGs未来都市」に選定されました。
- 令和元年には「百舌鳥・古市古墳群」が大阪府下で初めての世界遺産に登録されました。
- 本市の人口は平成24年をピークに減少に転じており、今後、本格的な人口減少が進むことが見込まれています。



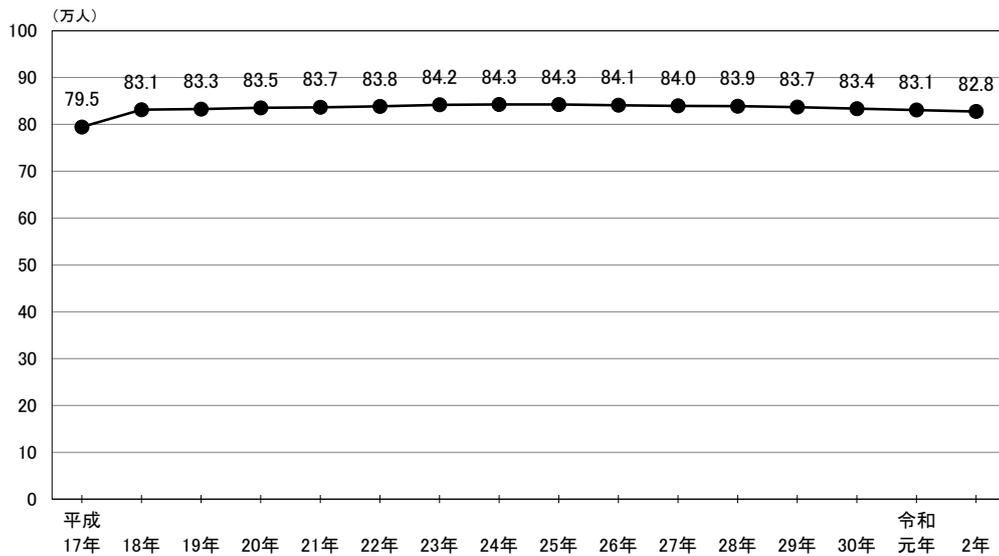
図表 1-1-6 産業が集積する港湾部

## 2. 現状

### (1) 人口

#### ①人口の推移

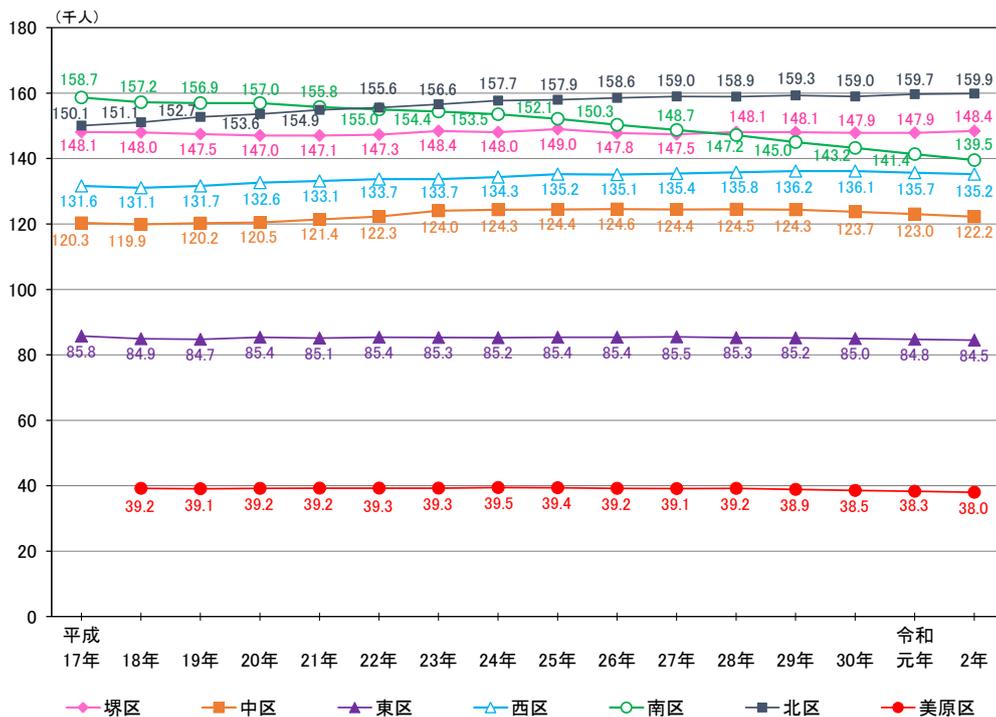
- 総人口は、令和2年時点で約82.8万人となっています。平成17年以降微増傾向にありましたが、平成24年をピークとして、以降は微減傾向にあります。
- 北区、西区では増加傾向、南区では減少傾向にあります。堺区、中区、東区、美原区は概ね横ばいの傾向となっています。



図表 1-1-7 市全体の人口の推移

資料:堺市資料

※各年1月1日現在の数値



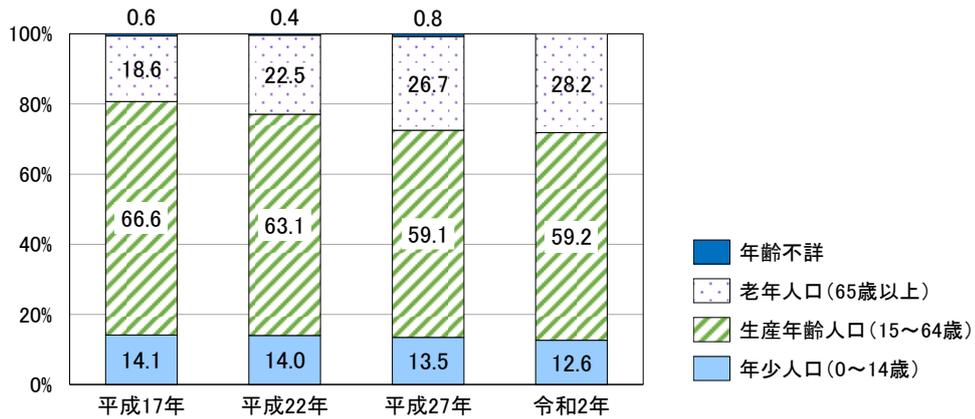
図表 1-1-8 区別の人口の推移

資料:堺市資料

※各年1月1日現在の数値

### ②年齢構成の推移

- 令和2年の65歳以上の人口の比率（老年人口比率）は28.2%であり、平成17年以降15年間で9.6ポイント増加しており、大阪府平均（27.1%）より高齢化が進行しています。
- 令和2年の0～14歳の年少人口比率は12.6%、15歳から64歳までの生産年齢人口比率は59.2%であり、大阪府平均（年少人口比率：11.9%、生産年齢人口比率：61.0%）より年少人口比率は上回りますが、生産年齢人口比率が少なくなっています。

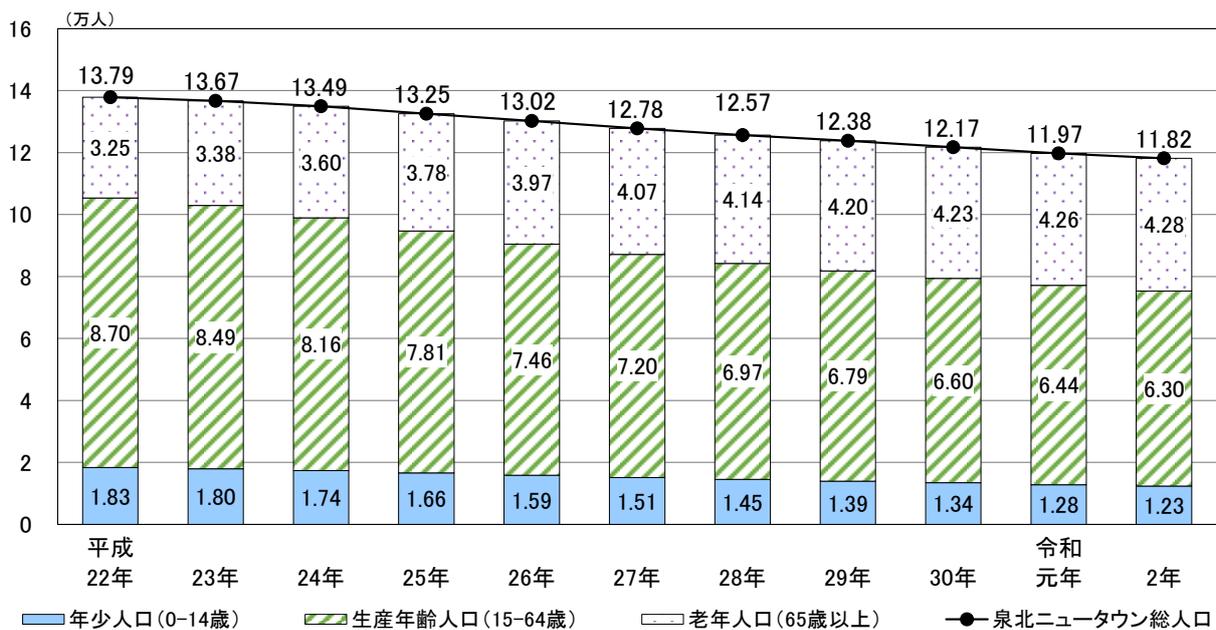


図表 1-1-9 年齢構成の推移

資料：国勢調査（平成17年～27年）、令和2年住民基本台帳人口（外国人住民を含む）

### ③泉北ニュータウンの年齢構成の推移

- 泉北ニュータウンの老年人口比率の増加、生産年齢人口比率・年少人口比率の減少が続いており、高齢化、若年層の減少が進行しています。

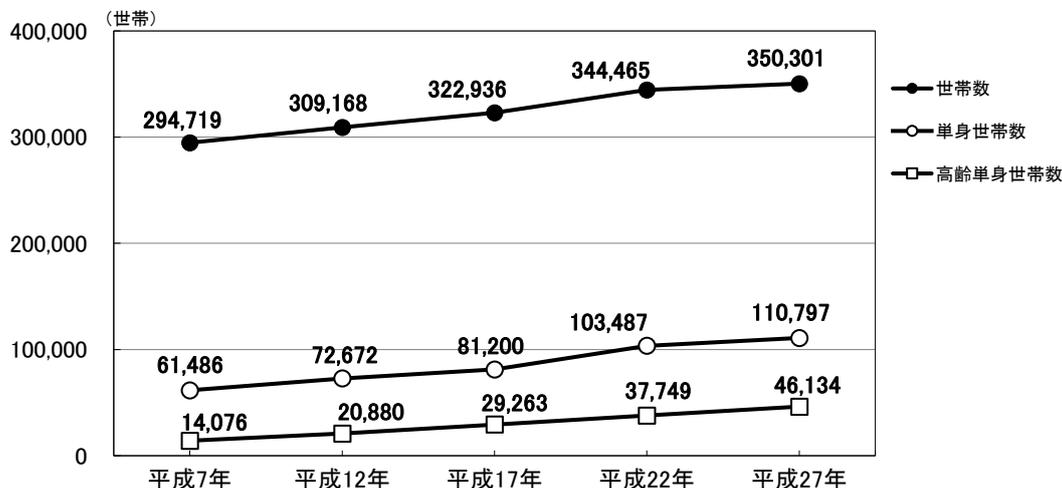


図表 1-1-10 泉北ニュータウンの年齢構成の推移

資料：堺市資料

#### ④ 単身世帯数及び高齢単身世帯数の推移

- 単身世帯及び高齢単身世帯は増加が続いており、平成27年時点で単身世帯数が約11万世帯、高齢単身世帯数が約4.6万世帯となっています。

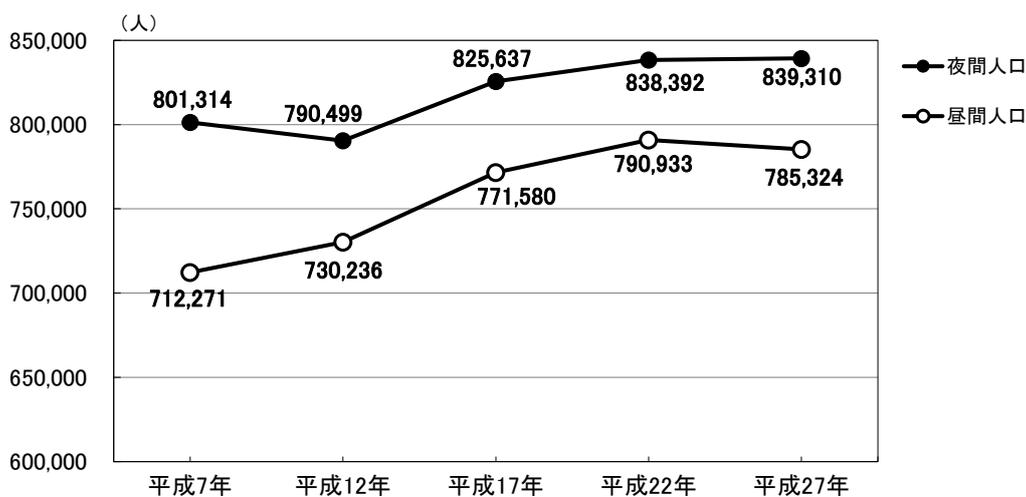


図表 1-1-11 単身世帯数及び高齢単身世帯数の推移

資料：国勢調査

#### ⑤ 昼間人口の推移

- 平成12年以降、夜間人口、昼間人口ともに増加していましたが、平成22年から平成27年にかけて夜間人口は増加しているものの昼間人口は減少しました。

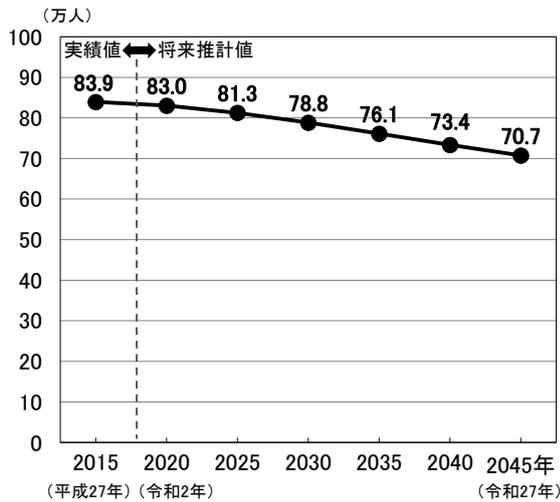


図表 1-1-12 昼間人口の推移

資料：国勢調査

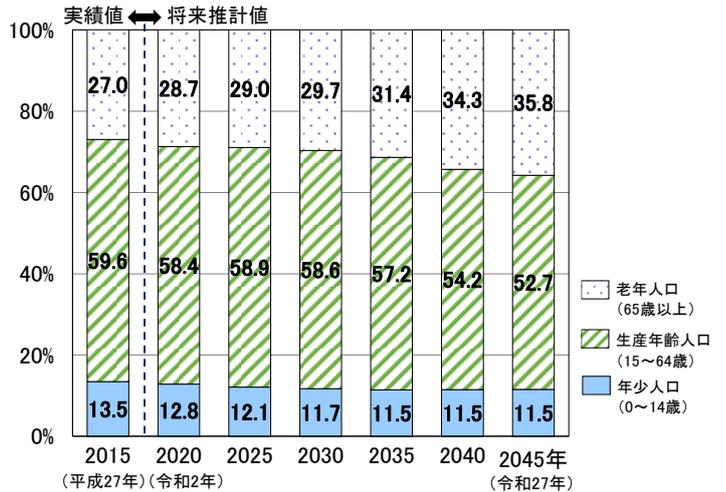
### ⑥人口及び年齢構成の将来推計

- 今後、本市の人口は減少し、2015年には人口が約84万人であるのに対して、2040年には約73万人に減少する見込みとなっています。
- 高齢化率も上昇し、2040年には約34%に達する見込みです。また、0～14歳の年少人口比率は、2015年に約14%であるのに対し、2040年には約12%まで低下する見込みとなっています。



図表 1-1-13 将来人口の推移

資料: 国立社会保障・人口問題研究所

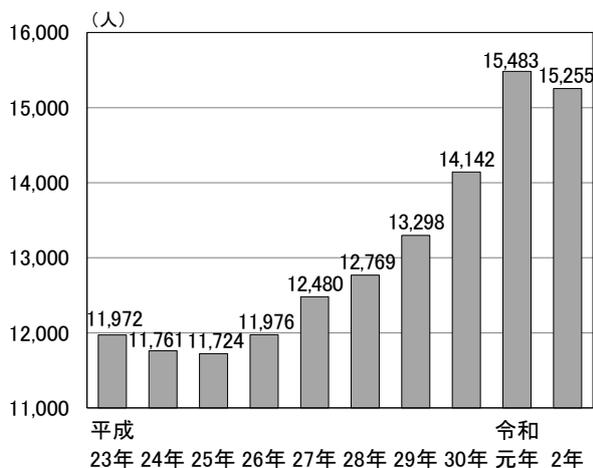


図表 1-1-14 将来の年齢階層別構成比の推移

資料: 国立社会保障・人口問題研究所

### ⑦外国人住民人口の推移

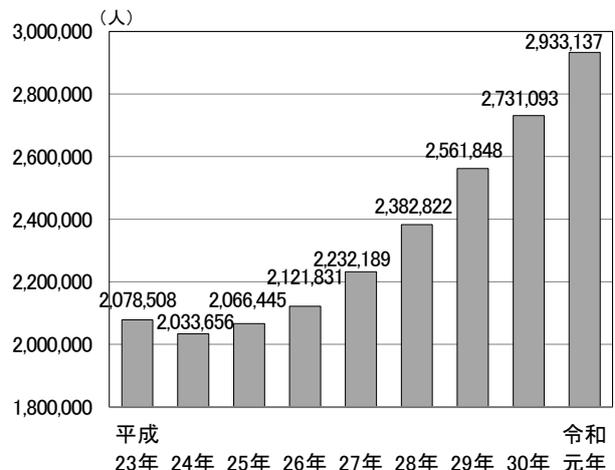
- 平成26年以降、本市において、毎年3～8%程度の伸びで外国人住民人口は増えており、令和2年11月末現在で15,255人となっています。



図表 1-1-15 堺市の外国人住民人口の推移

資料: 住民基本台帳

※各年 12 月末現在の数値(ただし、令和 2 年 11 月末現在)



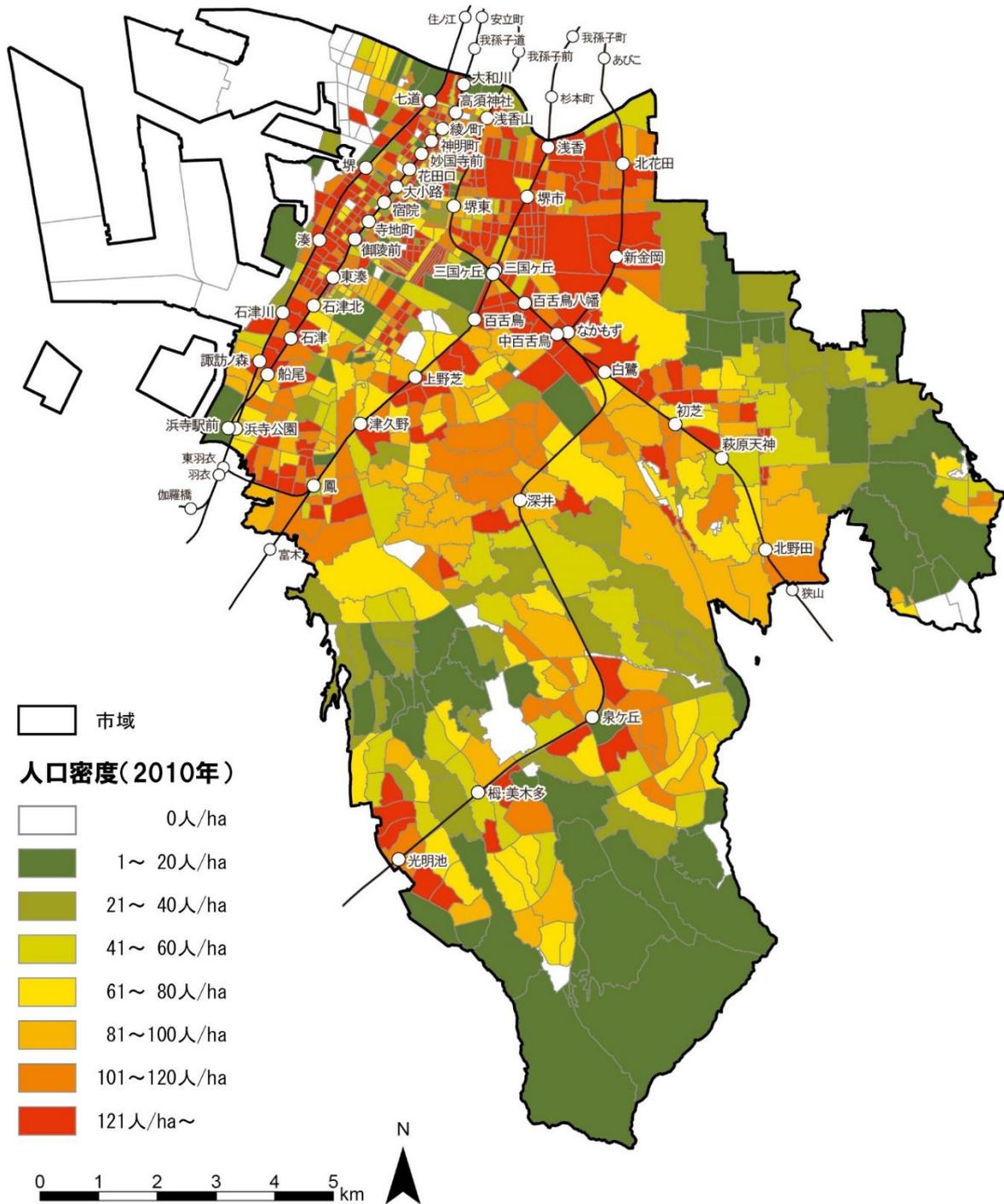
図表 1-1-16 全国の外国人住民人口の推移

資料: 在留外国人統計(旧登録外国人統計)

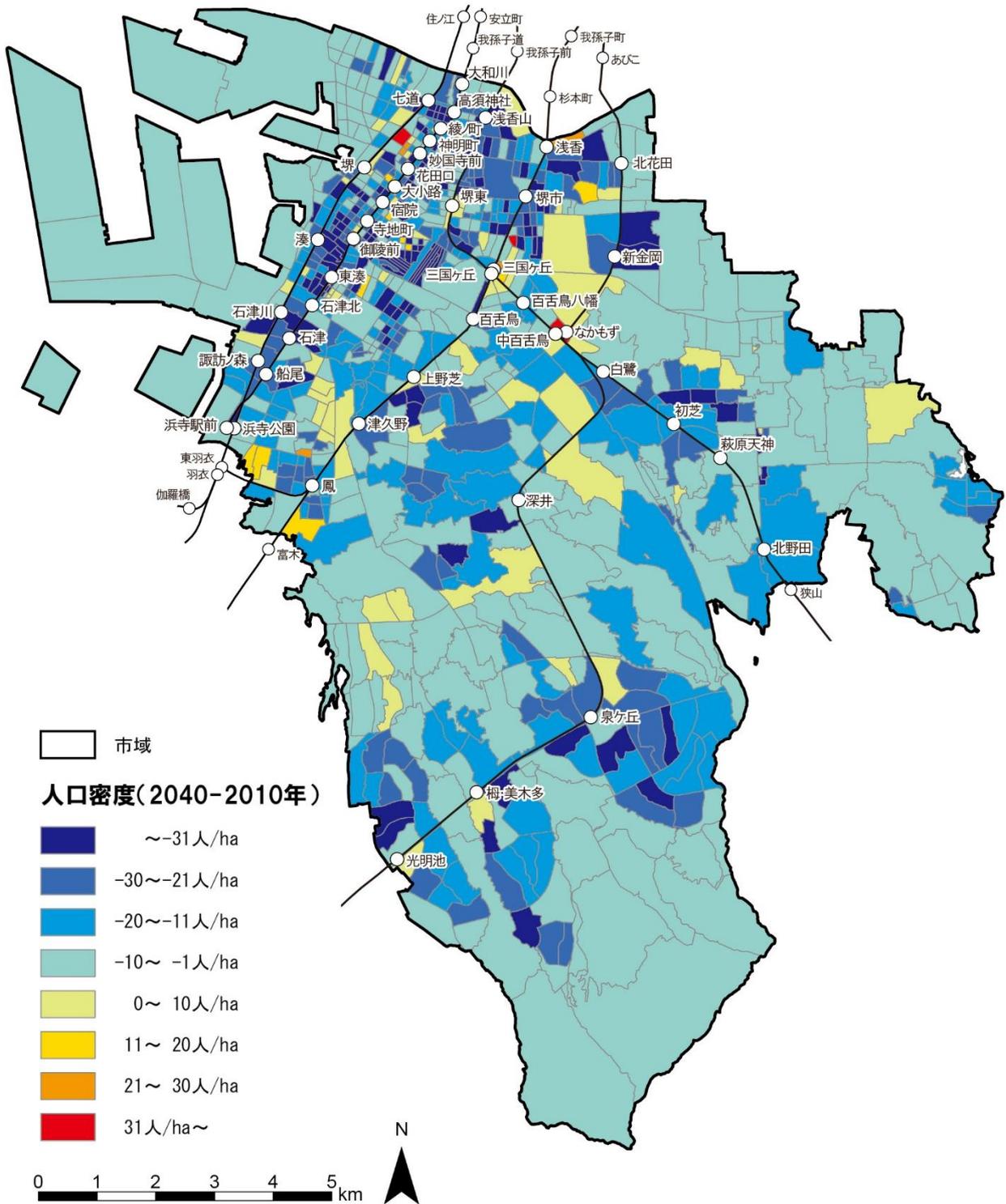
※各年 12 月末現在の数値

⑧人口密度分布(2010年・2040年推計)

- 2010年段階では、主に都心や中心市街地及びその周辺の駅を中心とした町丁目で人口密度が高く、市街化調整区域では40人/haを下回る町丁目が多くなっています。
- 2040年と2010年の人口密度を比較すると、駅近くの比較的利便性の高いところで人口密度の低下が多く見られます。



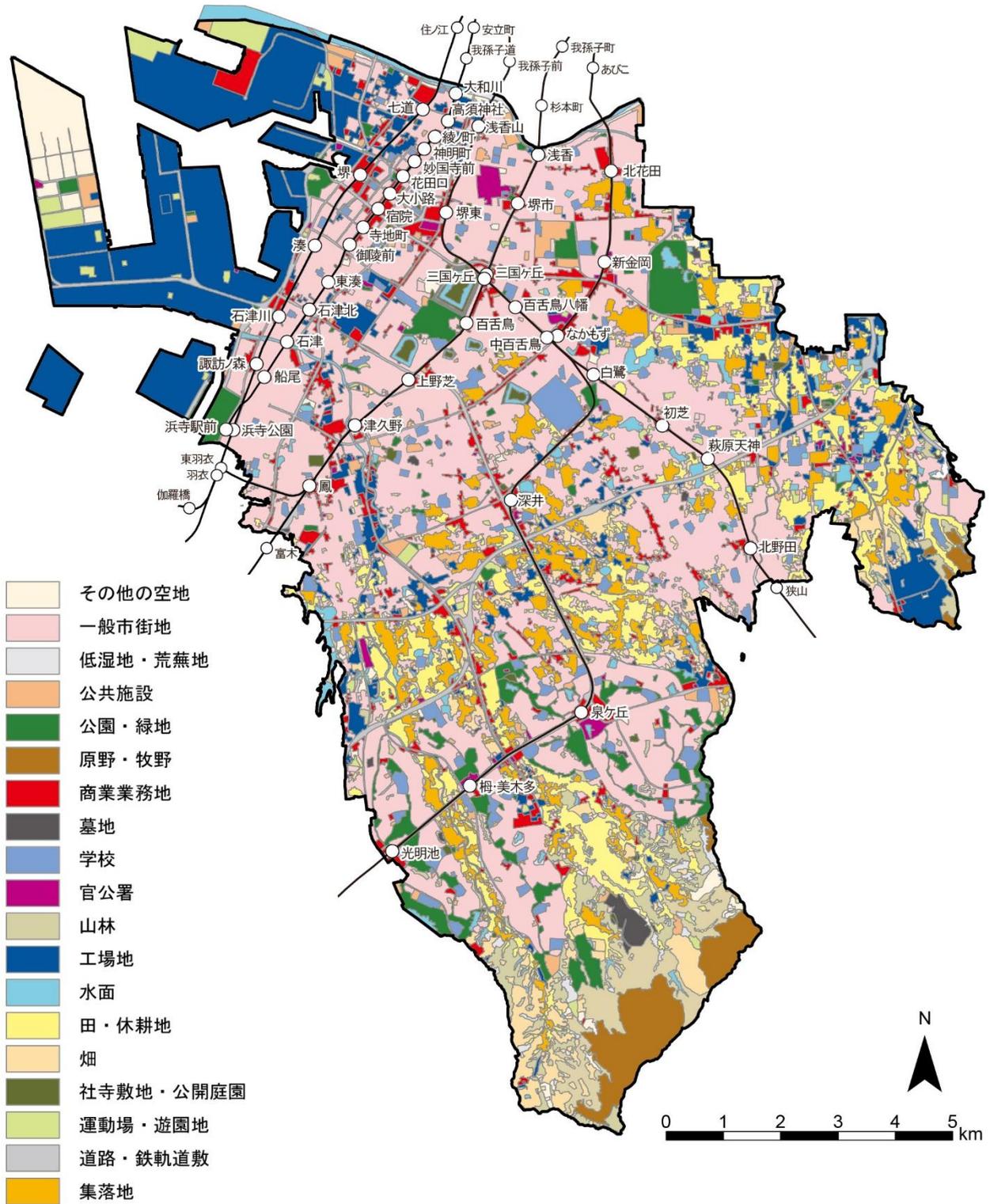
図表 1-1-17 人口密度分布 (2010年)



図表 1-1-18 人口密度変化 (2040-2010年)

## (2) 土地利用

- 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、臨海部は工場地が主となっています。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・東部にかけて広がっています。

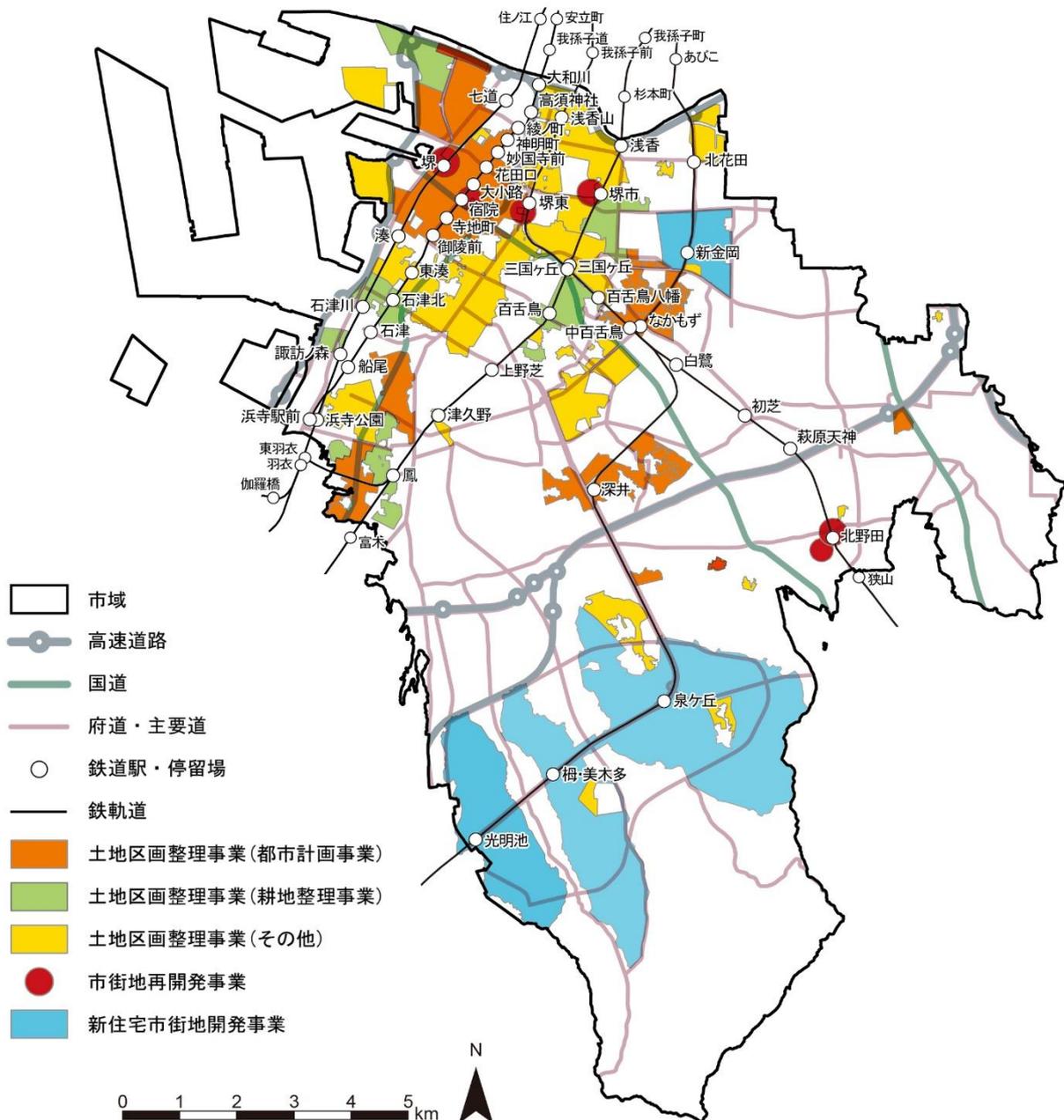


図表 1-1-19 土地利用現況（2015年〔H27年〕）

### (3) 市街地開発事業・都市施設

#### ①市街地開発事業

- 本市の土地区画整理事業は、戦前の耕地整理事業・土地区画整理事業に始まり、戦後には戦災復興事業等による復興が行われ、近年では都市基盤整備の柱として積極的に事業が推進されてきました。
- 土地区画整理事業については、都市計画決定している14地区のうち10地区で事業が完了しています。（令和2年3月末時点）
- 市街地再開発事業については、都市計画決定している7地区のうち6地区で事業を完了しています。（令和2年3月末時点）
- 新住宅市街地開発事業については、都市計画決定している2地区とも事業を完了しています。（令和2年3月末時点）



図表1-1-20 市街地開発事業区域（2020年[R2年]）

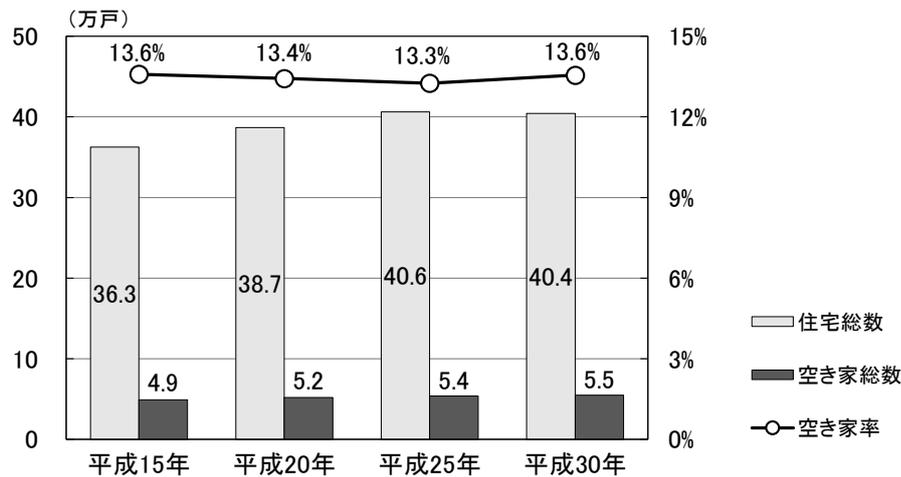
資料：堺市資料



## (4) 住宅

### ①住宅・空き家の状況

- 住宅総数、空き家総数とも、平成15年から平成30年にかけて増加しています。
- 空き家率は平成15年から平成25年までは微減傾向にありましたが、平成30年にかけて微増しています。



図表 1-1-22 住宅数・空き家数の推移

資料：住宅・土地統計調査

### ②定住意向

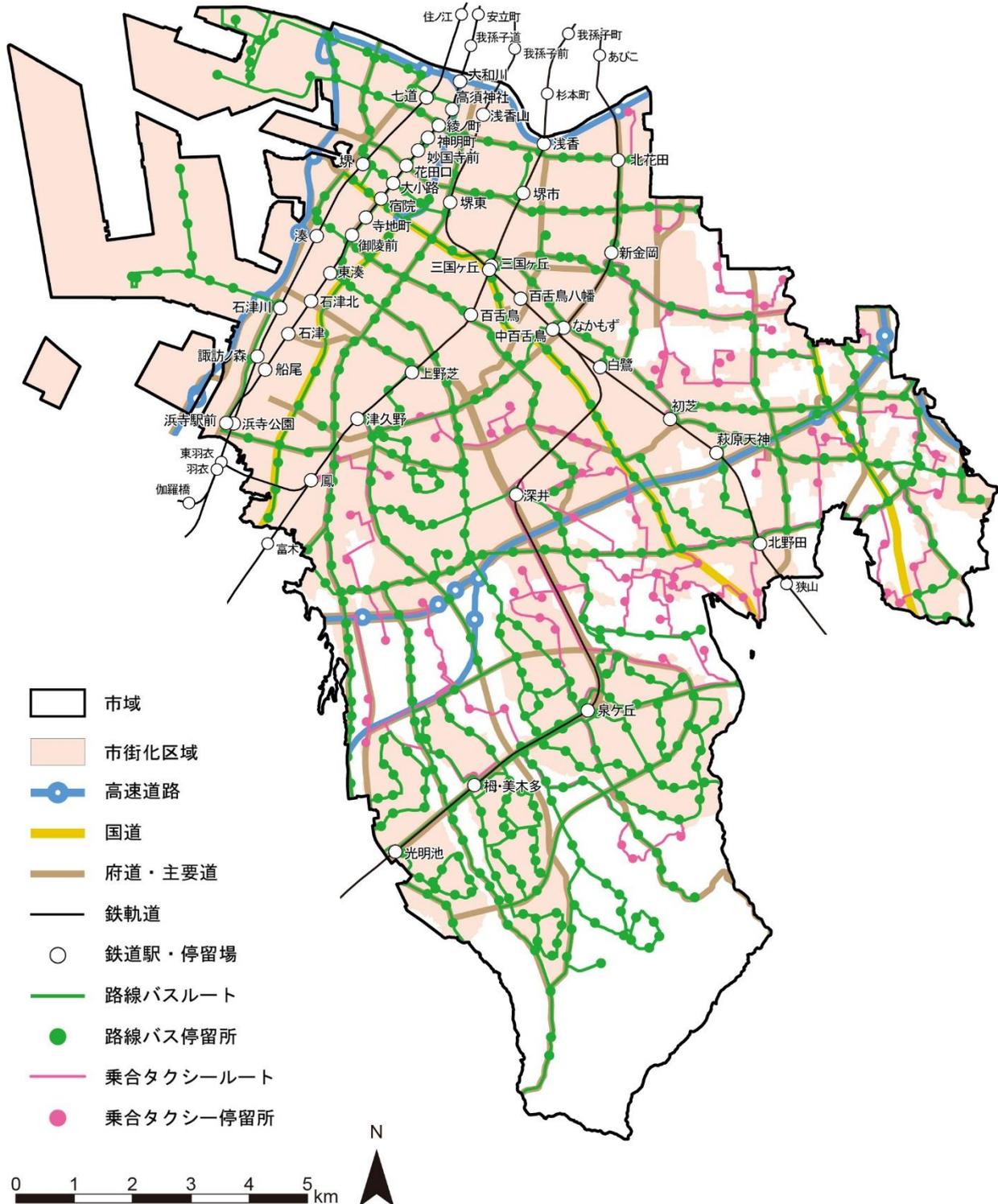
- 市民の多数が定住意向を有しています。（「住み続けたい」（70.6%）、「当面は住み続けたいが、将来は別の場所に移りたい」（20.4%））
- 定住意向を有する理由は、生活や交通の利便性によるところが多く、「近くにスーパーや飲食店、病院などがあり、生活に便利だから」（56.9%）、「交通の便が良いから」（53.0%）となっています。次いで「親族や知人等が近くに住んでいるから」（31.7%）、「通勤・通学に便利だから」（23.3%）、「公園や緑の多い環境だから」（25.4%）などとなっています。
- 現在の居住地から移動を希望する理由は、「交通の便が悪いから」（40.6%）、「通勤・通学に不便だから」（20.7%）、「近くにスーパーや飲食店、病院などがなく、生活に不便だから」（19.1%）、「公園や緑の多い環境で生活したいから」（16.9%）などとなっています。
- 子育て世代の20代、30代において、現在の居住地から移動を希望する理由は、「交通の便が悪いから」（50.0%）、「通勤・通学に不便だから」（45.5%）が多くなっています。

資料：平成29年度『集約型都市構造の形成に向けた都市計画のあり方等の検討』に係るアンケート調査

## (5) 交通

### ① 公共交通網

- 関西国際空港と大阪都心部を結ぶ南海本線・JR阪和線や、南海高野線・泉北高速鉄道・地下鉄御堂筋線・阪堺線の鉄軌道、バス路線、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。

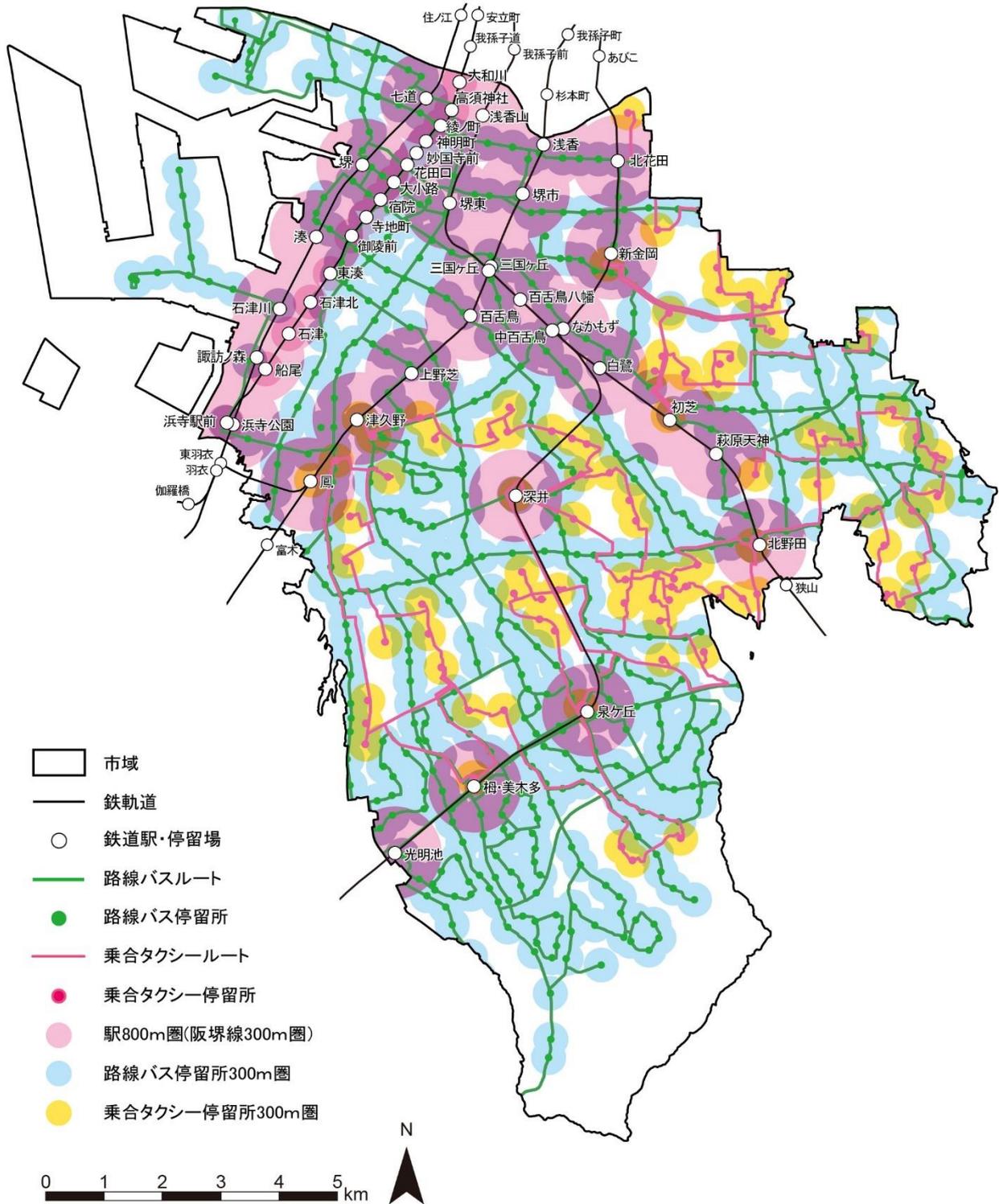


図表1-1-23 公共交通網（2020年 [R2年]）

資料：堺市資料

## ②公共交通による人口カバー率

- 市街地の広がりにあわせて鉄軌道、バス路線が整備されています。
- 鉄軌道や路線バスに加え、デマンド型の乗合タクシーが導入されており、鉄軌道、路線バスによる人口カバー率は約91%、乗合タクシーを含めると約97%がカバーされています。

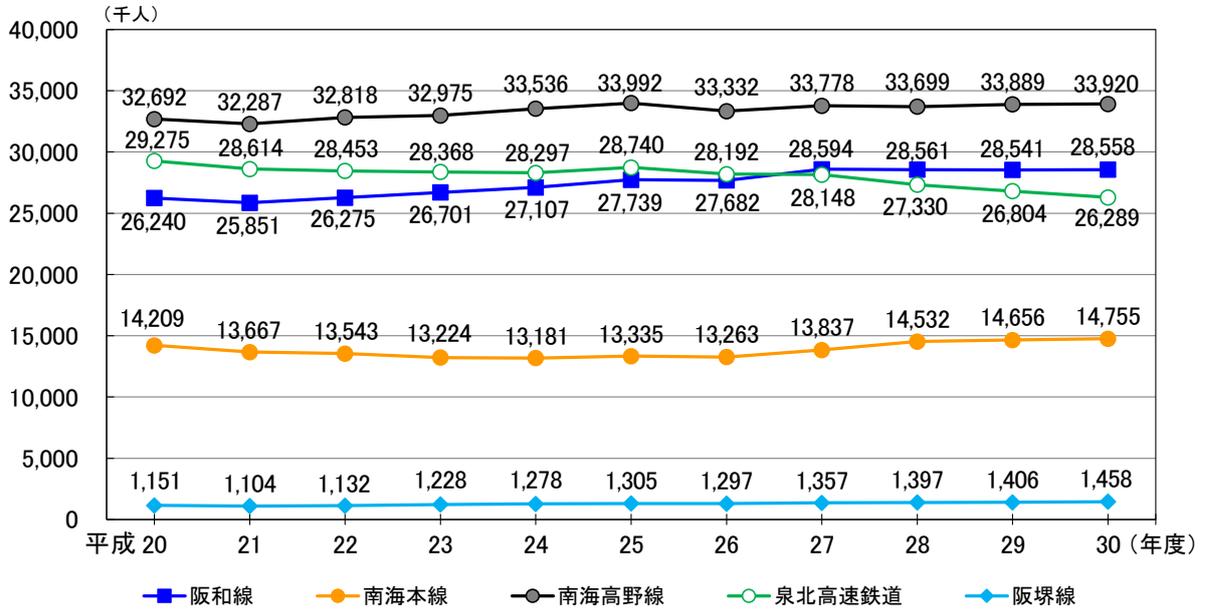


図表1-1-24 公共交通カバー状況（2020年 [R2年]）

資料：堺市資料

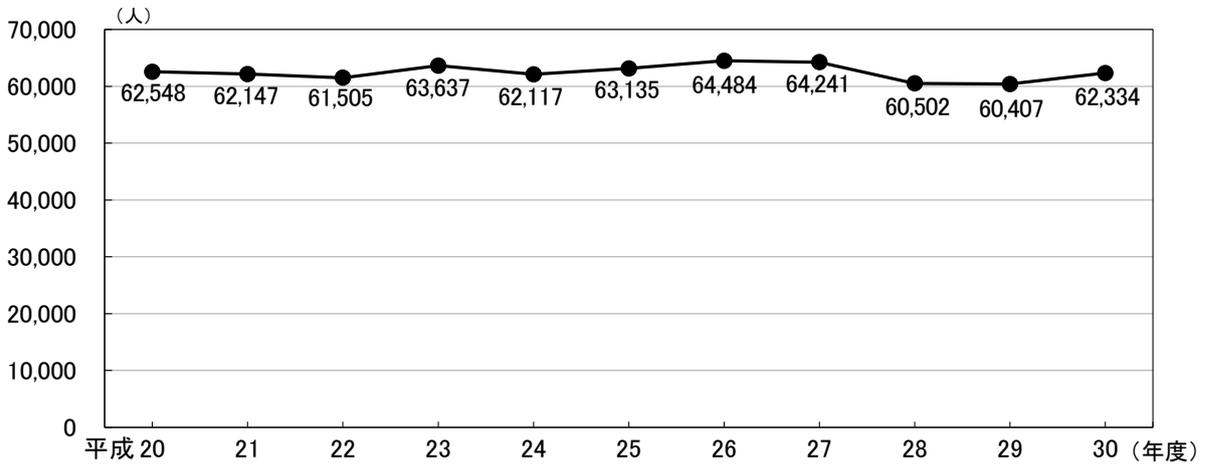
### ③鉄道乗車人員

- 路線ごとの年間乗車人員は、概ね横ばいで推移しています。
- 地下鉄御堂筋線の一日乗車人員は、平成20年度以降概ね横ばいで推移しています。



図表 1-1-25 路線ごとの年間乗車人員の推移

資料：堺市統計書

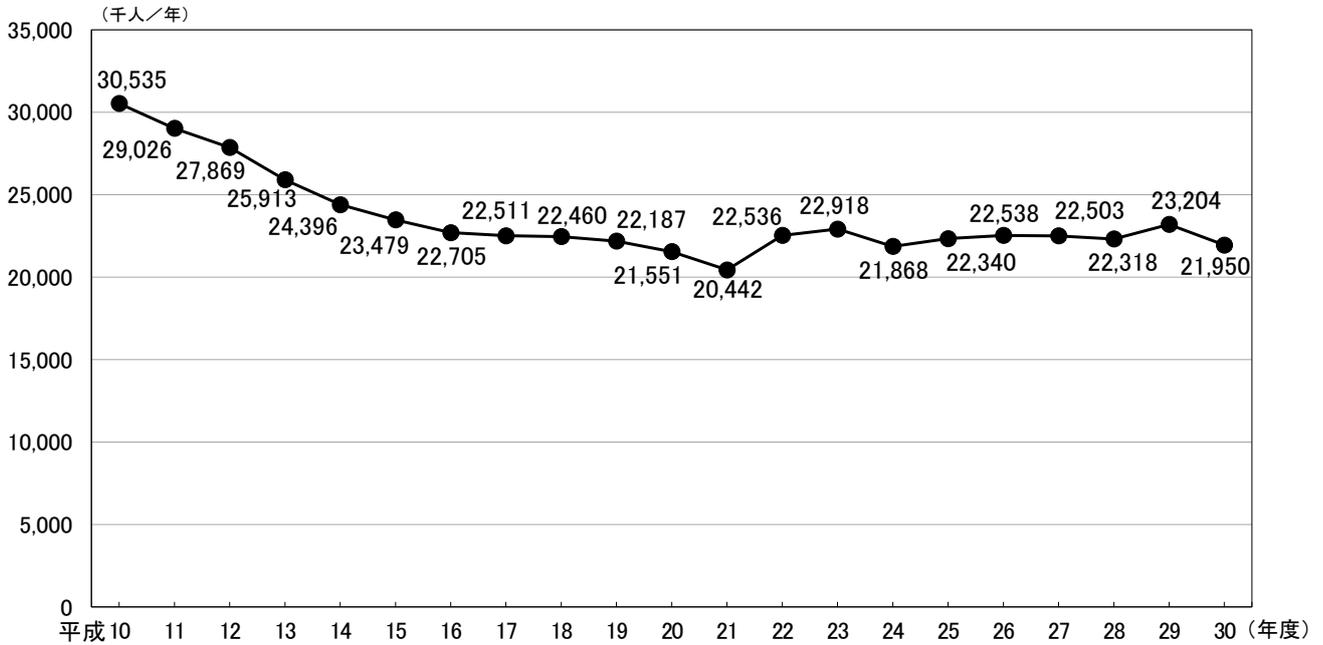


図表 1-1-26 地下鉄御堂筋線の一日乗車人員の推移

資料：堺市統計書

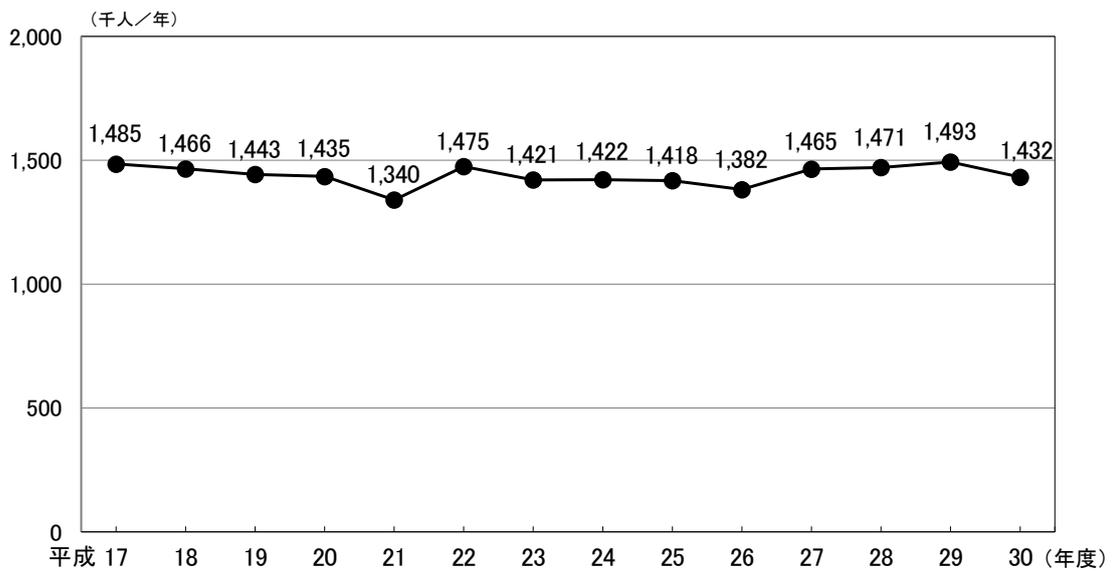
#### ④バス乗車人員

- 南海バスの年間乗車人員は、平成7年度以降減少を続けていましたが、平成21年度以降は概ね横ばいで推移しています。
- 近鉄バスの年間乗車人員は、平成17年度以降概ね横ばいで推移しています。



図表 1-1-27 南海バス乗車人員の推移

資料:堺市統計書

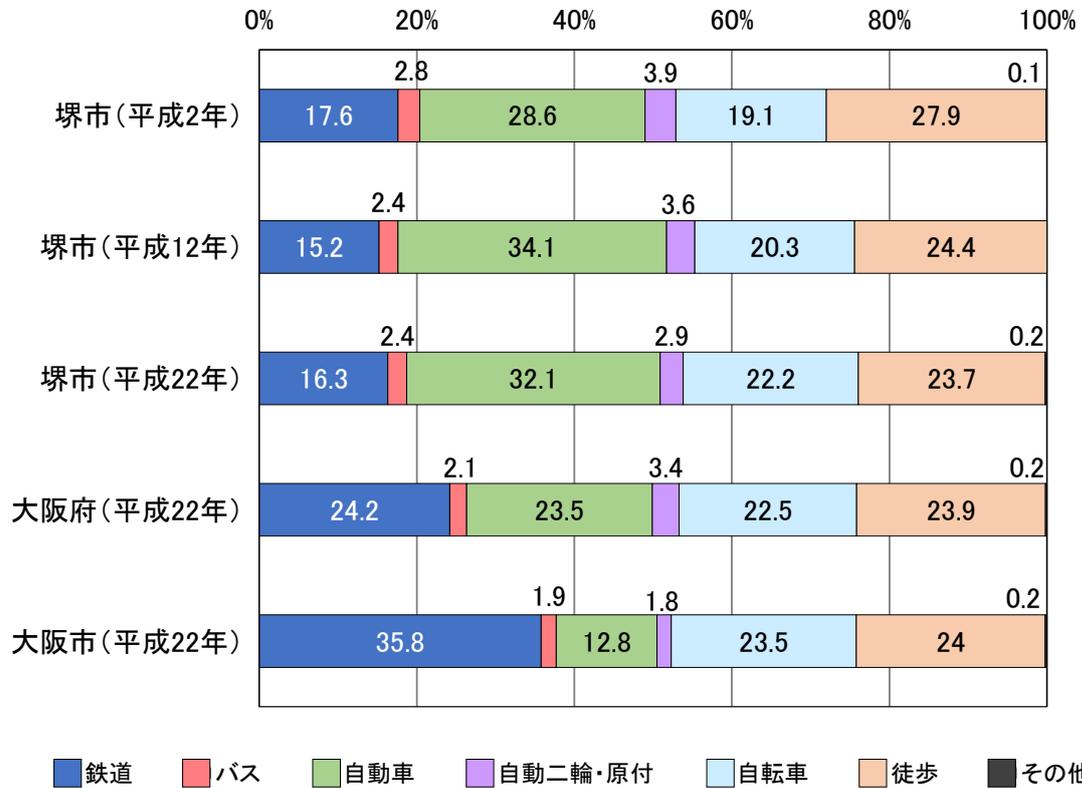


図表 1-1-28 近鉄バス乗車人員の推移

資料:堺市統計書

⑤交通手段別分担率

- 自動車の分担率は概ね30%前後で推移しており、大阪府や大阪市の平均と比較すると高くなっています。



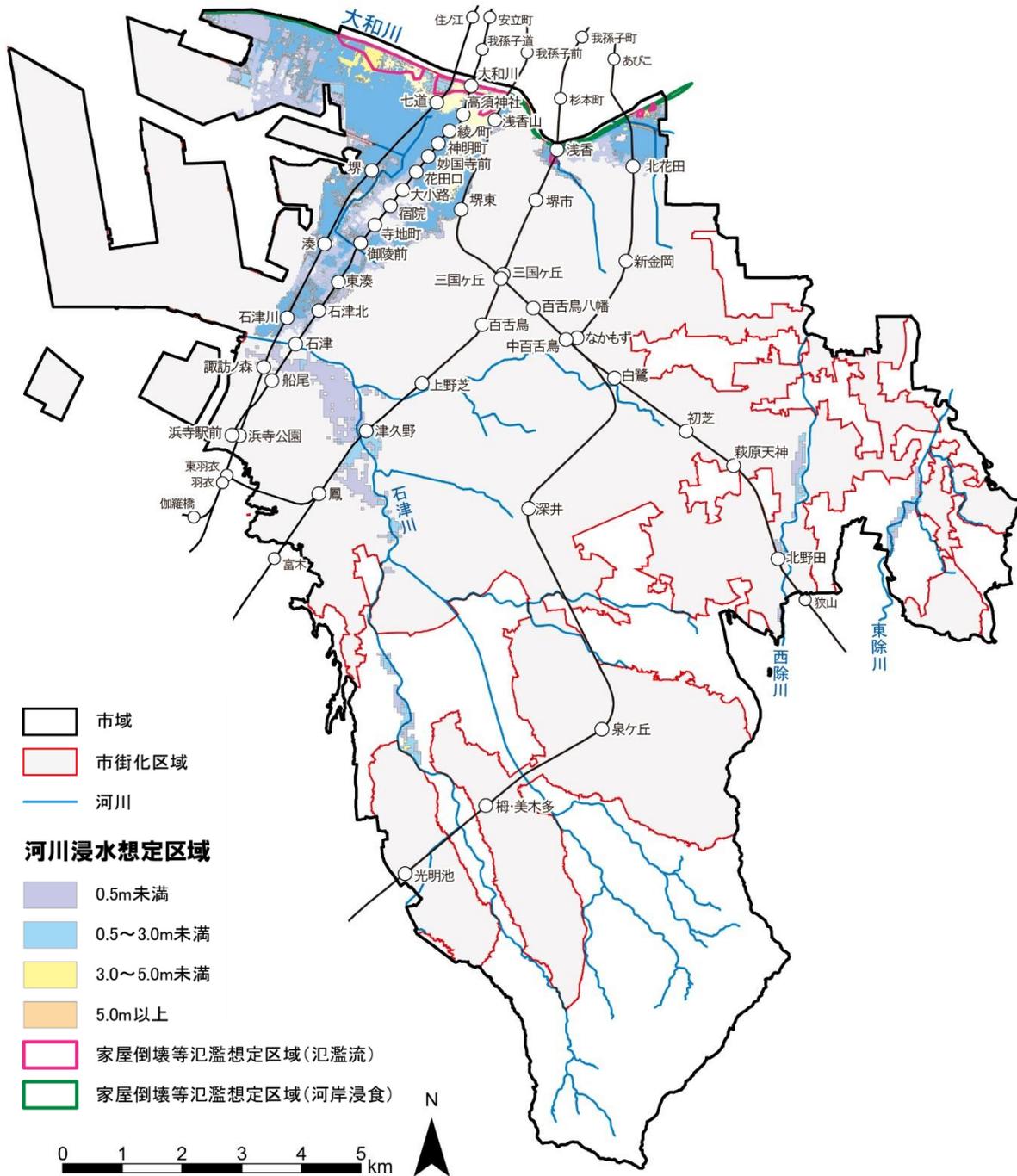
図表 1-1-29 堺市と大阪府の交通手段別分担率の比較（平日）

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)



②河川浸水想定区域

- 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、石津川です。

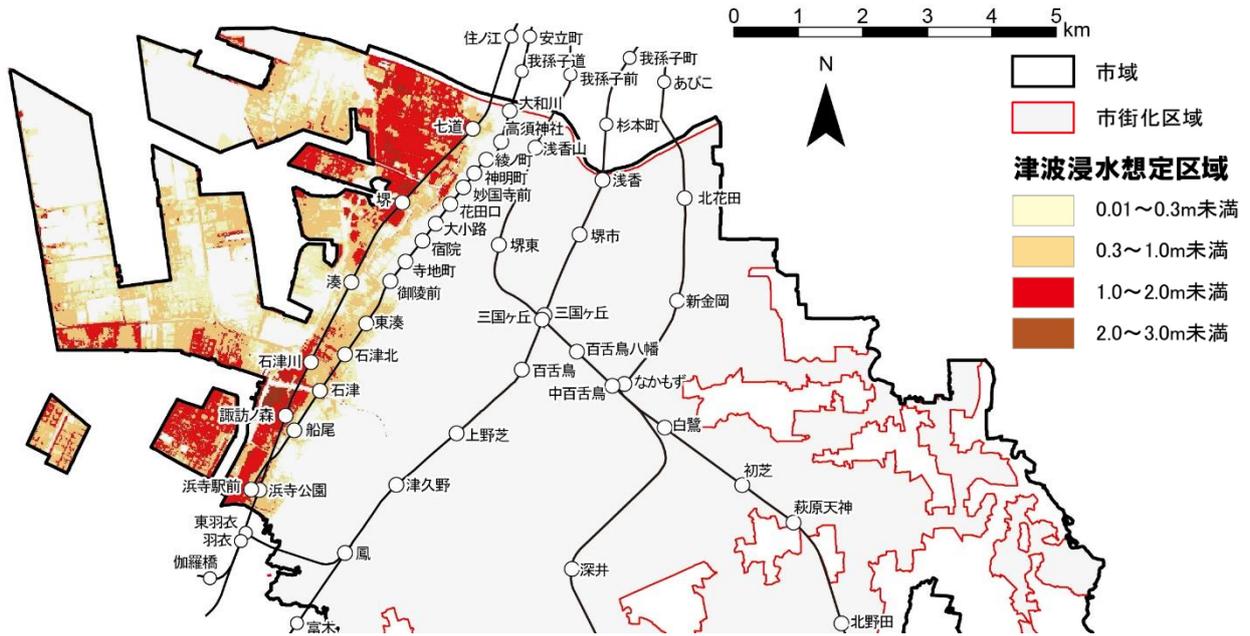


図表 1-1-31 河川浸水想定区域の指定状況

※浸水想定区域は、下記の降雨量が降った場合の各河川の洪水氾濫を想定したものを記載  
 大和川(平成 28 年 5 月国土交通省大和川河川事務所公表):12 時間総雨量 316mm  
 西除川・東除川(平成 24 年 8 月大阪府公表):1 時間最大 83mm、24 時間最大 256.7mm  
 石津川(平成 24 年 6 月大阪府公表):1 時間最大 75.7mm、24 時間最大 271.1mm

### ③津波浸水想定区域

- 南海トラフ巨大地震発生に伴う津波により浸水する可能性がある区域について、津波高さの最大は堺区で4.2m、西区で4.9mと想定されています。



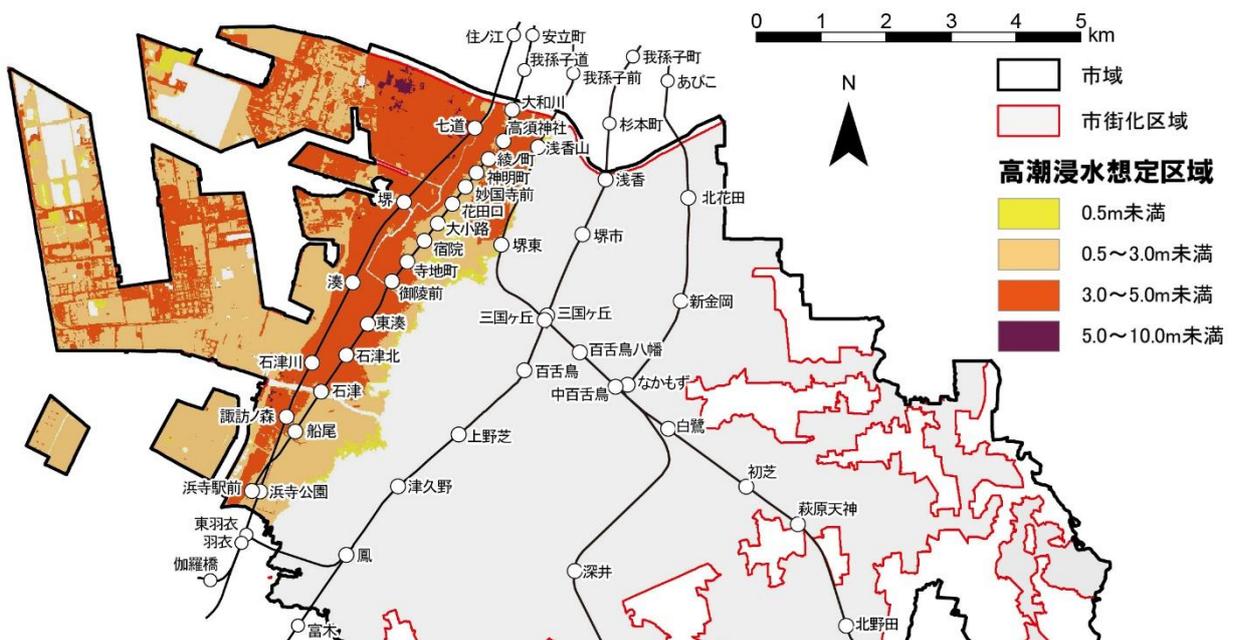
図表 1-1-32 津波浸水想定区域

資料:堺市資料

※浸水想定区域は、平成 25 年 8 月に大阪府公表の津波浸水想定

### ④高潮浸水想定区域

- 高潮浸水想定区域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浸水の深さが想定されており、沿岸部の市街地においては、浸水の深さが3~5mの区域が主に広がっています。



図表 1-1-33 高潮浸水想定区域

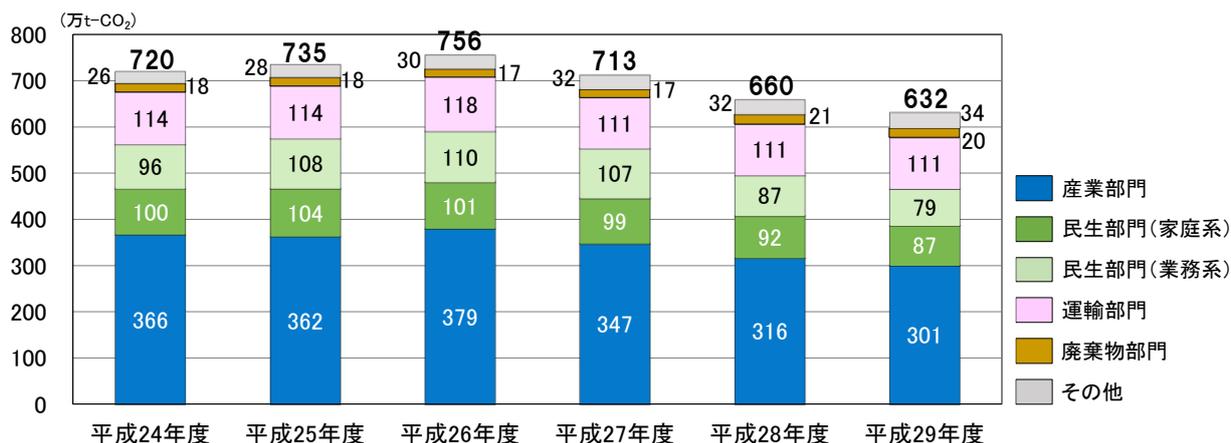
資料:堺市資料

※浸水想定区域は、令和 2 年 8 月に大阪府公表の高潮浸水想定

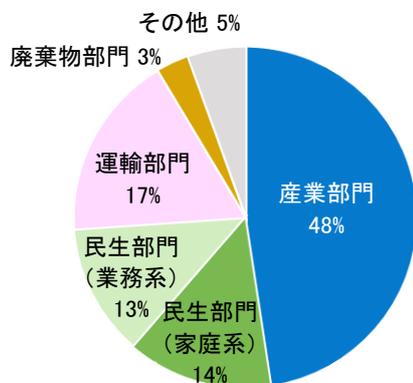
## (7) 環境

### ① 温室効果ガスの排出状況

- 温室効果ガス排出量は、平成26年度の756万t-CO<sub>2</sub>をピークに減少傾向となっており、平成29年度の排出量は632万t-CO<sub>2</sub>となりました。
- 部門別の構成比は、産業部門の占める割合が約5割と最も高く、全国平均の4割と比べて大きな割合を占めることが特徴です。



図表 1-1-34 温室効果ガスの排出量の推移

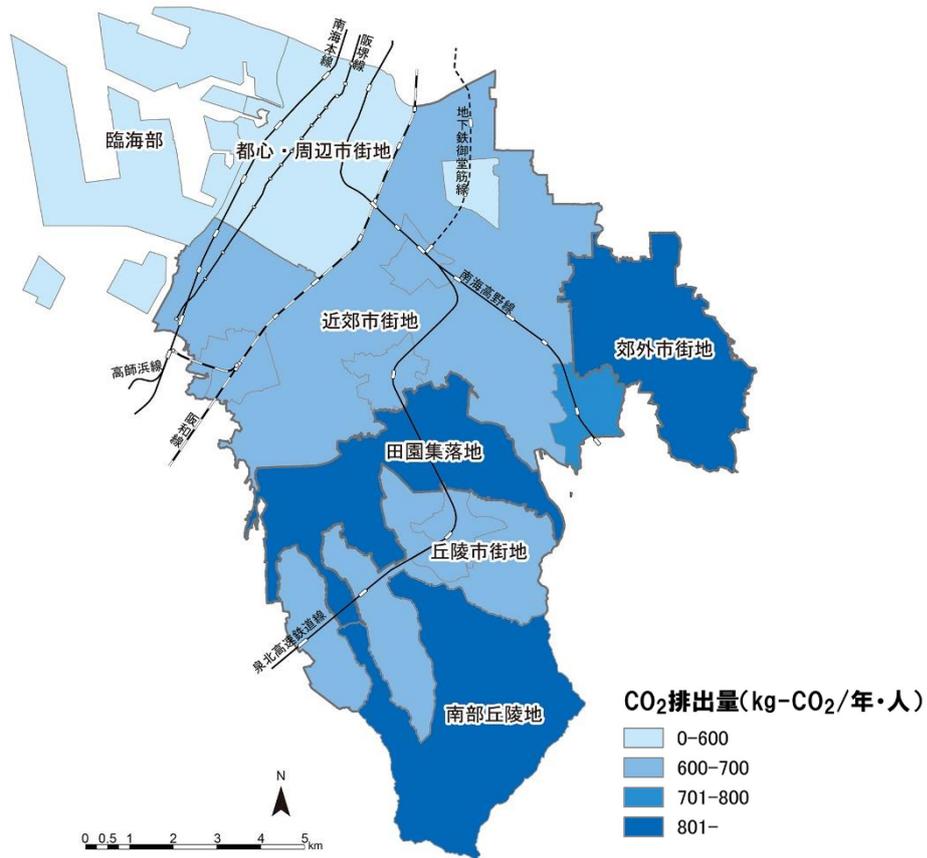


図表 1-1-35 温室効果ガスの排出量の割合 (平成 29 年)

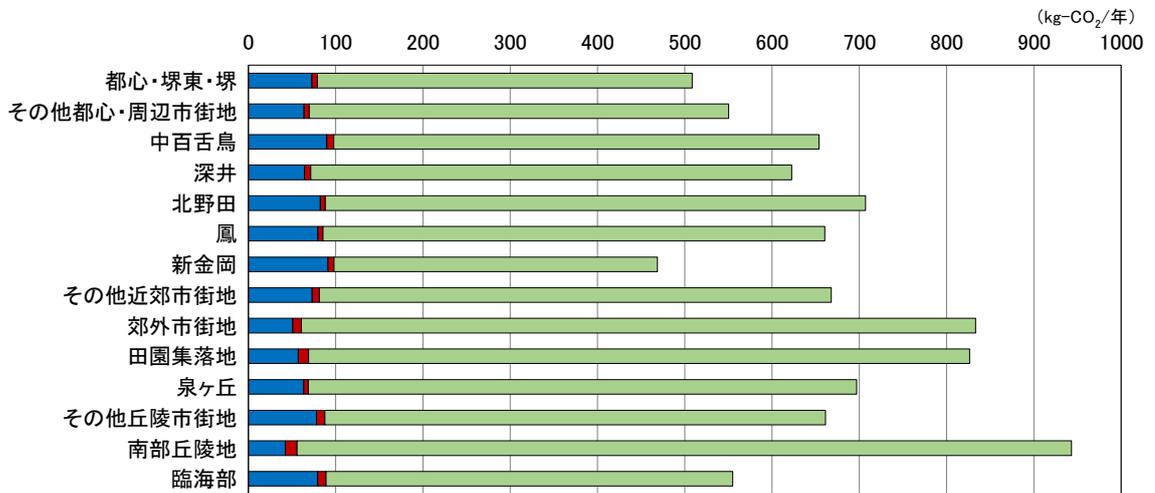
資料:堺市資料

### ② 都市に関わるCO<sub>2</sub>排出量の状況

- 交通に起因するCO<sub>2</sub>は自動車からの排出量が大部分を占めています。
- 居住者1人あたりのCO<sub>2</sub>排出量は、都心（堺・堺東）周辺や新金岡周辺で少なく、低密度な市街地で鉄道が整備されていない郊外市街地、田園集落地、南部丘陵地で多くなっています。
- 建物に起因するCO<sub>2</sub>排出量は、都心・周辺市街地、近郊・丘陵市街地の中でも特に建物が集積している地域における排出量が多くなっています。



図表 1-1-36 交通に起因する CO<sub>2</sub> 排出量 (kg -CO<sub>2</sub>/年)  
(居住者 1 人あたりの平均 CO<sub>2</sub> 排出量)



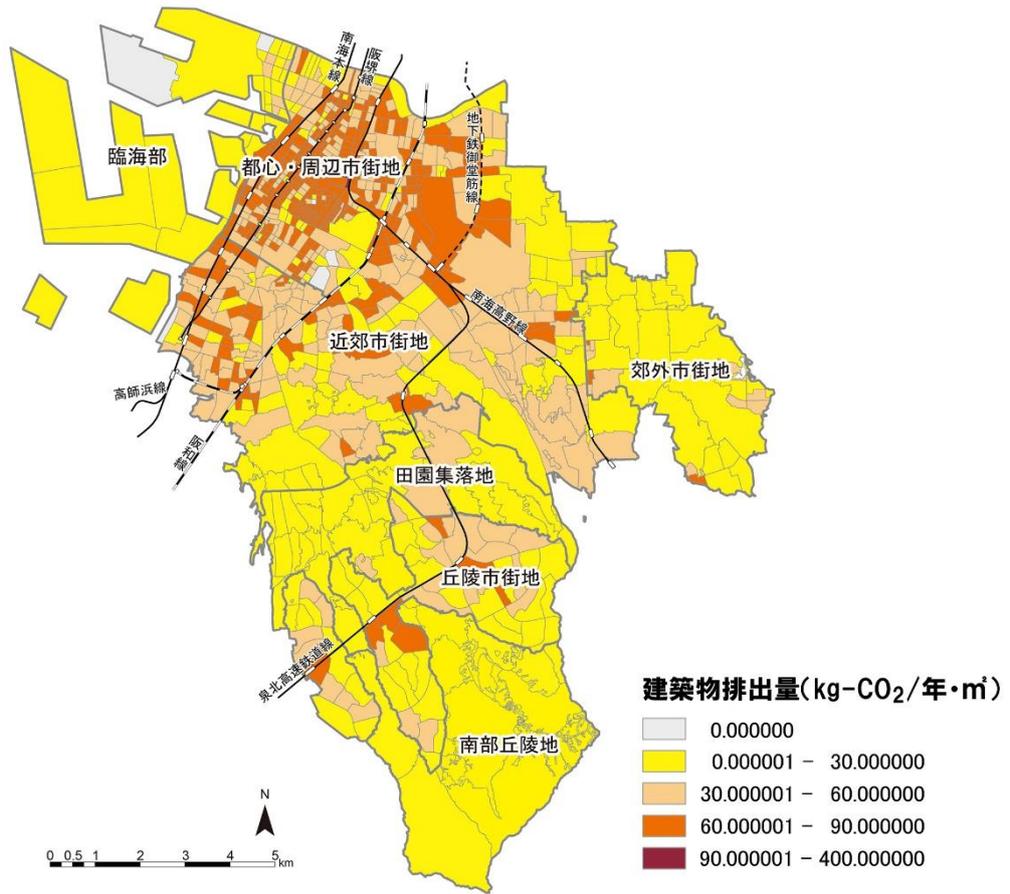
	臨海部	南部丘陵地	その他丘陵市街地	泉ヶ丘	田園集落地	郊外市街地	その他近郊市街地	新金岡	鳳	北野田	深井	中百舌鳥	その他都心・周辺市街地	都心・堺東・堺
■ 鉄道	79.2	42.3	77.8	63.3	57.0	50.6	72.9	91.2	79.5	82.4	64.3	89.6	63.6	72.6
■ バス	9.7	13.3	9.7	5.2	11.9	9.9	8.3	6.7	5.8	5.8	7.0	8.0	6.1	6.5
■ 自動車	465.9	887.5	573.8	628.4	757.5	772.7	586.6	370.6	575.0	618.8	551.1	556.3	480.4	429.3

図表 1-1-37 交通に起因する CO<sub>2</sub> 排出量 (交通手段別) (kg-CO<sub>2</sub>/年)  
(居住者 1 人あたりの平均 CO<sub>2</sub> 排出量)

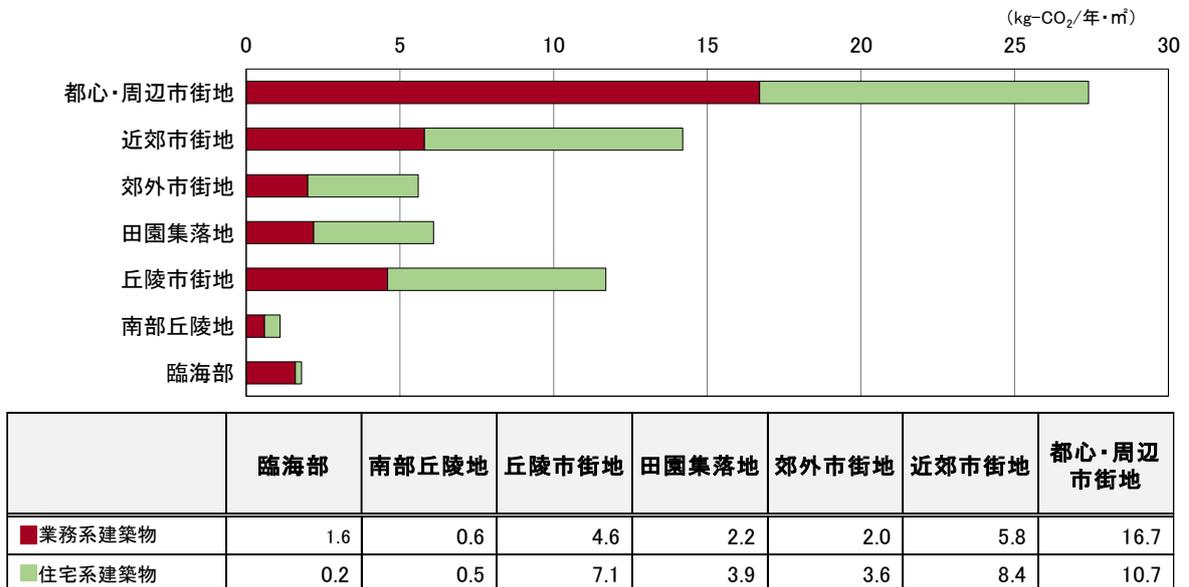
資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成 22 年)をもとに算出

※土地利用・交通によるCO<sub>2</sub> 排出量は、交通(鉄道、バス、自動車)に起因するCO<sub>2</sub> 排出量として、低炭素まちづくり実践ハンドブックに基づき以下の式で算出を行います。なお、交通に起因するCO<sub>2</sub> については、鉄道の有無による影響が大きいことから、主要駅の周辺約 800mのエリアを設定し、市街地類型とは別に算出を行っています。

$$\text{CO}_2 \text{ 排出量(kg-CO}_2\text{)} = \text{交通量(トリップ)} \times \text{移動距離(km)} \times \text{排出原単位(kg-CO}_2\text{/km)} \text{ (鉄道、バス、自動車の 1kmあたりのCO}_2\text{排出量)}$$



図表 1-1-38 建物に起因する CO<sub>2</sub> 排出量 (kg-CO<sub>2</sub>/年)  
(面積あたり CO<sub>2</sub> 排出量)



図表 1-1-39 建物に起因する CO<sub>2</sub> 排出量 (用途別) (kg-CO<sub>2</sub>/年・㎡)  
(建物から排出される市街地面積あたりの CO<sub>2</sub> 排出密度)

資料: 都市計画基礎調査、低炭素まちづくり実践ハンドブックをもとに算出

※エネルギーに関するCO<sub>2</sub> 排出量は、建物(業務系建築物、住宅系建築物)に起因するCO<sub>2</sub> 排出量として、低炭素まちづくり実践ハンドブックに基づき以下の式で算出を行っています。

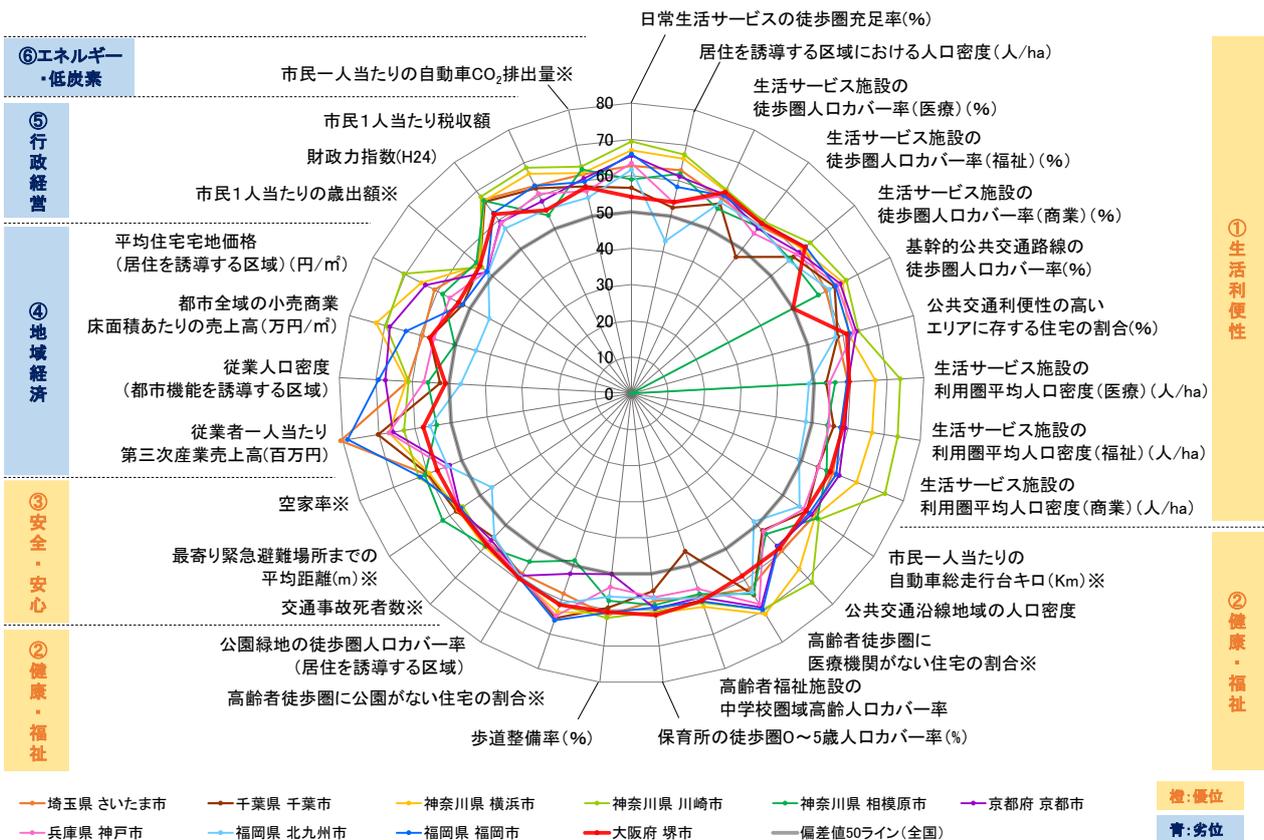
$$\text{CO}_2 \text{ 排出量}(\text{kg-CO}_2) = \text{用途別延べ床面積}(\text{m}^2) \times \text{建物用途別CO}_2 \text{ 排出量原単位}(\text{kg-CO}_2/\text{m}^2) (\text{業務施設や集合住宅など建物用途別の } 1 \text{ m}^2 \text{ あたりのCO}_2 \text{ 排出量}) \times \text{調整係数}$$

## (8) 堺市のポジション

### ①暮らしの場としての堺

#### a. 政令指定都市の都市構造比較

● 本市と同様な立地特性にある政令指定都市で、都市構造の比較をすると、施設の人口カバー率などの生活利便性、健康・福祉、安全・安心などについての指標の値は高く、地域経済などの指標の値は低くなっています。



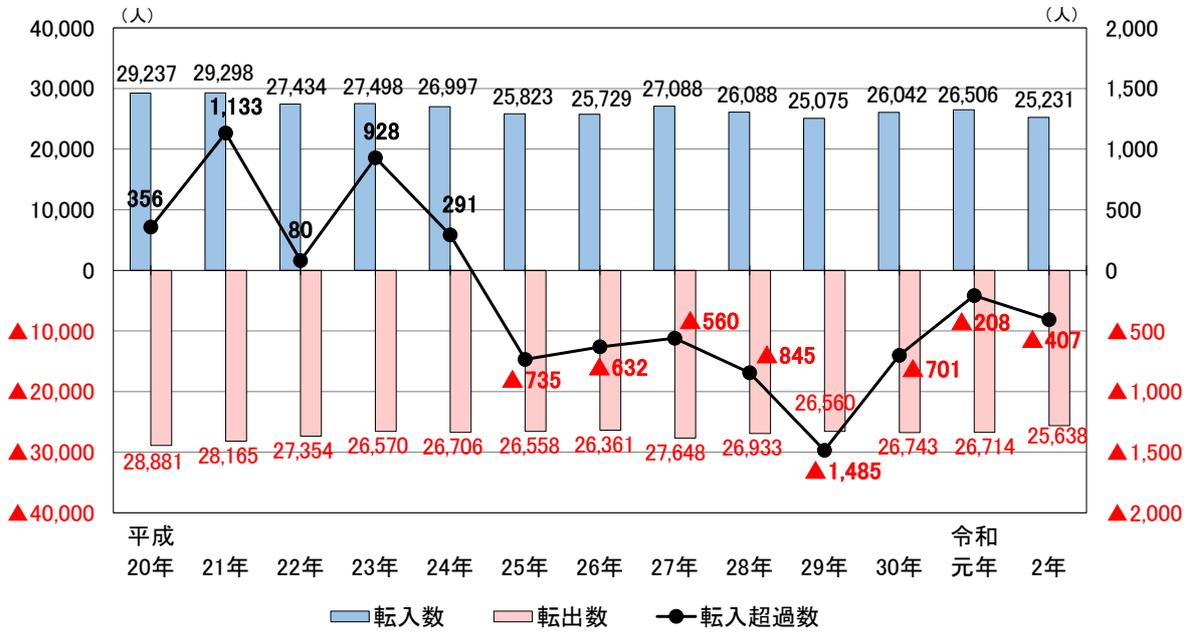
図表 1-1-40 政令指定都市の都市構造比較

資料: 国土交通省データ

※政令指定都市のうち、一極集中型の都市圏を形成する政令指定都市(札幌市、仙台市、新潟市、名古屋市、大阪市、岡山市、広島市、熊本市)と、大都市圏に隣接していない政令指定都市(静岡市、浜松市)を除いた都市との比較

b. 近年の転出入状況

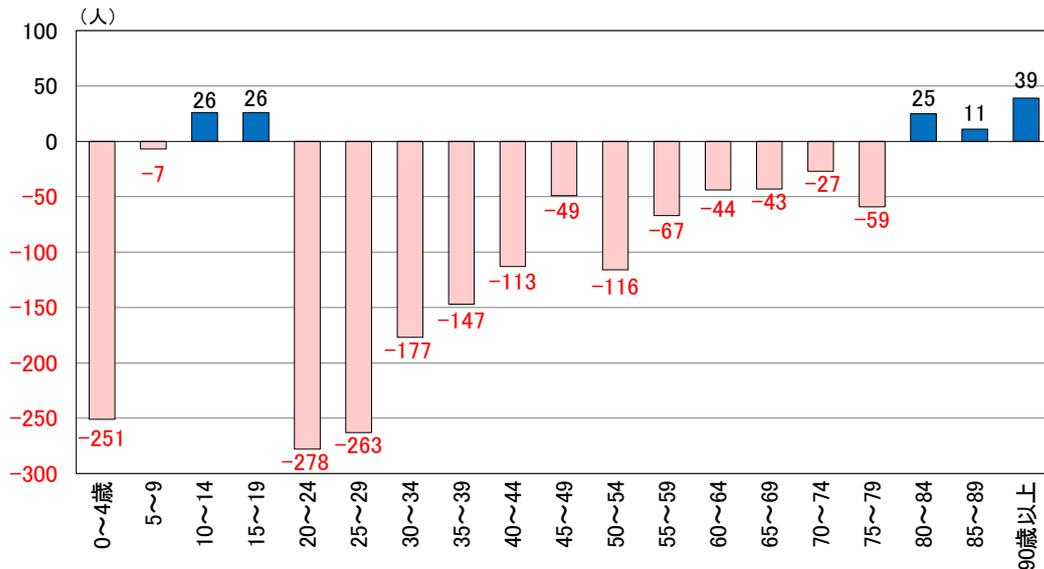
- 平成25年からは転出超過の状況が続いています。
- 特に20歳代や0～4歳で転出超過数が大きくなっています。



図表 1-1-41 社会動態の推移

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)



図表 1-1-42 年齢別の転入転出超過の状況

資料:住民基本台帳人口移動報告(2019年)

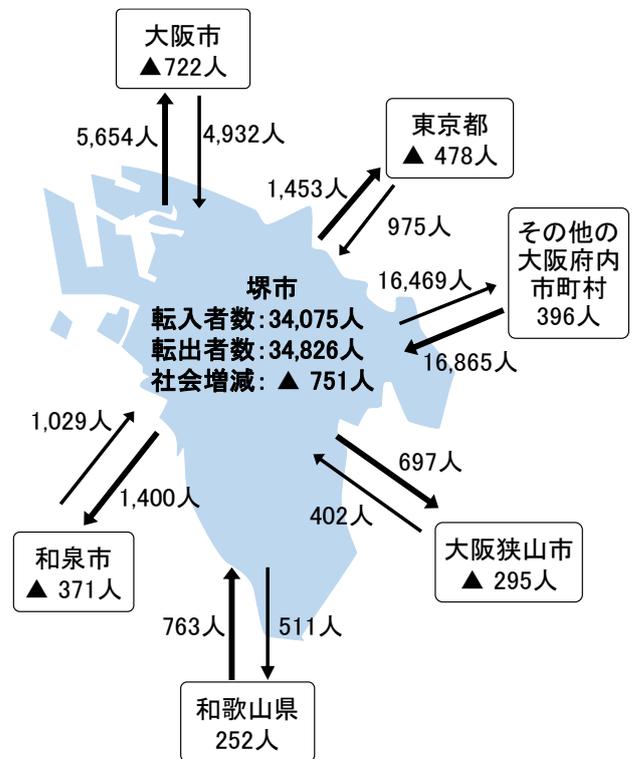
c. 他都市との人口移動

● 2019年において、隣接市では、河内長野市、富田林市で転入超過となっています。一方で、大阪市・和泉市・大阪狭山市・松原市・羽曳野市・高石市で転出超過となっています。

図表 1-1-43 転入・転出先別人口（2019年）

堺市への転出入先	転入	転出	転入超過
●北海道	178	141	37
●東北	181	148	33
●関東	2,448	3,075	-627
○東京都	975	1,453	-478
●北陸	335	272	63
●中部	1,075	903	172
●近畿	27,486	28,302	-816
○滋賀県	341	350	-9
○京都府	627	611	16
○大阪府	23,228	24,220	-992
・大阪市	4,932	5,654	-722
・富田林市	453	399	54
・河内長野市	456	308	148
・松原市	460	558	-98
・和泉市	1,029	1,400	-371
・羽曳野市	230	255	-25
・高石市	537	550	-13
・大阪狭山市	402	697	-295
○兵庫県	1,693	1,754	-61
○奈良県	603	610	-7
○和歌山県	763	511	252
●中国	816	651	165
●四国	459	364	95
●九州・沖縄	1,045	935	110
<b>総数</b>	<b>34,075</b>	<b>34,826</b>	<b>-751</b>

※他府県、府内他市町村のみ(市内移動を除く)

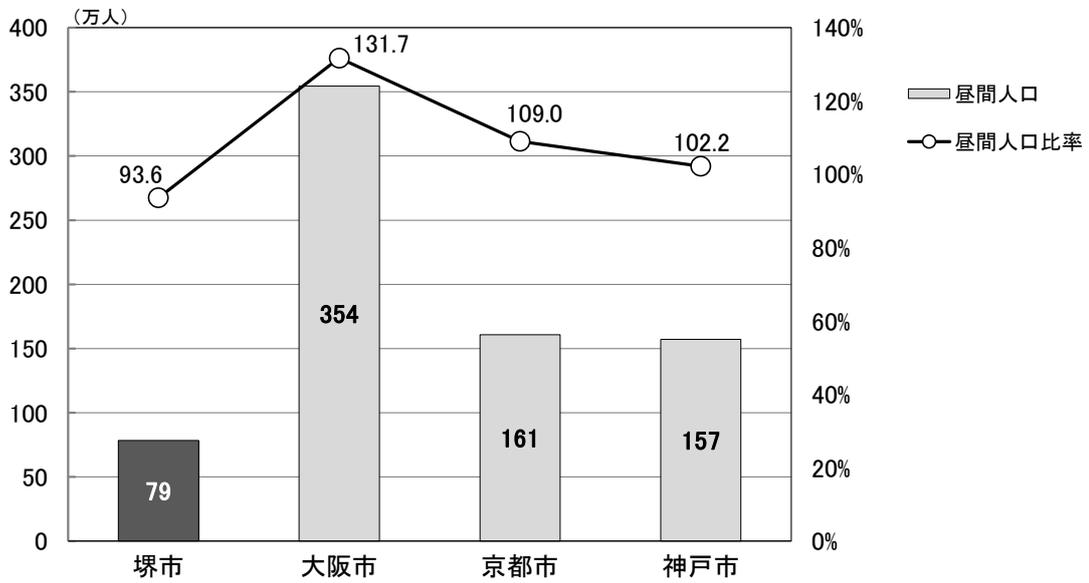


※転出入者のいずれかが500人以上、かつ社会増減の絶対値が100人以上の相手先を抽出

資料: 住民基本台帳人口移動報告(外国人含む)

d. 昼間人口比率

- 昼間人口は、近畿の政令指定都市のなかで本市のみ夜間人口を下回っており、大阪都市圏における、ベッドタウンとしての性格をもっています。



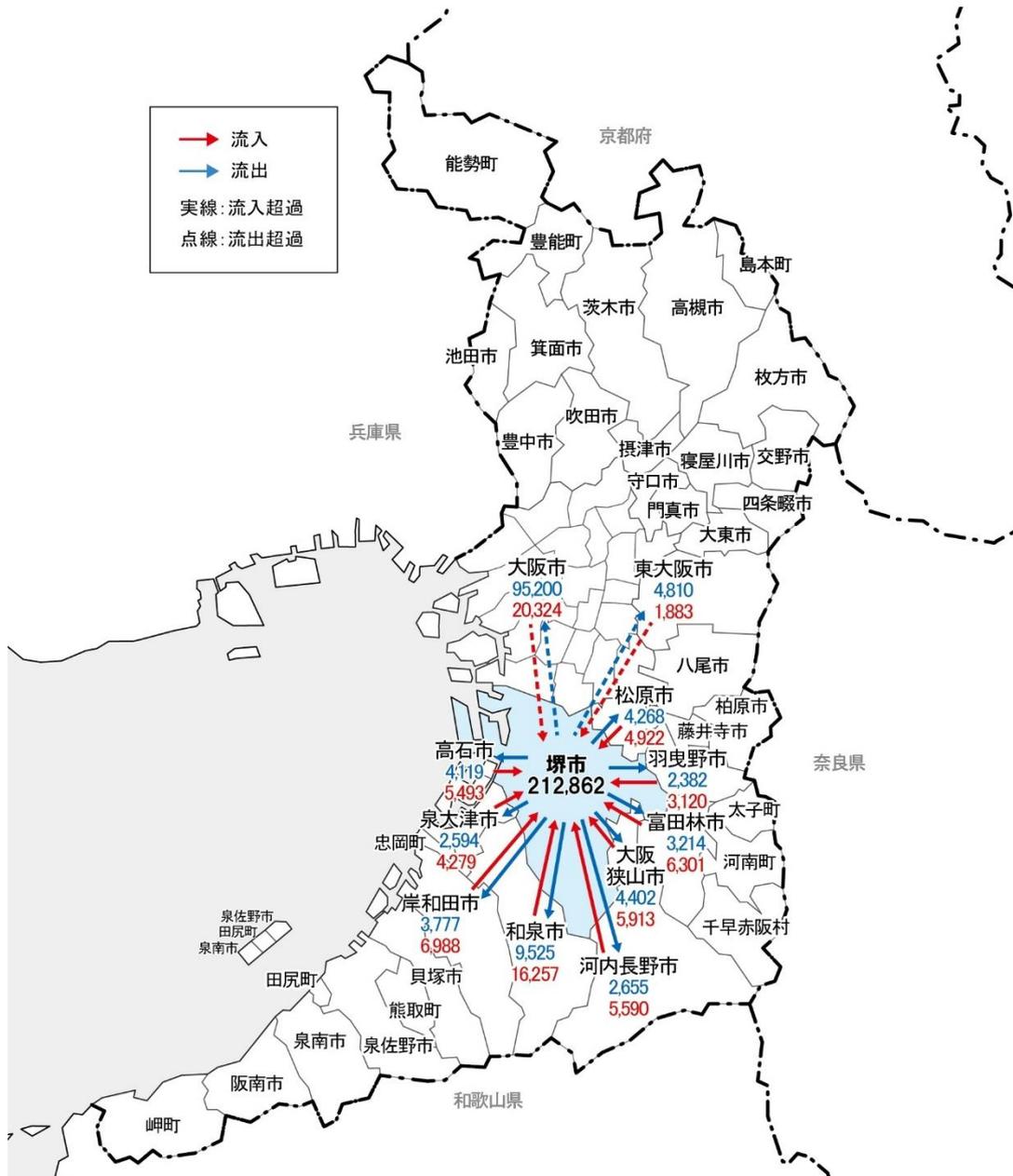
図表 1-1-44 昼間人口比率の比較

資料:平成 27 年国勢調査

②働く場としての堺

a. 通勤・通学流動

- 隣接市との流入・流出が大きくなっています。特に大阪市や和泉市との結びつきが強く、大阪市に対しては大きく流出超過、和泉市に対しては流入超過となっています。
- 本市より南部もしくは東部のエリアの市に対しては流入超過、北部の市に対しては流出超過となっています。



図表 1-1-45 通勤・通学流動

資料:平成 27 年国勢調査

※流入数もしくは流出数が上位10位に含まれる市を記載

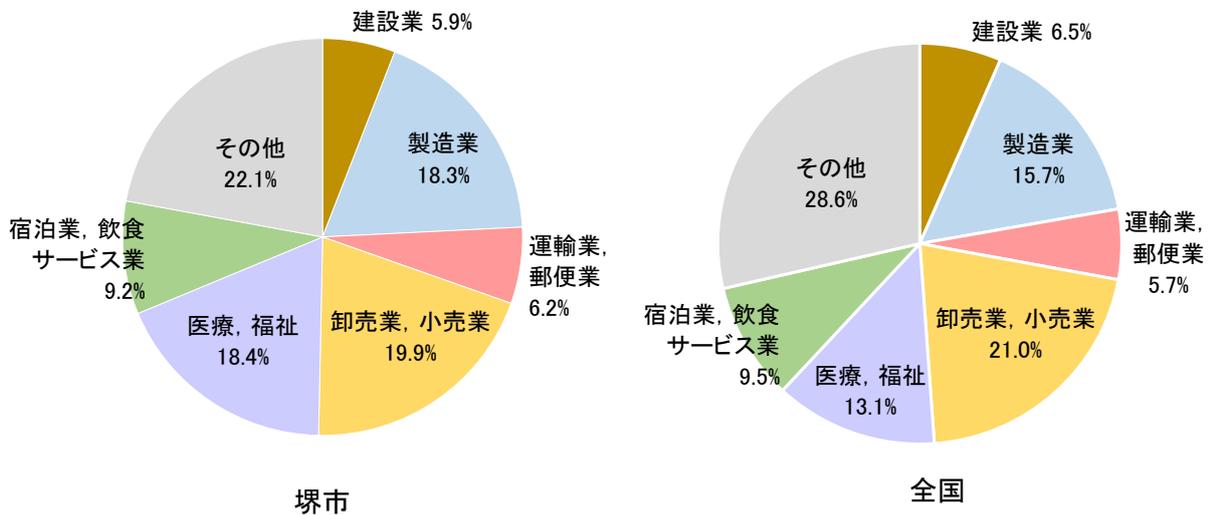
b. 事業所数・従業者数の状況

- 平成24年から28年にかけて、本市の事業所数は微減し、従業者数は微増しています。大阪府や全国と比較すると、事業所数の減少率は小さく、従業者数の増加率は高くなっています。
- 産業別従業者数の構成比は、全国と比較して本市は製造業や医療、福祉の割合が高いことが特徴となっています。

図表 1-1-46 全産業の事業所数・従業者数の推移

		平成24年	平成28年	増加率 (H24→H28)
事業所数 (所)	堺市	29,198	28,733	-1.6%
	大阪府	408,713	392,940	-3.9%
	全国	5,453,635	5,340,783	-2.1%
従業者数 (人)	堺市	302,156	314,806	4.2%
	大阪府	4,334,776	4,393,139	1.3%
	全国	55,837,252	56,872,826	1.9%

資料:平成24年・28年経済センサス活動調査



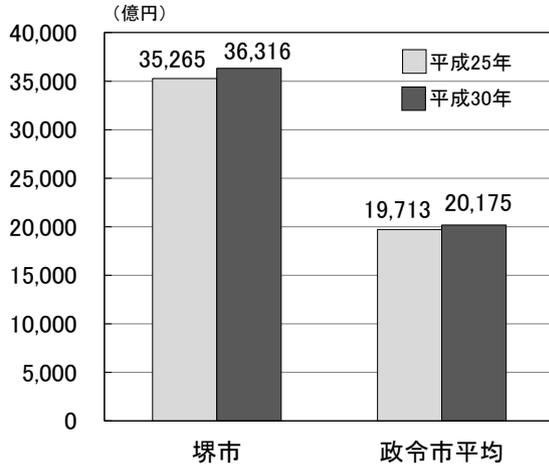
図表 1-1-47 産業別従業者数の比較

資料:平成28年経済センサス活動調査

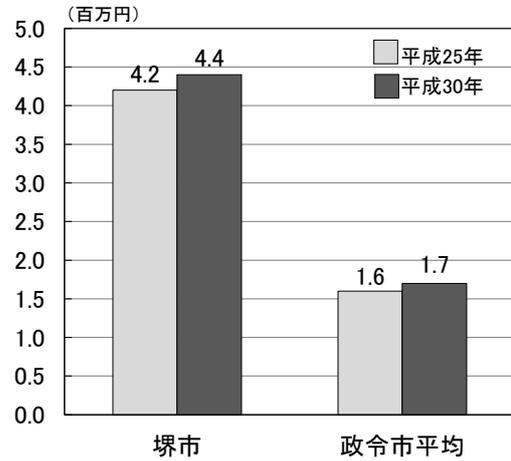
※「その他」は、「電気・ガス・熱供給・水道業」「情報通信業」「金融業, 保険業」「不動産業, 物品賃貸業」「教育, 学習支援業」「複合サービス事業」「学術研究, 専門・技術サービス業」「生活関連サービス業, 娯楽業」「サービス業(他に分類されないもの)」の合計。「農林漁業」「鉱業, 採石業, 砂利採取業」は除く。

c. 製造業の状況

- 製造品出荷額等は、経年でみると、横ばいで推移しており、平成30年は政令指定都市中第4位となっています。
- 人口一人あたりの製造品出荷額等では、政令指定都市中で第1位となっています。



図表 1-1-48 製造品出荷額等



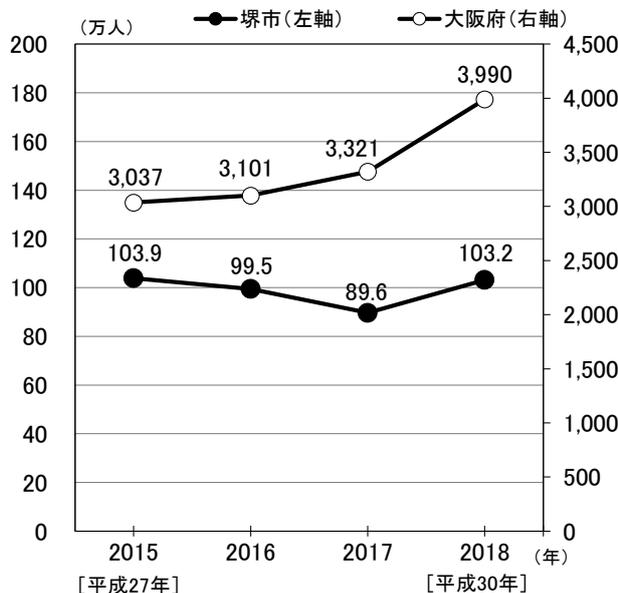
図表 1-1-49 人口一人あたりの製造品出荷額等

資料：工業統計調査、住民基本台帳人口

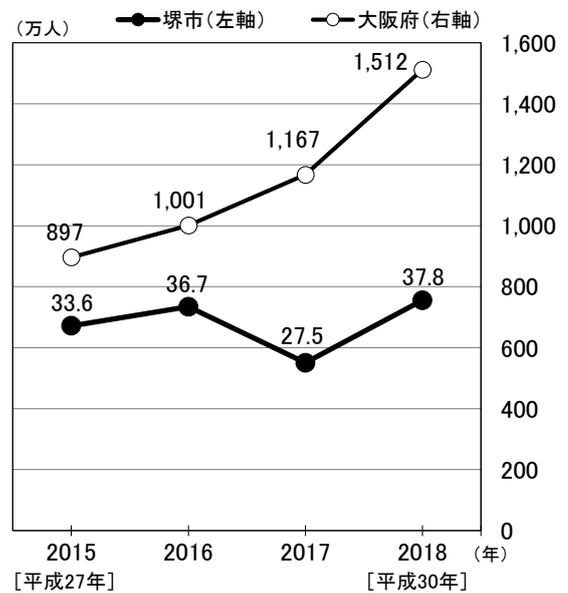
③訪れる場としての堺

a. 来訪者

- 市内ホテルの延べ宿泊者数は横ばいで推移しており、そのうち外国人の延べ宿泊者数は微増となっています。
- 主要観光施設における来場者数としては、堺市博物館の来場者数の増加率が特に大きくなっており、市役所21階展望ロビーについても増加率が大きくなっています。



図表 1-1-50 延べ宿泊者数



(参考) うち外国人延べ宿泊者数

資料：大阪府観光統計調査

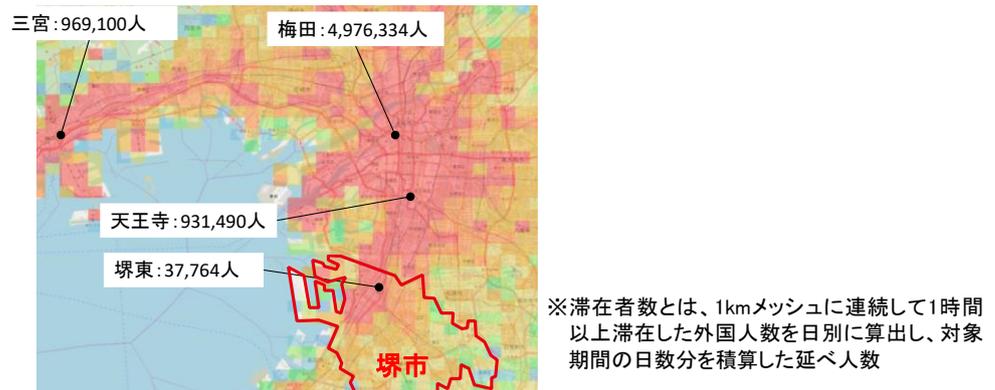
図表 1-1-51 主要観光施設における来場者数

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	伸び率(H25→R1)
21階展望ロビー	271,800	278,308	281,944	248,594	278,856	285,655	359,864	32.4%
堺市博物館	82,968	141,894	154,416	137,635	161,866	158,147	266,721	221.5%
茶室「伸庵」	11,402	10,950	8,234	8,196	7,978	7,594	14,315	25.5%
堺伝統産業会館	168,735	169,848	178,322	152,546	147,356	146,824	139,506	-17.3%
町家歴史館山口家住宅	16,254	18,136	15,937	13,826	12,587	10,513	9,085	-44.1%
町家歴史館清学院	7,824	8,848	6,354	5,937	5,715	5,423	4,343	-44.5%
観光案内所	54,929	55,022	56,730	47,827	42,774	50,540	78,389	42.7%
日本庭園	85,419	98,334	93,302	92,800	101,907	87,752	86,371	1.1%
利晶の杜	-	-	457,022	331,938	309,825	294,891	274,567	-

資料：堺市資料

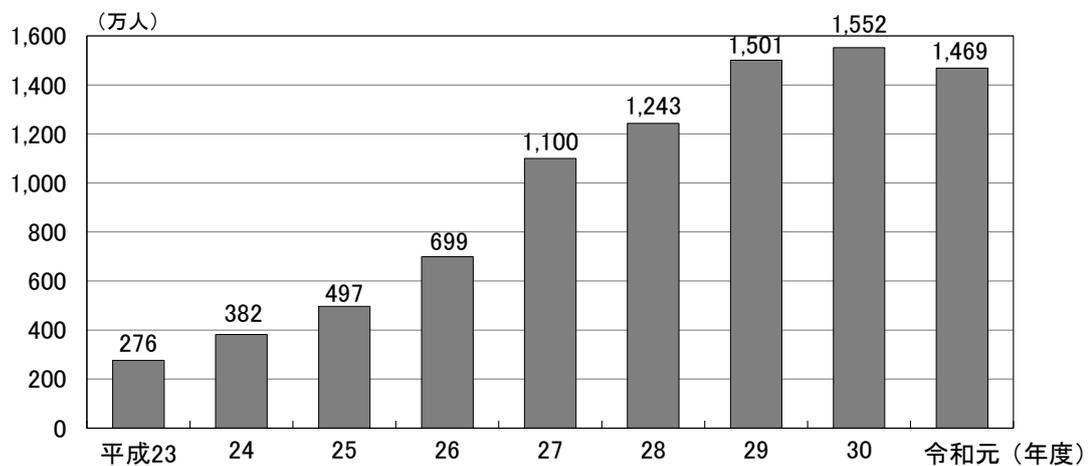
b. インバウンドの状況

- インバウンドも増加傾向にはあるものの、大阪市などと比較して少ない状況にあります。
- 関西国際空港を利用する外国人旅客数は増加を続けていましたが、令和元年度に減少に転じています。



図表 1-1-52 1 kmメッシュの外国人滞在数（2016年8月～2017年7月）

資料：RESAS - 地域経済分析システム(株式会社 NTT ドコモ株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計」)



図表 1-1-53 関西国際空港の外国人旅客数の推移

資料：関西エアポート株式会社プレス発表資料

### 3. 社会潮流と今後想定される社会状況

#### (1) 持続可能な社会の実現に向けた取組

##### ① 集約型都市構造の形成

- 急激な人口減少や高齢化の進行を背景に、すべての人が安心して暮らし続けられる居住環境の維持や、持続可能な都市経営が大きな課題となっています。
- 商業、福祉・医療等の施設や住宅が生活拠点周辺にまとまって立地し、公共交通により各拠点を結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方により、集約型都市構造の形成を進めるため、平成26年に都市再生特別措置法が改正され、「立地適正化計画制度」が創設されました。
- また、人口減少により、小さな敷地単位で低未利用地が散発的に発生する「都市のスポンジ化」の進行が懸念されています。

##### ② 持続可能な社会への対応

- 2015年の国連サミットにおいて「持続可能な開発目標（SDGs）」が採択されました。
- SDGsは「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された2016年から2030年までの国際目標であり、持続可能な社会を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成されています。
- 我が国においても、誰一人として取り残さない世界をめざして取組が進められており、本市は平成30年6月に、SDGsの達成に向けた取組を推進する「SDGs未来都市」に選定されています。



図表 1-1-54 SDGs の 17 目標

資料：国際連合広報センター

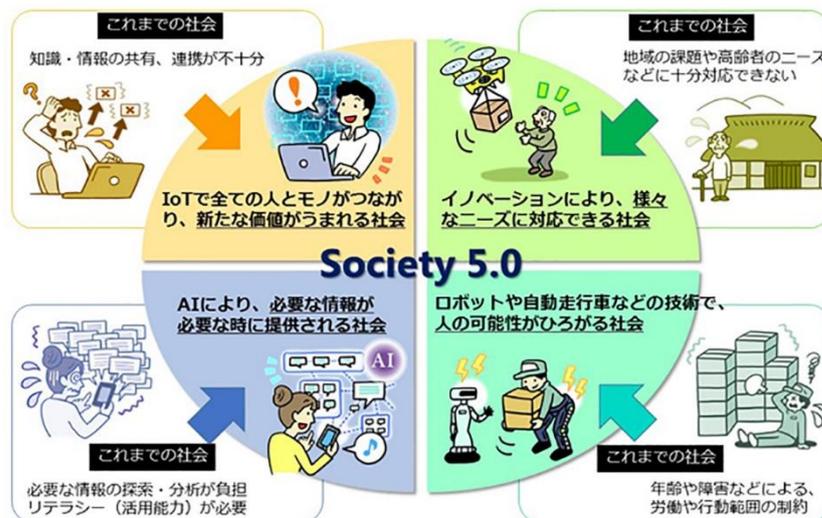
- 女性や子どもをはじめ、全ての市民が安心して暮らせる社会の実現のために、令和2年度より「セーフシティさかい」の取組を進めています。



図表 1-1-55 「セーフシティさかい」ロゴマーク

## ③新技術の活用(Society5.0)

- ICT、ビッグデータ、人工知能（AI）等が大きく発展し続けています。このような新技術等がもたらす未来の社会像として、国の「第5期科学技術基本計画」において「Society5.0」という概念が提唱されました。
- Society5.0とは、サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会の姿のことで、Society5.0の実現に向けて、都市分野では「スマートシティ」の取組が進められています。



図表 1-1-56 Society5.0のイメージ

資料：内閣府資料

## ④災害への対応

- 近年の災害の頻発化・激甚化を背景に、災害や事故などにより、経済、暮らしが致命的な被害を負わない強さと、速やかに回復するしなやかさをもつレジリエントな都市構築の取組が広がっています。
- 平成26年には「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」が制定され、災害への対応が推進されています。
- 本市においては、平成29年2月に「堺市国土強靱化地域計画」を策定しています。

## ⑤気候変動への対応

- 2015年の第21回気候変動枠組条約締約国会議（COP21）において、気候変動に関する世界全体の長期目標である「パリ協定」が採択されました。
- また、2018年10月のIPCC（国連の気候変動に関する政府間パネル）特別報告書では、「気温上昇を1.5度に抑えるためには、2050年までにCO2排出量を正味ゼロにすることが必要」と示されました。
- 我が国においては、平成30年の気候変動適応法の制定や、令和2年10月には内閣総理大臣が2050年までのカーボンニュートラルを宣言するなど、気候変動の緩和・適応の両面から総合的な取組が進められようとしています。

## (2) 社会状況の変化

### ①新型コロナウイルス感染症の影響

新型コロナウイルス感染症の世界的な流行拡大は、人々の生命や健康を脅かし、その影響は日常生活だけではなく、経済・社会全体のあり方、さらには人々の行動様式・意識など多方面に波及しています。こうした中、令和2年8月に国土交通省都市局が公表した「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」では、「都市という場の重要性や都市における機能の集積の必要性は変わらず、新型コロナ危機を踏まえても、引き続き、都市の国際競争力強化、ウォーカブルなまちづくりによる魅力向上、コンパクト・プラス・ネットワークの推進、スマートシティの推進に取り組んでいくという大きな方向性には変わりはない」とされています。その上で、今後の都市政策においては、「テレワークの進展に伴う職住近接のニーズ増加への対応、都市をめぐる環境の変化に対応できる柔軟性・冗長性を備えたまちづくり、ゆとりあるオープンスペースの充実・ウォーカブルなまちづくりなどが重要である」との方向性が示されています。

### ②シェアリングエコノミーの拡大

- 場所・乗り物・モノ・人・お金など、個人等が保有する活用可能な遊休資産等をインターネット上のマッチングプラットフォームを介して他の個人等も利用可能とする経済活動であるシェアリングエコノミーの拡大が進みつつあります。
- ICTの普及により、これまで見えなかった個人のモノ等に関する情報がリアルタイムに共有され、利用者が容易に検索できるようになったことや注文、決済などのサービスの利便性が高まってきたこと等により、国内の市場規模は今後も大幅に拡大することが予測されています。

### ③訪日外国人観光客、外国人住民等の増加

- 近年、日本を訪れる外国人旅行者は大きく増加してきました。新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年時点では大幅に減少していますが、人口減少により我が国の経済成長率の低下が懸念されている中、外国人旅行者は、国内の需要減を補う新たな需要として期待されています。
- 深刻化する人材不足の対応として、平成31年4月に改正された出入国管理法において、一定の専門性・技能を有した外国人材を受け入れる在留資格「特定技能」が創設され、外国人就労者が増えています。
- 外国人旅行者の受け入れのため、また、増加している外国人住民が安心して暮らせるよう、情報の多言語化等が求められています。

## 4. 課題と対応方針

### (1) 「選ばれる都市」となるための都市魅力向上

#### 課題

- 人口減少が進む中、すでに都市間競争は激化しており、定住人口や交流人口、企業をいかに呼び込むかが都市のひとつの評価軸となりつつあります。
- 定住人口については、生活・交通利便性の高さから、居住者の多くが定住意向を有していますが、近年は子育て世代を中心に転出超過が続いています。特に泉北ニュータウンにおいては、若年層の転出・高齢化の進行が課題となっています。
- 今後テクノロジーの進展や人々の意識の変化により、郊外の住宅地に住み、そこから都心部に通勤するというライフスタイルそのものが変わる可能性もあり、利便性だけでない居住地としての魅力を高めていくことが必要です。
- 新型コロナウイルス感染症の影響はあるものの、今後アジア圏の人口増加を背景に、関西へのインバウンドは増加していく可能性があり、それらの流れをうまく捉え人を呼び込むことが必要です。
- 事業所が減少傾向にある中、本市の基幹産業である製造業の集積の維持・継承、産業の持続的発展を図るため、本市の立地魅力を高めていくことが必要です。

#### 対応方針

- 豊かな歴史・文化資源や高い利便性を活かして、新たな都市魅力を創出し、「暮らしの魅力」「都市の存在感」を高めることにより、急激な人口減少を抑制し、また、より多くの人々が訪れ、企業に投資してもらえる都市をめざします。
- 住宅や住環境の質的向上により生活の豊かさを実感できる都市、地域ごとのストックを活かした個性豊かな市街地の形成を推進します。泉北ニュータウンについては、多様な世代が快適に暮らし続けられる地域をめざし、ICTなどの新たな技術も活用した取組を進めます。
- 世界遺産である百舌鳥・古市古墳群を活用した魅力創出、国際都市ブランド向上への取組や、広域連携による誘客促進を図ります。
- 事業を継続しやすい環境の整備や新たな産業空間の創出などにより、本市の立地魅力を高め、投資の誘導を図ります。

## (2) 人口減少を見据えた集約型都市構造の形成

### 課題

- 全国的な人口減少の流れの中で、本市でも人口が減少していくことは不可避な状況にあります。また、人口減少にあわせて高齢化が進むことが想定され、消費力の低下や地域コミュニティの活力低下など都市にさまざまな影響を及ぼすことが懸念されます。
- 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の形成によってこれまで形成してきた多核型の都市構造を基に、「SDGs未来都市」として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ていくことが必要です。
- 日々の技術革新などの中で、産業の形や市民が求める働く場の姿は常に変化しています。そうした社会経済情勢の変化に柔軟に対応しながら、時代にあった新産業、働く場を都市の中で戦略的につくり、育てていくことが必要です。
- 新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式や行動の変容、災害時における自律的な生活圏の構築などの観点から、都心だけでなく各拠点に都市機能が分散して集積する都市構造の形成をめざします。

### 対応方針

- 良質な都市基盤やストックを活用した都市空間の形成により、市街地の拡大を抑制し、鉄道駅等の拠点周辺に、それぞれの役割や特徴に応じた都市機能の集積を進めます。
- 特に都心をはじめとした都市拠点においては、政令指定都市・南大阪都市圏の中心都市にふさわしい都市機能の集積・強化を図ります。
- 集約型都市構造の実現に向けて、広域的なアクセス性の向上、拠点間ネットワークの強化、地域内公共交通の充実、道路ネットワークの強化及び公共交通の利用促進を図ります。
- 成長産業分野への投資等を促進し、高付加価値型産業への転換を促します。また、新産業創出の中心的な役割が期待される中百舌鳥エリアを核として、スタートアップ企業の育成や産学連携の強化などに取り組み、新たな産業が生まれ、成長しやすい環境の整備を進めます。
- 持続可能な都市に向けて、老朽化が進行するインフラを、継続的かつ適切に維持管理・更新します。
- 都市の将来像や多様化する市民ニーズを踏まえた公共施設の再配置などを進めます。

### (3) 持続可能な脱炭素都市の形成

#### 課題

- 本市は、平成21年「環境モデル都市」に指定され、各分野において低炭素都市の実現に向けて取り組んできました。都市分野においては、「堺市低炭素都市づくり戦略」を策定し、集約型都市構造の形成をはじめとする取組を進めてきたところです。
- 市域の温室効果ガス排出量は近年横ばいの状況にありますが、気候変動をめぐる世界的な動向を踏まえ、「SDGs未来都市」として、「堺環境戦略」に掲げる脱炭素都市の形成を進める必要があります。

#### 対応方針

- 脱炭素都市をめざし、市街地の更新等の機会をとらえた都市分野における脱炭素化の取組を促進します。
- また、令和2年度に策定した「堺環境戦略」では、全ての人が幸せ（Well-being）に暮らす、持続可能な環境イノベーション都市をテーマに掲げ、革新的イノベーションを結集した脱炭素都市をめざすこととしています。
- 環境負荷の低減やヒートアイランド現象の緩和に向けた公園・緑地の保全、南部丘陵地から臨海部へとつながる水・緑のネットワーク化を図ります。

## (4) 災害に強い安全で安心な都市の形成

### 課題

- 東日本大震災以降、近年は大規模な災害が頻発化しており、将来的には南海トラフ巨大地震や上町断層帯による地震、津波といった災害の発生が危惧されています。また、強い台風や集中豪雨の増加など、気候変動への適応、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた公衆衛生・感染症対策などについても、対応の必要性が高まっています。
- 災害発生時に被害を出さないようにする「防災対策」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、総合的な「防災・減災対策」が求められています。また、被災した場合には早期の復興が強く求められることとなります。
- 道路や橋梁、下水道などのインフラは、高度経済成長期に集中的に整備され、今後、急速に老朽化することが懸念されています。一方、人口の減少が想定されることから、限られた財源の中で、戦略的にインフラを維持管理・更新することが求められています。また、維持管理・更新に係る技術力の確保が求められています。

### 対応方針

- 都市の不燃化など、安全性の高い都市空間の形成を進め、自助・共助・公助の役割分担と相互連携により災害に強い都市をつくります。
- 大規模災害に対しては、人命を守りつつ被害をできるかぎり軽減する「減災」の視点も取り入れた対策を推進します。
- 被災時の復興を迅速かつ的確に行うため、復興事前準備の取組を進めます。
- 犯罪や交通事故のない、すべての人が安心して暮らせる都市をつくります。
- 適切な点検や修繕により、ライフサイクルコストを低減させるとともに、アセットマネジメントにより更新の事業量と事業費を平準化させます。
- 公民連携により、ICTやAI、ドローンなどの新技術の導入を進め、効率的な維持管理を行い、技術力を確保します。
- 都市におけるリスクマネジメントの観点から、自然災害だけではなく、公衆衛生・感染症対策にも配慮した都市空間の形成を推進します。

## (5) 公民協働による取組の推進

### 課題

- 時代の流れの中で、市民の価値観やニーズは変化、多様化しており、個々の課題やニーズに応じて、全市一律的な取組だけでなく、分野間の横断的な連携など、より戦略的な取組の必要性が高まっています。
- そうした中で近年では、行政だけでなく、市民、事業者、市民活動団体などさまざまな主体が取組の担い手として活動を進めています。
- 今後も多様な主体の協働による取組を進め、かつそれが持続可能な地域経営につながるよう、地域の状況に応じた取組を進めていくことが必要です。

### 対応方針

- 取組の主体となる市民、事業者等と、その取組を支える行政の役割分担を認識し、積極的に民間を活用するなど公民協働による取組を推進します。
- 「つくる」視点だけでなく、維持管理・運営といった「マネジメント」の視点を持ち、市民や市民活動団体、事業者等の多様な取組主体の連携・協働により、市街地の質を持続的に維持し、高めていきます。

## 第2節 都市計画の基本理念

### 1. 都市計画のコンセプトと基本姿勢

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

- 本市の人口は令和2年1月現在、約82.8万人となっており、今後は、全国の動向と同様に人口の減少局面に移行していくことが想定されます。
- これまで都市の核となる拠点を中心とした多核構造型の機能配置を進めながら、無秩序な市街化の抑制等、土地利用のコントロールを行ってきましたが、将来の人口減少・高齢化等の見通しを踏まえ、都市の活力・持続性を確保するため、都市構造や機能配置、土地利用や交通ネットワークのあり方について、改めて考えていく必要があります。
- 拠点への都市機能集約にあわせて、人が主役となったウォーカブルな都市空間の形成やスマートシティの推進を図ることにより、市街地における便利で豊かな生活を実現することをめざします。
- 新型コロナウイルス感染症による社会状況の変化なども注視しながら、例えば、職住一体・近接ニーズの増加やゆとりのある空間の充実など、新たな視点を導入しながら取組を進める必要があります。
- 戦後に集中的に整備した橋梁や下水道などインフラの老朽化が進行し、更新需要の増加が想定されます。
- また、地球規模の環境問題を踏まえた、都市の脱炭素化への要請や、経済のグローバル化による産業構造の変化、気候変動や地震・津波に対する防災意識の高まりなどを背景に、コンパクトで持続可能な都市構造の形成が一層重要になっています。
- 国内では、人口減少と高齢化の進行を背景に、持続可能な都市構造への転換の必要性が高まっており、国際的にも、SDGs（持続可能な開発目標）が国連サミットで採択され、2030年に向けた具体的な行動が求められています。
- 本市では、令和2年2月に「堺グランドデザイン2040」を公表し、20年後の堺がめざすべき将来像を示しました。この将来像を目標として、時代の変化を的確に捉え、柔軟に対応しながら、すべての人が暮らしやすい持続可能な都市の実現をめざします。

**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**

- 本市は、仁徳天皇陵古墳をはじめとする百舌鳥古墳群や、環濠エリアに残る町割り・町家、寺社・仏閣、さらには近代に形成された住宅地など、他都市にはない豊かな歴史・文化資源を有しており、これらを活かした都市の魅力向上に取り組んできました。
- 本市を訪れる観光ビジター数は、近年増加傾向となっています。新型コロナウイルス感染症の影響はあるものの、百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録による効果などを活かして、関西圏への国内外からの旅行者に対する誘客促進を図り、その観光消費を市内経済へ取り込むことが重要です。
- 産業面では、臨海部や内陸部における工場・物流施設等の誘導など、都市活動を支える産業機能の配置を促進し、政令指定都市の中でも高水準のものづくり産業の拠点を形成するなど、本市の拠点性を支える活発な都市活動を創出してきました。今後も、産学官が連携して、新たなイノベーションや投資を生み出す、先端技術や成長分野の産業の集積を進めることが必要です。
- 一方、居住に関する市民意向によれば、生活や交通の利便性を評価し、住み続けたいとする希望が多い反面、近年の人口動態を見ると、人口の社会減が大きくなっており、利便性に加えて住環境・子育て環境の向上や新たな雇用の創出、地域に対する愛着の醸成といった「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都市となることが課題となっています。
- 今後訪れる人口減少期において、引き続き都市の活力を維持・向上させるため、固有の歴史・文化や南大阪の中心都市としての賑わい・利便性といった本市の個性を活かしながら、「暮らしの魅力」や「都市の存在感」を高め、居住者・来訪者・企業に選ばれる都市をめざします。

**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**

- 本市は、古代、中世から現代に至るそれぞれの時代で、常に新たな時代を切り拓き、我が国をリードしてきました。とりわけ、中世堺の会合衆による自治都市の歴史に代表される、先人が培った「進取の気風」と「自由と自治」の精神を受け継ぎ、未来に展開していく必要があります。
- 都市計画の実現において、多様な主体の連携・協働は欠かすことができないものです。とりわけ近年では、都市活動の主役としての民（市民、事業者等）の役割が一層大きくなっており、その主体的な取組を支える行政の役割もまた、重要になっています。
- そこで、自由と自治の伝統を活かし、都市に関わるそれぞれの主体が果たすべき役割を認識し、公民協働の新しい関係性による都市空間の形成を進めます。

## 2. めざすべき都市像

### (1) 活力あふれる都市

- 各拠点においては、それぞれのターゲット・役割を意識しながら、個性や多様な魅力を活かした市街地の形成を図ります。特に、堺の顔となる都心については、多様な都市機能の集積、歴史・文化やウォーターフロントを活かした新たな都市魅力の創出、歩行者が主役のウォークアブルな空間形成などの観点をもって、南大阪都市圏の活力をけん引する拠点の形成を図ります。
- 交通利便性に優れた立地環境や高い技術力を有する製造業の集積、多様な知的資源を有する大学の立地など、本市産業のポテンシャルを活かし、競争力の高い企業、創造力のある人材が集積し、新産業が生まれる都市をめざします。特に、中百舌鳥、泉ヶ丘などにおいては、産学連携による研究・技術開発や、成長分野の産業集積などに取り組みます。
- 世界との玄関口である関西国際空港からの近接性や、広域的なアクセス性を活かし、集客・交流が一層促進される都市をめざします。
- 近畿圏の拠点とな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、圏域全体の発展を視野に入れた都市の形成を進めます。

### (2) 住みたい・訪れたい・働きたい魅力のある都市

- 多様な世代・価値観に応じたさまざまなライフスタイルが実現できるよう、都市ストックの活用・都市機能の集積や新技術の導入による生活・交通の利便性向上、地域の文化的魅力や豊かな自然環境が感じられる住環境形成、歩いて暮らせる環境の整備などにより、暮らしの質と居住魅力の向上を図ります。
- 住み心地や市街地の魅力を評価して堺に住むことを選ぶ・堺に住み続ける人を増やす取組を進め、訪れる人にもライフスタイルが醸し出す都市魅力が感じられる都市をめざします。
- 百舌鳥古墳群や環濠都市の面影を残す旧市街地・堺旧港、多様な伝統産業など、堺の有する歴史・文化のストーリーを活かし、国内外からの来訪者に堺の多彩な都市魅力を実感してもらえるような都市をめざします。
- 市民、事業者等によるさまざまな活動、来訪者との交流などを通じて、都市との多様な関係性を生み出し、シビックプライドが醸成される都市をめざします。
- 伝統と先端の融合、産学官連携などにより、新たな価値や産業が創出され、さまざまな人が魅力を感じ働きたくなる都市をめざします。あわせて、事業を継続しやすい環境の整備や新たな産業空間の創出などにより、本市の立地魅力を高め、企業に選ばれる都市をめざします。

### (3) 持続可能な脱炭素都市

- 都市化の進展に伴う自然環境の減少や、環境負荷の高い都市活動の影響により、さまざまな環境問題が深刻化しています。
- こうした中で、南部丘陵地をはじめとした緑や農地、河川やため池といった水辺空間などの貴重な自然環境の保全・活用、市街地における緑の創出や水辺空間の再生など、次世代へ継承し、自然とふれあい、潤いとやすらぎのある都市空間の形成を進めます。
- また、拠点が相互に連携した集約型の都市構造の形成、公共交通や脱炭素型の交通手段への転換、再生可能・未利用・新エネルギーの導入・活用や、環境配慮型のライフスタイルの実現など、脱炭素都市の実現に向け、市民、事業者等、都市活動の主体がこうした取組を率先して実行する都市をめざします。

### (4) 安全で安心して暮らせる都市

- 南海トラフ巨大地震や上町断層帯などの活断層による地震の発生が危惧されており、大規模地震の発生時には、建物等の倒壊、火災、津波などによる甚大な被害が想定されます。
- また、地震以外にも、気候変動に伴い台風や集中豪雨の頻発化により災害が激甚化しており、土砂災害や浸水等による被害も懸念されることから、こうした災害に備え、すべての人が安全に安心して生活できる都市をめざします。
- 自然災害だけでなく、身近に起こりうる犯罪や交通事故などに対し安全性が高く、また、高齢者や障害者など、誰もが不自由なく日常生活を送ることができるような都市環境を形成します。
- これらのことを踏まえ、密集市街地等の改善をはじめ、都市の不燃化など、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。

### 3. めざすべき都市構造

人口減少・超高齢社会において、将来にわたって持続可能な都市を実現していくためには、めざすべき都市像を踏まえた市街地の形成を進めることに加え、それらが一体的に効果を発揮できるような都市構造を構築していく必要があります。

本市ではこれまで、都市の核となる拠点を中心に都市機能を集約し、鉄軌道網・道路網などの都市軸で拠点間を連携する、多軸多核型の都市構造を形成してきました。

引き続き現在の都市構造を基礎としながら、都市の「存在感」や「暮らしの魅力」を高め、都市活力の維持・向上を実現するため、また、「脱炭素型」の暮らしや都市活動を実現するため、拠点にさらなる都市機能の集約を図り、拠点と周辺市街地とが移動しやすい交通ネットワークの形成をめざします。

#### ■都市構造の考え方

##### 考え方1 階層性をもった拠点の形成

- 広域的な交流の核としての役割を担う拠点、商業をはじめ日常生活に関連する諸機能が幅広く集積し、主に都市内から人が集まる拠点、地域の生活を支える拠点など、圏域による階層性を踏まえて、拠点を形成します。
- また、各拠点の特徴や都市機能の集積状況、利用するターゲットに必要なとされる機能を意識しながら、それぞれの個性や魅力を活かした拠点を形成します。

##### 考え方2 拠点を結ぶ交通ネットワークの形成

- 拠点の存在感を向上させ、暮らしの魅力を高め、あわせて拠点間や周辺都市を結ぶ、公共交通ネットワークの形成や地域内公共交通の充実、道路ネットワークの強化に取り組みます。

##### 考え方3 特色を活かした市街地環境の誘導

- 今後、予想される人口減少を見据えて、安全・安心で便利に暮らすことのできる生活環境を維持していくため、市街地の拡大を抑制します。
- そのうえで、市街地の類型ごとにめざすべき姿を設定し、高密度で高い利便性を維持・強化していく地域や、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します。

## (1) 拠点のめざすべき姿

拠点名	めざすべき姿
<b>都心</b>	これまで培われてきた歴史・文化や水・緑を活かした個性ある都市空間のもとに、商業、業務、文化、観光、行政などの多様な都市機能の導入・強化、人が主役となったウォーカブルな都市空間の形成、都心居住の促進を図ることで、南大阪都市圏の拠点として、堺独自の個性・魅力を有し、国内外から多様な人が集い、交流する拠点の形成を図ります。
<b>都市拠点</b>	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（泉ヶ丘）、高度な産業機能等の集積を図る拠点（臨海）、地域の中心的拠点と産業系の機能集積のそれぞれの役割を担う拠点（中百舌鳥、美原）など、立地や都市機能の集積等の特性に応じたさまざまな役割を担う、特徴的な拠点の形成を図ります。
<b>臨海</b>	高度な生産機能や物流機能等の集積など世界をリードする産業拠点、広域的な防災活動拠点の形成を図ります。また、海辺の特性を活かした集客・商業機能の集積や親水空間の整備、自然環境、スポーツや健康増進の場の創出、公共交通によるアクセス性の向上等により拠点の形成を図ります。
<b>泉ヶ丘</b>	泉北ニュータウンの中核的タウンセンターに留まらず、南大阪地域を代表し、ニュータウンのフロントランナーとして国内外事例のモデルとなる拠点として、豊かな緑空間や道路・鉄道・バスの交通利便性、生活を支える商業・文化・医療、学術機能等の集積を活かし、子育てや健康をテーマとした取組により、幅広い世代の人で賑わい、交流する拠点の形成を図ります。
<b>中百舌鳥</b>	南海高野線、地下鉄御堂筋線、泉北高速鉄道などの交通結節点であり、大阪市内と接続する高い利便性を有しています。また、周辺には大学や産業支援施設が立地しています。これら交通利便や立地特性を活かし、さまざまな分野の人材が交流する機能や、職住一体・近接型の業務機能、それらを支える商業機能等の集積を進めることで、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拠点の形成を図ります。
<b>美原</b>	郊外市街地の日常生活を支える商業、文化、行政などの都市機能に加え、広域アクセス性に優れた立地を活かして産業機能の集積を進めることで、人やものが集まり賑わう拠点の形成を図ります。
<b>地域拠点</b>	地域における市民生活の中心拠点として、商業、医療、行政、文化等の日常生活に関連の深い諸機能が集積した、日常的に地域から人が集まる拠点の形成を図ります。
<b>深井</b>	本市中央部に位置し、鉄道駅に加えて東西・南北方面への幹線道路網が整備されているなどの優れた立地を活かして、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。
<b>北野田</b>	市街地再開発事業により整備した商業、文化等の機能を中心に、日常生活を支える都市機能を充実し、地域の生活を支える拠点の形成を図ります。
<b>鳳</b>	大規模工場跡地での民間都市開発を契機とした、複合市街地の形成と都市基盤整備が進み、日常生活を支える商業・サービス機能の充実や利便性を活かした居住機能の集積により、賑わいのある生活・交流拠点の形成を図ります。
<b>新金岡</b>	地下鉄御堂筋線により大阪市内と接続する高い利便性を活かし、駅周辺の大規模な公的住宅団地の更新と、それに伴う活用用地等を活用した取組などにより、居住機能に加え、商業、子育て、医療、福祉、交流等の機能を誘導し、緑と利便性を活かした定住魅力のある拠点の形成を図ります。
<b>駅前拠点 (その他鉄道駅)</b>	日々の買い物など日常的な利便に供する市民生活に密着した生活拠点の形成を図ります。

## (2) 交通ネットワークのめざすべき姿

ネットワーク名	めざすべき姿
広域ネットワーク	市内と国土軸や関西国際空港など各方面との移動利便性の向上に向けて、鉄軌道網、高速・幹線道路網などを活かし、広域交通ネットワークの機能強化を図ります。
拠点間ネットワーク	既存の鉄軌道網や道路網などを活かし、拠点間を結ぶ交通ネットワークの形成を図ります。
地域内公共交通	既存の鉄軌道や路線バス、自転車との交通結節性を高めることにより、各生活圏から駅前拠点、地域拠点、都市拠点、都心、周辺都市へと自動車以外でも移動しやすい公共交通の充実を図ります。

## (3) 市街地のめざすべき姿

市街地名	めざすべき姿
臨海部	本市最大の産業集積地として、工業の操業環境の維持と産業の高度化をめざし、高度な生産機能や物流機能等の集積を促進することにより、産業拠点の形成を進めます。また、臨海都市拠点においては、集客、スポーツ、レクリエーション機能などによる、海辺の特性を活かした、憩い・賑わいのある魅力的な海辺空間の形成をめざします。
都心・周辺市街地	これまで培われてきた歴史・文化を背景に、堺駅及び堺駅周辺地域を核として、商業、業務、文化、観光、行政などの都市中枢機能の集積を図り、国内外から多様な人が集まり、賑わい、交流する市街地の形成をめざします。また、中高層住宅等の立地により高い居住密度を維持し、公共交通の利用と、徒歩や自転車等により、さまざまな都市活動が実現できる市街地の形成をめざします。
近郊市街地	成熟した良好な住宅地においては、その居住環境を継承し、特徴を活かした市街地の形成をめざします。また、中高層住宅等の立地により一定の居住密度を維持し、拠点周辺には商業、医療等の日常生活を支える施設を集積することにより、公共交通の利用と、徒歩や自転車等により、日常生活が送れる利便性の高い市街地の形成をめざします。
郊外市街地	戸建住宅と農地や緑地が共存するゆとりと潤いのある環境の形成をめざします。また、拠点（北野田、美原）周辺には商業、医療などの日常生活を支える施設を集積し、公共交通や自動車の利用により、拠点に出かけることができる市街地の形成をめざします。
丘陵市街地	計画的に整備された中高層住宅、戸建住宅と豊かな緑による快適な居住環境を維持・向上し、田園空間とも調和を図りながら、多様な世代が集い、働き、暮らす市街地の形成をめざします。また、泉ヶ丘をはじめとした拠点周辺には、商業、医療等の日常生活を支える施設を集積することにより、公共交通の利用と、徒歩・自転車等により、日常生活が送れる利便性の高い市街地の形成をめざします。
田園集落地	農地、河川、ため池などの自然と古くからの集落が共存したゆとりと潤いのある環境を維持・保全します。また、公共交通や自動車を利用し、商業、医療などの日常生活を支える施設を集積する拠点に出かけることができる市街地の形成をめざします。
南部丘陵地	市民が豊かな自然や農業にふれ、親しめる場として、良好な自然環境の保全を基本に、先端技術を取り入れた農業振興と集落地の生活環境の向上をめざします。



## 第3節 分野別の方針

分野別の方針は、めざすべき将来像を実現するための方向性について、

「土地利用」「道路・交通」「環境」「安全・安心」「都市景観」「市街地・住環境整備」の分野ごとに、基本的な考え方と取組について示すものです。

これらの方針や次節で示す推進方策のもと取組を推進することで、SDGs達成への貢献が期待されます。

### 貢献が期待される SDGs の目標

	<b>2. 飢餓をゼロに</b> 飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養の改善を実現し、持続可能な農業を促進する
	<b>3. すべての人に健康と福祉を</b> あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する
	<b>5. ジェンダー平等を実現しよう</b> ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児のエンパワーメントを行う
	<b>6. 安全な水とトイレを世界中に</b> すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する
	<b>7. エネルギーをみんなに そしてクリーンに</b> すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する
	<b>8. 働きがいも経済成長も</b> 包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセント・ワーク)を促進する
	<b>9. 産業と技術革新の基盤をつくろう</b> 強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る
	<b>10. 人や国の不平等をなくそう</b> 国内及び各国家間の不平等を是正する
	<b>11. 住み続けられるまちづくりを</b> 包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する
	<b>12. つくる責任 つかう責任</b> 持続可能な生産消費形態を確保する
	<b>13. 気候変動に具体的な対策を</b> 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
	<b>14. 海の豊かさを守ろう</b> 持続可能な開発のために、海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する
	<b>15. 陸の豊かさを守ろう</b> 陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する
	<b>16. 平和と公正をすべての人に</b> 持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する
	<b>17. パートナリーシップで目標を達成しよう</b> 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する

# 1. 土地利用の方針



## (1) 土地利用の基本的考え方

- 近年の人口減少・高齢化社会の到来、産業構造の変化等を背景に、これまでの都市の拡大成長を前提とした都市計画から、成熟社会に対応し、環境との調和にも配慮しながら、質的な豊かさの向上への転換が求められています。そうした中で、都市の活力、魅力の維持・向上や、市民生活の質的向上を図るためには、計画的な土地利用の規制・誘導により、都市の持つさまざまな機能の強化や集約を図りつつ、持続的に発展させていくことが必要です。
- 「SDGs未来都市」にふさわしい、持続可能な脱炭素型の都市構造の構築、安全・安心で魅力的な都市空間の形成に向けた、土地利用の考え方を以下の通りとします。
  - 1) 都心、都市拠点、地域拠点、駅前拠点を中心に、商業、業務、居住、子育てなど、各拠点の位置付けと特徴に応じた計画的な土地利用を図ることにより、都市の魅力や生活利便性の向上と、すべての人が快適に安心して生活・活動できる市街地の形成を進めます。
  - 2) 投資の促進に向けて、事業を継続しやすい環境の整備や新たな産業空間の創出などを図り、企業に選ばれる、魅力ある立地環境の強化を推進します。
  - 3) 無秩序な市街地の拡大を抑制しつつ、自然環境や優良な農地等の保全と調和や災害の危険性に配慮した土地利用を図ります。市街地では公共交通を基本とする交通ネットワークと連携した土地利用の誘導・有効利用を図ります。

## (2) 土地利用・配置方針

### ① 商業・業務系サービス地

- 南大阪都市圏の活力をけん引する拠点となる都心においては、堺東駅及び堺駅周辺を中心に、商業、業務、文化、観光、行政などの都市機能の集積と都心居住を促進します。
- 都市拠点である泉ヶ丘、中百舌鳥、美原においては、商業、業務などを中心に、行政、文化、教育、防災など拠点の特性に応じた都市機能の誘導により、多彩な交流と都市の活力等を育みます。
- 臨海部においては、海辺の特性を活かしつつ、スポーツや健康増進の場を含めた集客・商業機能の配置を図ります。
- 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。

- 国道26号、第2阪和国道、大阪中央環状線、大阪和泉南線、下石津泉ヶ丘線、常磐浜寺線などの主要幹線道路の沿道では道路の整備効果を活かし、沿道サービス機能を増進しながら集客施設等の地域に応じた立地誘導と抑制を図るなど、適正な沿道環境の創出と秩序ある沿道型土地利用の促進を図ります。
- 大規模集客施設については、都市機能の集積を図るべき地域等、周辺土地利用や交通施設、都市基盤の状況等を考慮した適切な立地を図りつつ、都市機能が拡散しないような土地利用につとめます。
- 拠点型の商業地においては、コワーキングスペースなどのフレキシブルオフィスを備える複合的な土地利用を誘導し、新たな働き方を支える場を創出します。
- 拠点周辺や幹線道路沿道においては、必要に応じて都市機能の立地が可能となるような用途地域への変更などを検討します。
- 中百舌鳥都市拠点においては、堺市産業振興センター、さかい新事業創造センター、堺商工会議所、大阪府立大学などとの連携のもと、新たな産業の創出に向けた産業支援機能の充実や、職住一体・近接型の業務機能、それらを支える商業機能等の集積を進めます。

## ②住宅地

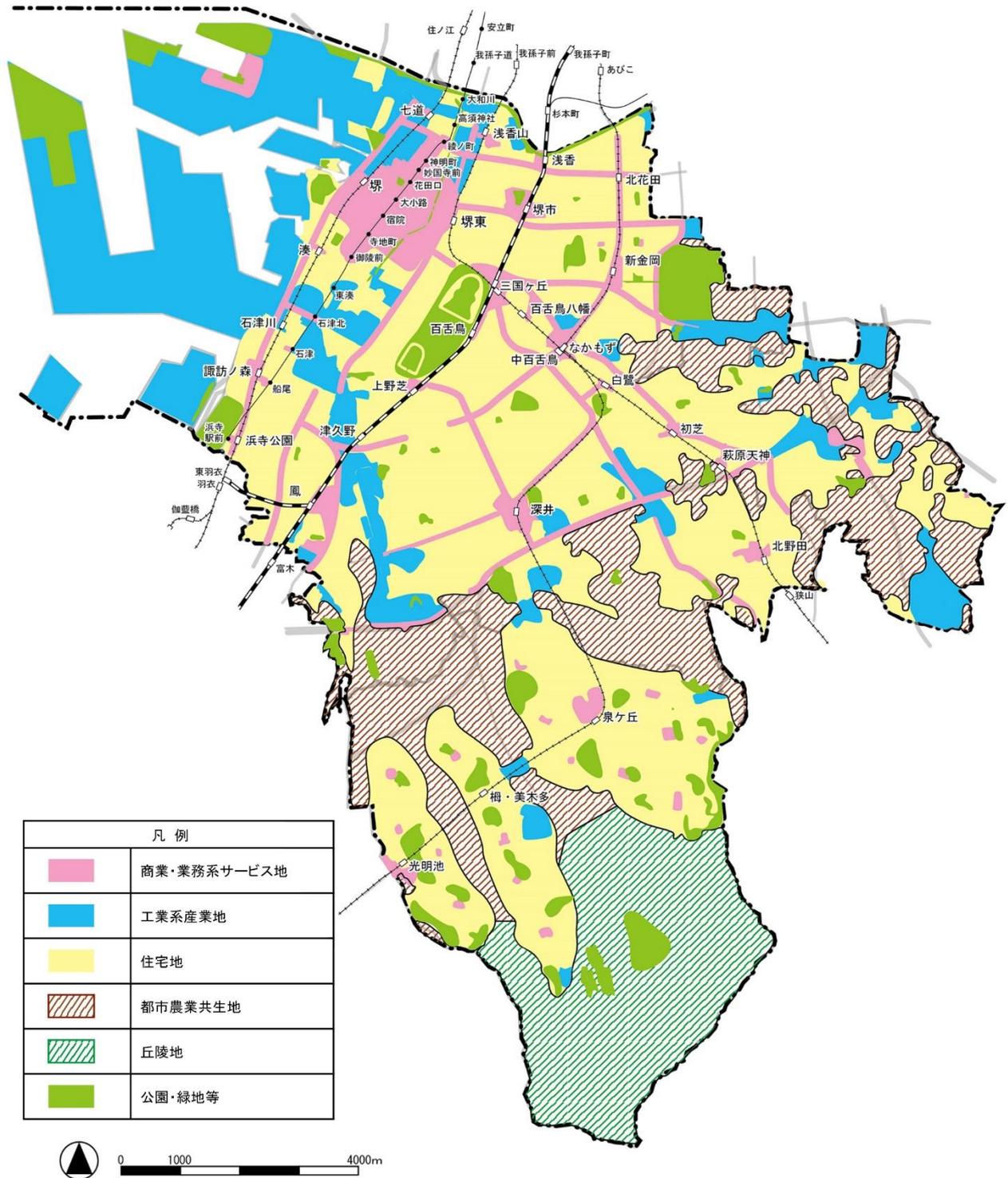
- 集約型都市構造の形成を進めるため、都市型住宅の供給や居住空間の質の向上などにより、都心や各拠点周辺における居住を促進します。
- 低層住宅、中高層住宅、商業施設などが共存する一般住宅地では、地区住民、事業者、行政の相互理解のもとに、隣りあう建物の規模・形態や周辺環境との調和に配慮しつつ、地区の特性を活かし、良好な都市ストックとしての住宅地の環境を維持・向上する土地利用を図ります。
- 一団の中高層住宅地や、今後市街地の更新などによって中高層住宅地をめざすべき地区などにおいては、土地の有効利用と質の高い住宅地としての土地利用を図ります。
- 浜寺・上野芝・初芝・大美野などの古くからの良好な郊外型住宅地や低層型の住宅地環境をめざすことがふさわしい住宅地については、質が高くゆとりのある住宅地の環境を維持・向上する土地利用を図ります。
- 泉北ニュータウンや新金岡地区においては、大阪府や大阪府住宅供給公社、都市再生機構などの事業主体と連携を図りながら、住宅の適切な維持管理、改善、リニューアルにより、良好な住宅地の形成を図ります。

### ③工業系産業地

- 臨海部においては、これまでの工業の操業環境の維持と産業の高度化をめざし、あわせて産業にイノベーションをもたらす投資を誘導することにより、先端技術を有する製造業等の集積を図ります。
- 臨海都市拠点においては、研究・開発機能等をあわせた世界をリードする先端技術等が集積する産業拠点の形成を図ります。
- 内陸部の産業集積地では、市場への近接性や雇用の利便性などの都市部の利点を活かした産業の立地促進にあわせて、用途の混在を抑制するなど、周辺の市民生活や環境と調和した、良好な操業環境の維持を図ります。
- 都市型商業・業務地周辺部や内陸部で、古くから地場産業などの中小工場と住宅とが混在する地区では、工場の操業環境の維持・向上や、生活環境との適切に共存した土地利用の維持につとめます。
- 臨海部や美原都市拠点周辺などにおいては、高速道路などの交通基盤による立地優位性を活かし、産業機能の立地を促進します。

### ④都市農業共生地・丘陵地

- 市街化調整区域においては、無秩序な市街地の拡大を抑制しつつ、自然環境や優良な農地等の保全と調和に配慮しながら、都市農業の振興と集落環境や既存市街地の保全・向上につとめます。また都市機能の増進を図るべき地域においては、優良な農地等との調和に十分配慮したうえで計画的な土地利用を図ります。
- 都市農業共生地においては、都市農地が有する緑地機能や防災機能など、多面的な機能を効果的に発揮するため、優良な農地等を保全・活用します。
- 丘陵地は、無秩序な市街地の拡大の抑制や、良好な自然環境の保全を基本としつつ、農業振興と集落地の生活環境の向上に配慮した土地利用を図ります。



図表 1-3-1 土地利用の状況図 (R2)

## 2. 道路・交通の方針



- 公共交通は日常生活や都市活動に欠かせない基盤であり、また、脱炭素化に向けて、重要な役割を担うことから、鉄軌道網や道路網など既存のストックを活かした、人と環境にやさしく、都市の賑わいを支える交通体系の構築を図ります。このため、各拠点間を結び、集約型都市構造を支える公共交通ネットワークの機能強化や多様な世代の日常生活を支える公共交通の維持確保を図ります。また、人中心の快適で魅力的な都市空間の形成に向けて、過度な自動車利用から公共交通への転換を図ります。
- 広域的な交通ネットワークを形成するため、国土軸・大阪都心部や、関西国際空港、大阪ベイエリアなど多方面からのアクセス性の向上を図ります。
- 道路交通については、社会情勢の変化を踏まえ未着手の都市計画道路を必要に応じて見直し、必要性の高い都市計画道路を重点的かつ計画的に整備します。あわせて、鉄道の連続立体交差化を推進し、幹線道路の混雑緩和や細街路への通過交通の流入を抑制することなどにより円滑で安全な道路交通をめざします。
- 道路・交通基盤の整備にあたっては、安全対策や、バリアフリー、防災、景観に配慮して進めます。

### (1) すべての人が利用しやすい交通ネットワークの形成

- 都心、都市拠点、地域拠点などの拠点間、拠点と周辺市街地、市内外を既存の鉄軌道網、拠点駅に結節した路線バス等の交通手段でつなぐことにより、すべての人が利用しやすい交通ネットワークを形成します。
- 都心においては、広域アクセス性の向上、東西交通の整備や他の交通との連携による交通機能の強化、各拠点との連携、都心内の回遊性向上に向けた利便性の高い公共交通ネットワークの形成と、歩行者中心の移動環境の形成を図ります。
- 鉄道駅においては、交通広場における路線バスとの乗換えや乗継ぎなど接続性や各拠点へのアクセス性の向上に向けて、交通結節機能の充実を図ります。
- 日常の暮らしを支える路線バスの維持確保を図るため、利用促進に取り組みます。また、鉄道駅やバス停から離れた公共交通空白地域においては、乗合タクシーの運行により、移動手段の確保につとめます。
- 基幹的交通としての鉄軌道や路線バスの利便性向上と、ICTを活かした新たなモビリティ、MaaSやデマンド交通をはじめとするモビリティ・サービスの活用などにより、人に優しい移動環境の形成を図ります。特に、泉北ニュータウン地域においては、スマートシティの取組として次世代モビリティの導入等の検討を進め、また将来的には、市内他地域への展開についても検討します。

## (2) 各拠点の周遊ルートの形成及び移動手段の確保

- さかい利晶の杜や点在する歴史・文化資源、また、百舌鳥古墳群へのアクセス性を高めるため、阪堺線の活用を進め、あわせて鉄道や路線バス・自転車利用との連携を図ります。
- 市内各地に分布する観光施設等を相互に連携する、周遊ネットワークの形成を進めます。
- 都心や大仙公園・仁徳天皇陵古墳周辺を中心として、主な鉄道駅や観光スポットなどへの案内板の設置や、各種交通手段の利便性向上について、関係部局、関係企業等が連携して積極的に取り組みます。

## (3) 自転車の利用環境の向上

- 環境にやさしい交通手段であり、堺の地場産業でもある自転車の活用を促進するため、自転車利用環境の向上や自転車利用の普及促進に取り組みます。
- 自転車の通行空間の連続性を確保し、通勤・通学等の自転車利用に合わせたネットワーク等を形成することで、自転車による回遊性や快適性を高めます。また、自転車が日常の移動手段としてだけでなく、レクリエーションや健康増進の手段としても活用されるよう、自転車通行環境の整備を推進します。
- 大和川沿川においては、阪神高速道路大和川線の整備や高規格堤防事業により生み出される敷地を活用して、連続した通行環境を確保することで、広域自転車ルートとしての機能の向上、安全・快適な環境形成や交流の創出など、河川空間と一体となった魅力を創出します。
- 駅周辺における自転車等の適正な駐車環境の確保を推進します。あわせて通行上の支障となる放置自転車等の削減に向けた取組を今後も継続します。
- シェアサイクル等は、都市内における重要な移動手段として、整備拡充を進めます。

## (4) 歩行者環境の整備

- 生活道路における通過交通の抑制、安全な歩行空間の確保、ボトルネック踏切の解消等により、交通事故の起こりにくい、安心して歩くことができる歩行者環境の整備を進めます。
- 拠点周辺などにおいては、公民のパブリックな空間を人中心のウォーカブルな空間に転換し、歩行者の居心地がよい、歩いて出かけたくなる市街地をめざします。

## (5) 幹線道路網等の整備推進

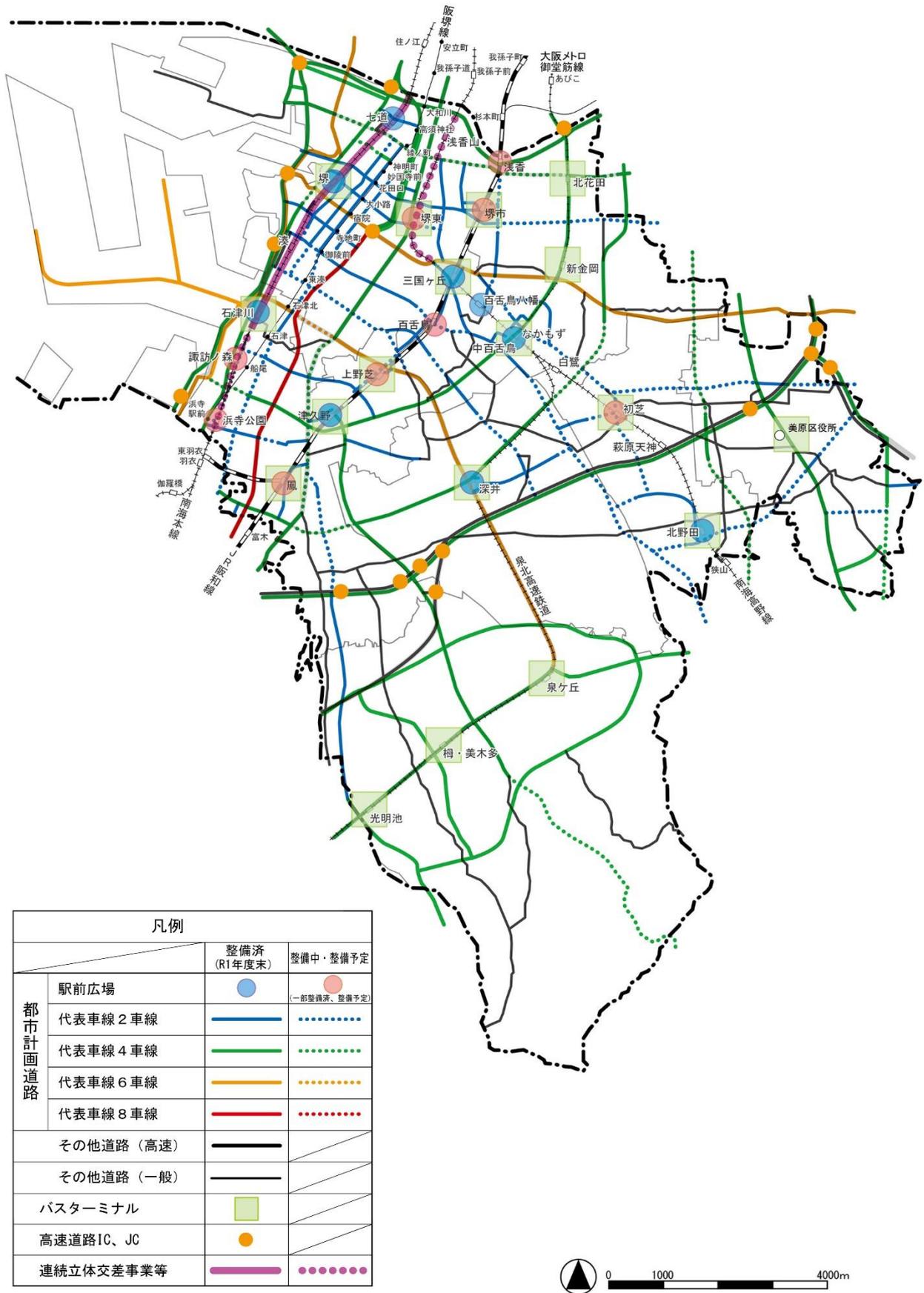
- 都市計画道路については、移動時間の短縮など利便性や円滑でアクセス性の高い幹線道路網を形成するため、南花田鳳西町線や大阪河内長野線、常磐浜寺線等の整備を推進します。また、未着手の路線については社会情勢の変化を的確に捉えつつ、選択と集中によって事業をより効果的、効率的に推進します。
- 鉄道を立体化することで踏切に起因する交通渋滞や事故を解消し、あわせて鉄道に分断されている東西市街地の一体化を実現するため、南海本線（諏訪ノ森駅～浜寺公園駅付近）の連続立体交差事業を推進します。また、南海高野線（浅香山駅～堺東駅付近）等についても、道路と鉄道の連続立体交差化を推進します。

## (6) 温室効果ガスの排出抑制等環境に配慮した交通対策の推進

- 幹線道路の整備によるネットワークの形成や連続立体交差事業などの道路と鉄道の立体交差化の推進による円滑な交通の確保や、次世代自動車等の普及促進によるCO<sub>2</sub>排出量の低減を図ります。
- 道路整備において、排水性舗装の導入により車両の走行時に発生する騒音の低減などを図り、また、透水性舗装等の導入により道路面の高温化を抑制します。
- 鉄道や路線バスの利便性の向上を図ることで、過度な自動車利用から公共交通への転換を促し、公共交通の利用を促進します。

## (7) 安全で快適な公共施設等の整備

- すべての人が安心して快適に移動できるよう、鉄道駅等の旅客施設や不特定多数が利用する建築物及び道路や公園等の公共施設等の一体的なバリアフリー化や、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた都市環境の整備を促進します。
- 道路整備に際しては、横断防止柵や、LED道路照明灯の設置を推進し、また、周辺からの見通しを確保するため、道路や公園の樹木等の配置に配慮します。



図表 1-3-2 道路・交通の状況図 (R2)

### 3. 環境の方針



- 本市の自然や市街地の特性を活かしつつ、「SDGs未来都市」にふさわしい、持続可能な環境イノベーション都市をめざします。
- これまで形成してきた多核型都市構造を踏まえ、各拠点の特性に応じたバランスの良い都市機能の集積促進と公共交通の充実を図り、あわせて脱炭素型の交通手段への転換促進、エネルギー利用の効率化などにおいても先導的な取組を導入し、環境への負荷の少ない集約型かつ脱炭素型の都市構造の形成を進めます。
- 市域全体での温室効果ガス総排出量の削減に向けて、脱炭素型社会システムへの転換や都市構造の構築、環境配慮型のライフスタイルへの変容を促進します。
- 緑豊かで潤いのある都市空間の形成を実現するため、市民、事業者、行政等がともに育み、将来にわたり緑地等の確保を図ります。
- 緑豊かな景観形成、都市防災機能の向上、生物多様性の保全・向上などの観点から、拠点となる緑をつなぐ空間としての体系的な水と緑のネットワークの形成を図ります。
- さまざまな都市機能を有し、都市の貴重な財産となっている緑や自然環境の保全・回復や、緑の骨格となる大規模な公園等の整備や身近な緑の創出により、緑の空間形成を図ります。
- 公共下水道の適切な維持管理・更新により、引き続き河川の水質や生活環境を保全し、市民が水に親しめる良好な水環境の形成を図るほか、廃棄物等の適正処理や資源リサイクルを推進するなど、環境負荷の少ない都市をめざします。

#### (1) 脱炭素型の都市空間形成

##### ① 集約型かつ脱炭素型の都市構造の形成

- 無秩序な市街地の拡大の抑制と、都心及び都市拠点、地域拠点、駅前拠点への、それぞれの特性に応じた都市機能の集積促進により、コンパクトにまとまった市街地の形成を進めます。
- 拠点の連携する都市構造を支える公共交通ネットワークの形成、利便性の向上と、拠点と各地域間を結ぶ公共交通の充実を図ります。
- 公共交通の利便性向上、自転車利用環境の向上や民間事業者等と連携したパーク＆ライド、カーシェアリングの導入促進等により、自動車利用を抑制し、また、自動車交通に対しても、環境に優しい自動車（エコカー）の普及、利用環境の整備等を通じて脱炭素化を促進します。

## ②エネルギーを効率的に利用する空間形成

- 都市機能が集積し、脱炭素化の効果が高い主要鉄道駅周辺や、今後、面的な建て替えや開発が想定される公的住宅団地や大規模敷地については、一体的な土地利用更新の機会を捉え、先進技術の導入による建築物のエネルギー利用の効率化、エネルギーの面的利用による地域全体のエネルギー効率の向上などに取り組みます。
- 市有施設において、ESCO事業やリース等の公民連携手法等を活用し、先進技術による空調熱源やLED照明等の省エネルギー設備、太陽光発電、地中熱等の再生可能エネルギー設備を導入することで大幅な低炭素化を図り、更に、エネルギー消費が実質ゼロとなるZEB（ネット・ゼロ・エネルギービル）など、先導的な低炭素技術の導入につとめます。また、民間建築物においても、こうした技術の普及等を通じ、省エネルギー対策・再生可能エネルギーの導入を促進します。
- 環境保全と経済成長が両立した産業構造への転換をめざし、脱炭素化に向けた環境配慮型企業への転換や立地の誘導、敷地内の緑化促進など、環境に配慮した産業地の形成を図ります。また、臨海部においては、自然環境の再生・創出や新エネルギー技術の活用、資源リサイクル等、先導的に都市環境の改善につとめます。
- 市内の熱需要の大半を占める臨海部の工場集積からの排熱、市民生活や経済活動から生じる下水熱など、未利用エネルギーの有効活用を進めます。
- 温室効果ガスの吸収源を確保するため、南部丘陵地等の樹林地や公園・緑地、古墳群等のまとまった緑、ため池や水路等を保全し、樹木や水面などの冷却作用を活用してヒートアイランドの抑制を図ります。

## ③環境に配慮した都市施設整備

- 市街化区域や市街化調整区域内の集落地等の生活環境の向上が必要な地区において、公共下水道の整備が概ね完了しており、今後も下水道接続率を向上させます。また、公共下水道を適正に維持管理・更新し、海域や河川、ため池等の健全な水環境や衛生的な生活環境を守ります。
- 循環型社会の形成をめざして、廃棄物の減量化・資源化やエネルギー回収などの促進や、資源循環型の廃棄物処理施設の整備を進めます。
- 下水道を持続的に維持するため、アセットマネジメント手法に基づく改築更新等を、継続的に実施します。

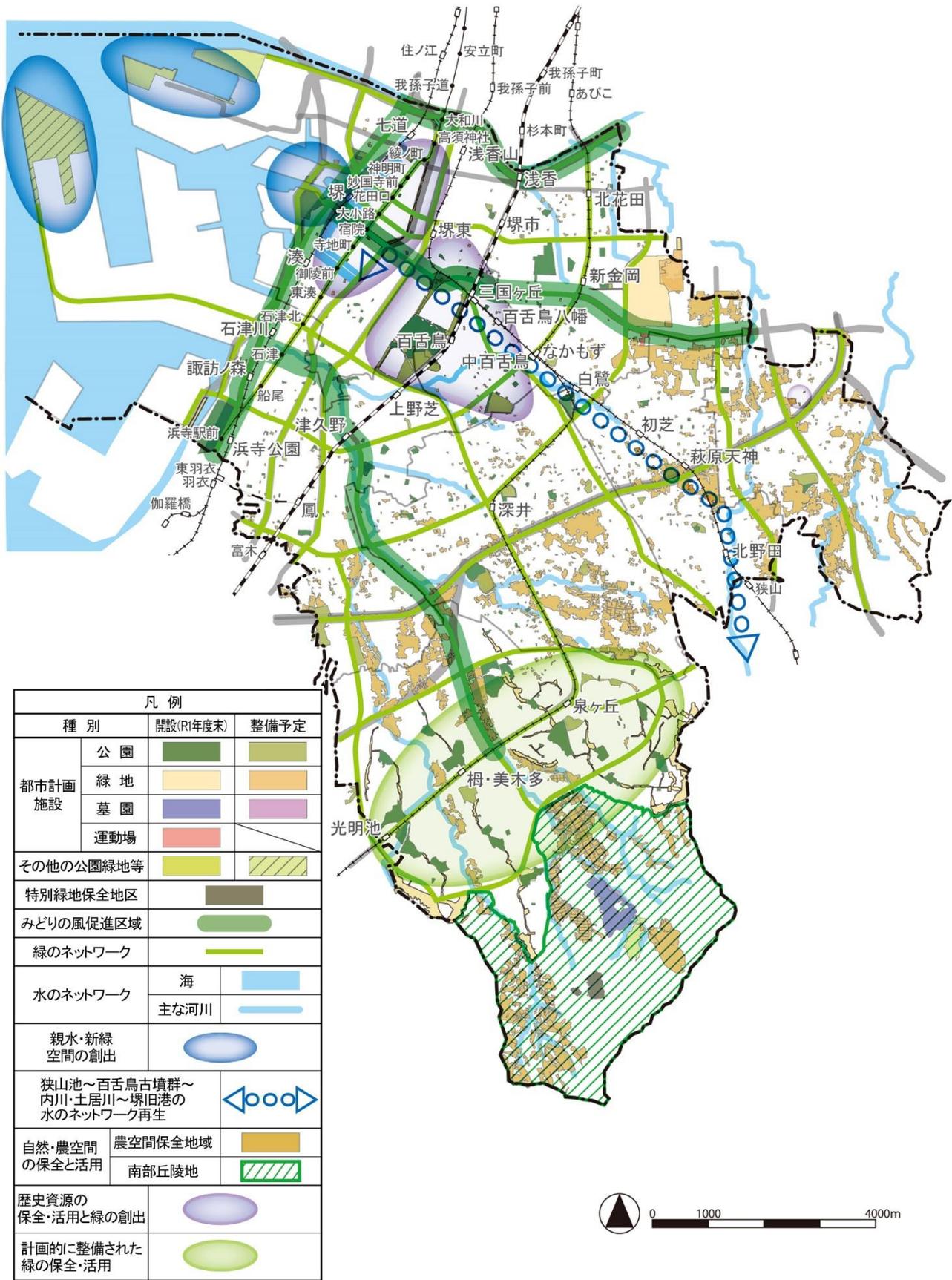
## (2) 水と緑のネットワークの形成

### ①水と緑の保全・育成とネットワークの形成

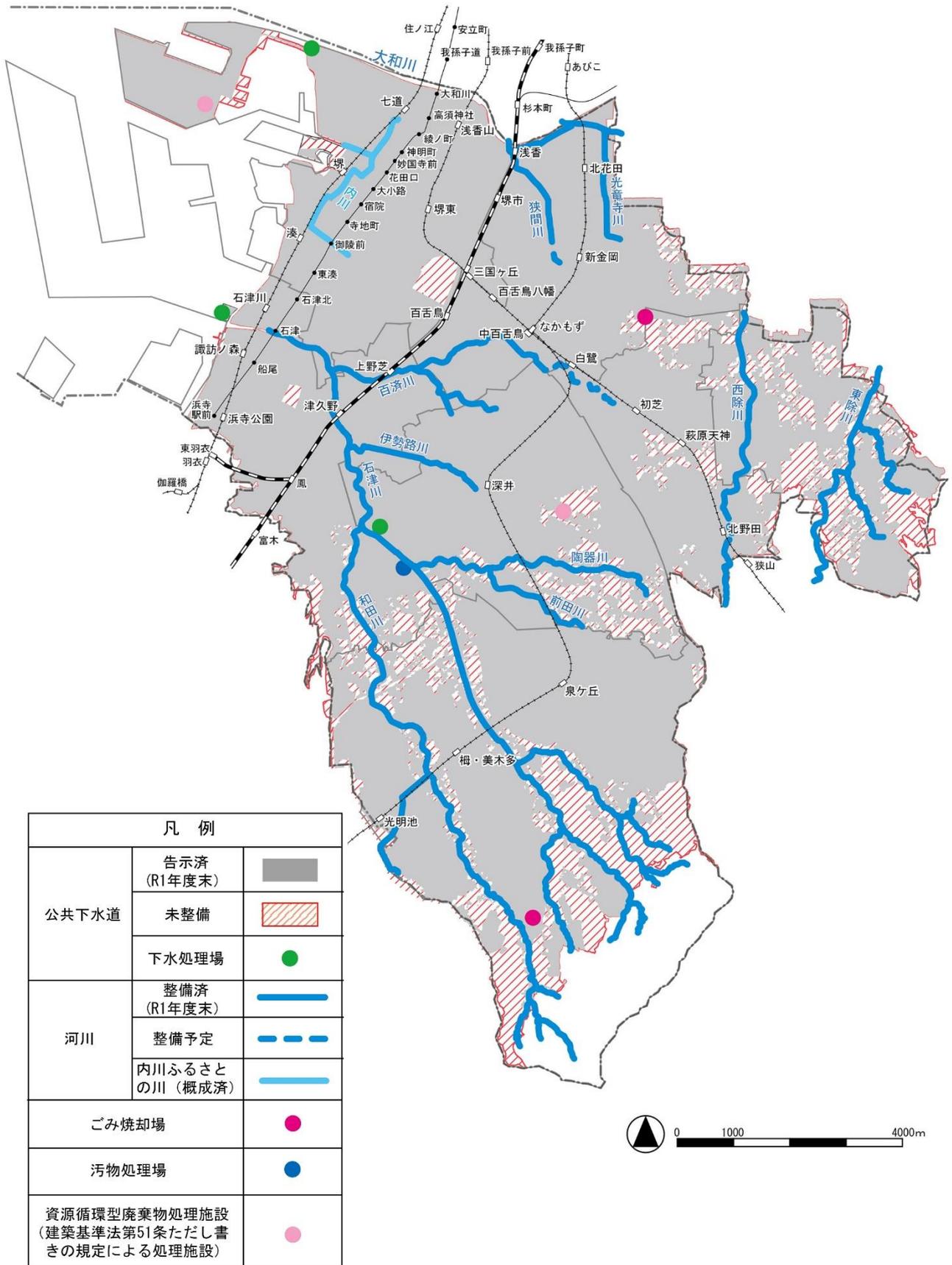
- 南部丘陵地においては、無秩序な土地利用を抑制し、樹林地や農地、ため池などの保全・活用に取り組みます。また、内陸部・丘陵部の良好な農地・ため池については、都市近郊の貴重な自然環境資源として保全につとめ、農とふれあえる空間の創出などに活用します。
- 南部丘陵地から臨海部へとつながるエコロジカルネットワークの形成に向け、親水性に配慮した河川の整備を行います。
- 地域に親しまれる身近な公園として、街区公園、近隣公園、地区公園を着実に整備します。また、身近な公園の安全・安心・快適性を確保するため、順次再整備に取り組みます。
- 災害時の避難地、スポーツ・レクリエーションなどの拠点となる公園として、原池公園や天神公園の整備や金岡公園の再整備を推進します。
- 公共空間における緑化の推進、民間開発事業における開発地・敷地や建築物の緑化の誘導など、市街地の緑化を促進します。
- 百舌鳥古墳群、旧街道、社寺などの歴史・文化資源と一体となった緑の保全・活用を図ります。
- 自然とふれあえる空間を確保するため、堺自然ふれあいの森の充実や、良好な樹林地や農地などの保全、生き物の生息に配慮した環境の整備を行います。
- 農とのふれあい空間を確保するため、市民農園やため池を活用した親水広場の整備、酪農団地や観光農業などの活性化を図ります。
- 市街地内の緑地機能や防災機能など、多面的な機能を効果的に発揮させるため、生産緑地の保全・活用を図ります。
- 内川・土居川・石津川をはじめ、市内を流れる河川では、市民参加による美化活動、自然環境保全活動や、生き物の生息や移動に配慮した河川の整備などにより、潤いが身近に感じられる良好な河川環境の形成を進めます。
- 良好な住環境の保全や緑豊かな環境の形成をめざし、市民や事業者等との協働による緑の保全や創出を進めます。
- 幹線道路の沿道においては、快適な道路・沿道環境の形成に向けて、街路樹による緑化や民有地における緑化の推進など、まちなみの調和やまとまりに配慮した沿道環境の形成を進めます。
- 公園の持つ機能を最大限に発揮し、地域の活性化や地域力向上に寄与する管理運営を行うため、行政・民間事業者・市民・市民活動団体など、多様な主体の連携により、公園のパークマネジメントを推進します。

## ②堺らしさを象徴する水と緑のエリアの形成

- 臨海部においては、共生の森づくりや自然環境の再生をめざした人工干潟の整備、北泊地の水環境改善にあわせ、人工海浜などの親水空間の整備に取り組み、豊かな自然に触れ、やすらぎ、交流できる空間の形成を進めます。
- 世界遺産に登録された古墳を含む、百舌鳥古墳群における古墳の保存・活用やシンボルパークである大仙公園の整備などにより、世界遺産に相応しい緑豊かな都市をめざします。
- 都心においては、堺旧港周辺の開放的な水辺空間の保全と活用の取組や、既存の都市施設を活かした緑化の充実を進め、水と緑を活かした交流空間の形成を図ります。
- 南部丘陵地の豊かな自然環境の保全を図るため、特別緑地保全地区の活用等による緑地保全や農空間の保全・活用、また市民参加の里山管理活動など協働の取組により、山林、農地、ため池などの里山的環境の保全につとめます。
- 泉北ニュータウンにおいては、計画的に整備された大規模な緑が、自然系の緑地と一体となって、市街地の貴重な緑となっており、これらを維持・保全・活用し、既存の緑を有効活用した再整備などを進めながら、豊かな緑を次世代に継承します。



図表 1-3-3 公園・緑地等の状況図 (R2)



図表 1-3-4 下水道・河川・その他都市計画施設等の状況図 (R2)

## 4. 安全・安心の方針



- 安全・安心な都市をつくるには、災害に強く、犯罪や交通事故のない都市に向けた取組や、インフラの適切な維持管理・更新が必要です。
- 災害対策については、自助、共助、公助をバランスよく、進めていくことが重要で、自主防災組織活動の活性化など、地域の防災力の向上、安全で安心して暮らせる生活圏の形成や、避難路、避難地、延焼遮断帯となる幹線道路・公園・防災拠点など都市施設等の整備を進め、市街地の防災性向上を図ります。
- また、頻発化する集中豪雨など気候変動に適応できるよう、ハード・ソフトの両面で水害対策、土砂災害対策を行います。
- 発生した災害に対しては、迅速・適切に復旧・復興が行えるよう、復興の事前準備を進めます。
- 犯罪や交通事故対策については、公共施設整備における死角の排除等、犯罪のない都市環境をつくります。

### (1) 地域の防災力の向上

- 市民、事業者等地域におけるさまざまな主体による自発的な防災活動や、防災に対する意識の向上と事前の備えを促進するため、ハザードマップなどによる災害情報の共有や防災知識の普及啓発を進めます。
- 区役所を地域防災の拠点とし、自主防災組織の活性化を図ります。また、地域住民が主体的に、行政が適切に支援をして各地区防災計画を作成することや、避難計画の作成や定期的な防災訓練の実施などの地域防災力の強化により、災害発生時に避難誘導、救出救護、初期消火、避難所運営など有効な活動が行える体制の構築を進めます。

### (2) 市街地の防災性向上

#### ① 倒れにくく燃えにくい市街地の形成

- 良好な住環境や防災性の向上を図るため、新湊地区（堺区）においては道路・公園などの公共施設の整備や老朽木造住宅等の建て替えを促進します。
- 防災上、居住環境上の課題を抱え、長期的・計画的に市街地環境を改善すべき地区などにおいては、地域の状況に応じて、建て替えの促進や敷地の共同化、老朽空き家の除去、セットバックなどによる道路空間の確保などを促進します。  
また、合意形成がなされたところなどでは、必要に応じて市街地整備事業等を促進します。
- 防火・準防火地域の指定等により耐火・準耐火建築物等への建て替えを促進し、地区の不燃化・難燃化、住宅や特定建築物の耐震化・不燃化、消防水利の確保を促進します。

## ②避難・防災活動がしやすい市街地の形成

- 市街地大火への拡大を抑制する延焼遮断機能の強化、広域避難地までの避難経路の確保、緊急交通路としての機能を確保するため、都市計画道路の整備等を進めます。
- 地震災害が発生した場合において、広域的避難や一時的避難、防災活動等に有効なオープンスペースを確保するため、広域避難地及び一次避難地の機能を有する公園（大浜公園、大仙公園、鴨谷公園、金岡公園など）の整備や機能強化、防災協力農地登録制度の活用推進、公開空地の創出促進を図ります。
- 災害時の避難ルート及び救援救護活動や緊急物資輸送を支援する救援ルートを確保するため、道路と鉄道の立体交差化を進め、緊急交通路等の無電柱化やそれにかかる橋りょうや下水道管きよの耐震補強を推進します。
- 幅員の狭い道路が多い地区では、建築物の耐震化を促進し、倒壊を防止することや、狭あい道路の拡幅などにより、道路の閉塞を防止して、道路空間を確保し、避難・防災活動がしやすい市街地の形成を図ります。
- 災害発生時における各構造物の持つ機能を確保するため、ライフライン等の耐震対策に取り組みます。
- 大規模地震等の災害が発生した場合の物資の緊急輸送等、府県を越えた広域的な防災活動の拠点として、（仮称）堺市総合防災センターや防災緑地、耐震強化岸壁などの整備を進めます。
- 臨海部の津波や高潮に対する対策として、「大阪湾沿岸海岸保全基本計画」に基づき、引き続き海岸保全施設である防潮堤の整備を促進します。
- 津波対策として、「堺市津波避難計画」に基づく円滑な避難の促進や、避難が困難な場合の緊急一時避難に対応するための避難ビルの指定を進めます。なお、津波避難対象地域等については、重点的に建築物の耐震化を促進し、倒壊を防止することや、狭あい道路の拡幅など道路閉塞を防止して、道路空間を確保し、円滑に避難できる環境の形成を進めます。
- 高潮対策として、想定される最大規模の高潮における影響範囲への災害リスクの周知につとめ、大阪府や近隣市と連携し、避難の考え方の共有や周知方法の徹底など更なる避難対策の検討を進めます。
- 帰宅困難者への対応のため、企業等と連携しながら一時滞留場所の確保を進めます。特に帰宅困難者が集中する恐れのある主要な駅等では、周辺企業等で構成する対策協議会を設置し、物資の提供や避難誘導など、重点的に対策を検討します。
- 大規模な災害が発生した際に予想される通常業務及び災害対策業務の機能停止・低下を最小限に抑えるため、近年の災害の教訓に基づき業務継続計画（BCP）の策定を促進します。

## (3) 気候変動への適応

### ① 水害への対応

- 水害に対して市民の自助・共助を促すため、ハザードマップを活用した危険箇所や避難場所の周知、避難体制の整備等を進め、あわせて降雨量や河川の水位情報の提供を行います。
- 水害に強い都市に向けて、河川、下水道、貯留浸透施設の整備及びため池などの保全、狭間川、西除川、石津川、百舌鳥川の改修事業を促進します。下水道施設や貯留浸透施設は、過去の浸水実績と浸水シミュレーションから「浸水危険解消重点地区」を抽出し、計画的に雨水整備を進めます。
- 近年、日本各地で強い台風や集中豪雨、局地的大雨の増加に伴い、浸水被害が頻発化しているため、被害の最小化の観点から、ハード・ソフトの一体的な浸水対策を進めます。
- 大和川超過洪水対策のため、大和川高規格堤防（スーパー堤防）整備事業を促進します。
- 集中豪雨など大雨時の河川、下水道への負担軽減のため、開発等における雨水流出抑制施設の設置指導を強化します。

### ② 土砂災害等への対応

- 土砂災害警戒区域等の土砂災害の恐れがある地区については、土砂災害ハザードマップを活用した危険の周知、避難体制の整備、移転への補助、急傾斜地崩壊防止工事の支援等の土砂災害対策を進めます。

### ③ 猛暑への対応

- 透水性舗装等の導入により道路面の高温化を抑制します。
- 環境負荷の低減やヒートアイランド現象の緩和に向けて、公共空間や民間施設における緑化等の推進や、公園・緑地の保全、南部丘陵地から臨海部へとつながる水・緑のネットワーク化を図ります。

## (4) 復興事前準備の推進

- 大規模な災害が発生した際に、被災者の速やかな生活再建を図るため、迅速・適切に復旧・都市の復興に取り組めるよう、事前に地域特性なども踏まえながら、被災後の都市のあるべき姿を検討します。
- 被災後のあるべき姿を実現するための、復興対策の手順や進め方、体制について検討を進めます。

## (5) 犯罪や事故のない都市環境の形成

- 公共施設整備における死角の排除、道路照明灯の設置や地域コミュニティでの自主防犯活動等による子どもたちの安全確保など、犯罪や事故のない都市環境をつくります。

## (6) インフラの適切な維持管理・更新

- 橋梁や下水道などのインフラの健全性を確保するため、適切な維持管理や更新を進めます。
- インフラの維持管理・更新を効率的に行うため、公民連携を進め技術力の確保や、ICTやAI、ドローンなど新技術の導入を進めます。
- インフラの維持管理・更新に係る費用を抑制するため、適切な点検や修繕により、ライフサイクルコストを低減させ、アセットマネジメントにより更新の事業量と事業費を平準化させます。



## 5. 都市景観の方針



- 古くからの歴史をもつ本市の景観には、さまざまな過程を経て重層的に形成され、多彩な特徴を持つ市街地の中に、自然資源や歴史・文化資源が共存・点在しているという特徴があります。
- 長い歴史のなかで培われてきた文化、伝統の息づく重層性のある多彩な景観は、これまで守り育ててきた財産であり、これらを未来に引き継ぐ市街地形成の源泉とします。
- 景観形成の担い手となる市民、事業者、行政のそれぞれがこのことを共通の認識とし、これまで培われてきた良好な景観を共に守り育み、新たな魅力ある景観を創造することで、塚らしい魅力ある景観形成をめざします。

### (1) 多様な主体の協働による景観形成

- 良好な景観形成を計画的に進めるための方針と、取組の考え方を示した「塚市景観計画」に基づき、市民、事業者、行政の景観に対する共通認識を高め、協働による取組を進めることで地域の個性や特色を活かした都市景観の形成を進めます。
- 周辺の景観に大きな影響を与える大規模建築物等については、届出制度の実施などにより、まちなみと調和のとれた景観形成に向け、全市的に景観誘導を図ります。
- 屋外広告物については、広告媒体の多様化なども踏まえながら、市民・事業者・行政の協力と連携のもと、本来の広告物の役割の発揮と魅力ある都市景観の形成に取り組みます。
- 塚を特徴づける良好な景観を有する地域など、重点的に景観形成を進める必要がある地域については、都市計画法や景観法等を活用し、地域特性に応じた良好な景観形成を進めます。
- 良好な景観形成に取り組む地域の活動に対して、アドプト制度などに基づく活動の支援や、都市計画法や景観法等を活用した取組のルール化の支援により、住民主体の景観形成の実現を図ります。
- 行政主体の取組においても、市民参加の手法を取り入れるなど、市民と協働した景観形成につとめます。
- 優れた景観を有する建築物やまちなみなど良好な景観形成に関する情報の発信、意識啓発などを通じて景観形成を先導する担い手の育成を進めます。

### (2) 活力ある都市の顔の創出

- 風格ある塚らしい都市の魅力を高めるために、固有の資源を活かし、調和をとりながら、本市の顔となる魅力ある景観形成を図ります。
- 都心における、都市イメージを代表する、賑わいと風格のある景観形成や、各地域の特性を活かした愛着と誇りがもてる景観形成により活力の創出を図ります。

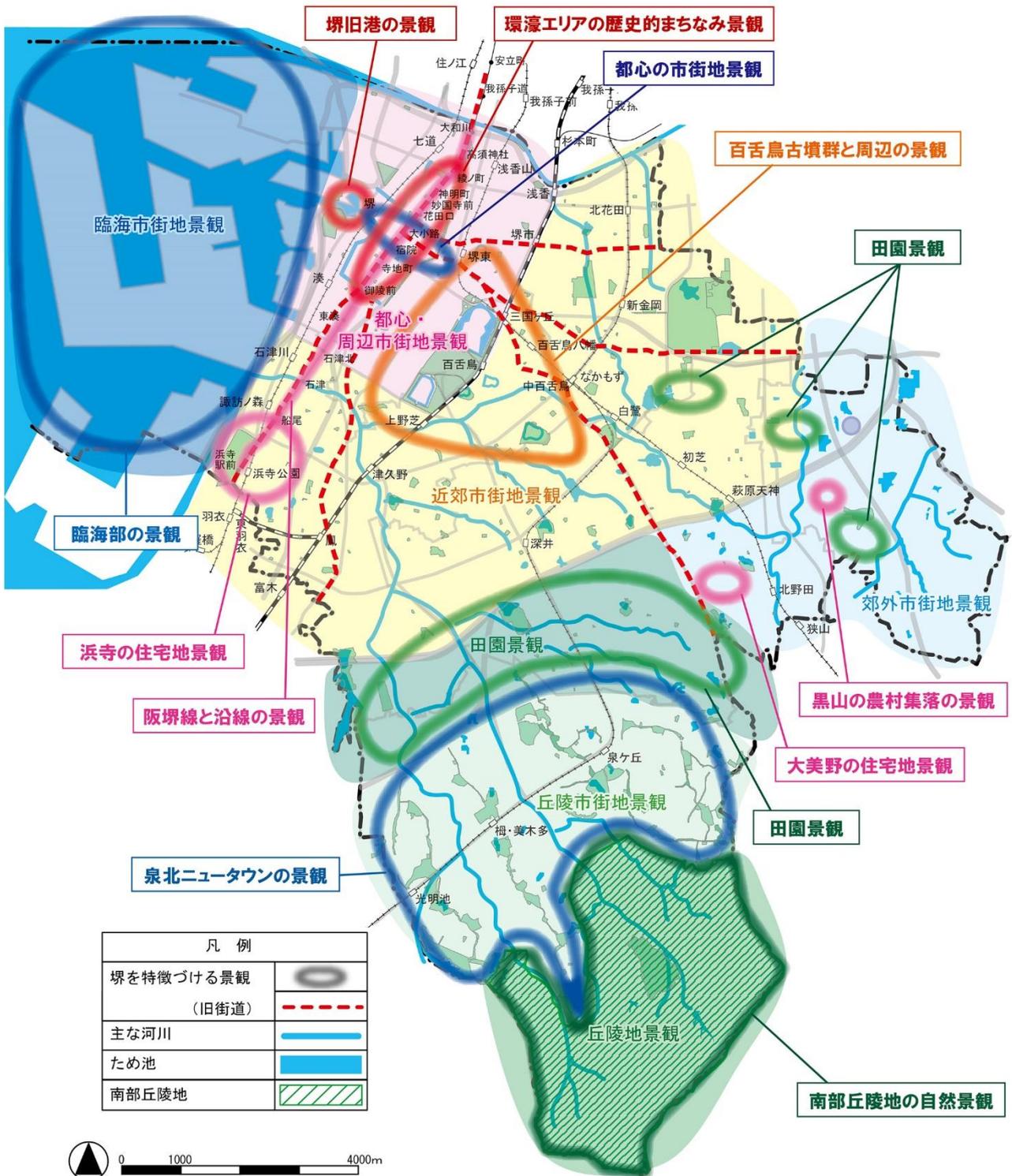
- 地域の拠点となる駅前空間においては、それぞれの地域特性を踏まえた賑わいの創出や周辺との調和をめざします。
- 都心の軸となる大小路線、大道筋（紀州街道）の沿道については、その歴史性や都市の顔としての役割を踏まえ、歴史・文化資源やまちなみなどの周辺環境との調和に配慮したそれぞれの通りに相応しい賑わいと風格のある景観形成をめざします。
- 歴史的なまちなみが残る地域などにおいては、道路の美装化・無電柱化等により、良好な景観形成と地域の魅力向上を図ります。
- 海に開かれた臨海部においては、雄大な海辺景観と、工場の集積を活かした魅力的な産業景観の創出をめざします。

### （3）堺らしさの保全と育成

- 江戸時代の元和の町割りや寺社、町家など、歴史を感じさせるまちなみの残る環濠エリアについては、歴史的建造物やまちなみの保全と活用、これらと調和した魅力ある景観形成を図ります。
- 百舌鳥古墳群周辺地域については、風致地区、高度地区、景観地区や広告景観特別地区などにより、古墳への眺望の配慮等、景観資源と調和した周辺市街地の景観形成を進め、壮大で緑豊かな古墳群と調和したまちなみの形成を図ります。
- 農村集落のまちなみや周辺の農地などの田園景観、南部丘陵地の自然景観の保全など、周辺環境との調和のとれた景観形成をめざします。
- 仁徳天皇陵古墳をはじめとする百舌鳥古墳群、環濠エリアなど堺固有の歴史・文化資源を、地域のブランド、文化的シンボルとして保全・継承し、それらと調和し、またその要素を取り入れて、まちなみをつくりあげていくことで、個性を一層育んでいきます。

### （4）暮らしの魅力向上

- 身近な地域において、市民が愛着と誇りを持てるような落ち着いた質のある調和の取れた景観形成により、暮らしの質の向上をめざします。
- 地域の身近な緑、水辺などの自然や歴史・文化資源と調和した良好な景観形成により、潤いある豊かな生活環境を育むことをめざします。
- 浜寺、上野芝、大美野、初芝など、歴史ある近郊住宅地として居住魅力を先導してきた住宅地や、泉北ニュータウンなどの住宅地においては、緑豊かでゆとりと落ち着いた質のあるまちなみなど、良好な住環境の維持・向上や、地域の特色を活かした景観形成を促進します。



図表 1-3-6 都市景観の状況図 (R2)

## 6. 市街地・住環境整備の方針



- 都心、都市拠点をはじめとする各拠点への都市機能誘導と良好な市街地整備による、集約型都市構造の形成を継続し、拠点ごとの役割に応じた都市機能の集積を図ります。あわせて、拠点周辺における市街地の更新を誘導するなど、都市魅力や市民生活の質的向上、防災性向上などに寄与し、都市の持続的な発展に資する拠点周辺の市街地形成を図ります。
- 既成市街地においては、その特性や各地域のビジョンなどを踏まえた市街地の整備・更新を進め、また、公的住宅の建て替え、空き家の発生予防や利活用の促進、住宅ストックの更新・リノベーションや中古住宅の流通等を促し、多様な住宅ニーズに対応した良好な住環境の形成を図ります。あわせて、市街地ごとのめざすべき姿を見据えながら、日常生活のニーズに対応した生活利便施設、教育・子育て・福祉・医療施設等の整備・誘導や、自然環境や緑地・農地の保全、公園等の都市施設の整備・活用等、防災性の向上等に取り組み、住環境の質の向上を図ります。
- 泉北ニュータウンや新金岡地区などの大規模な公的住宅団地では、高い水準で整備された都市基盤を活かし、建て替えや集約化などによる団地の更新にあわせて、地域に応じた都市機能を導入するなど、すべての人が安心して生活できる環境の整備を進めます。
- 百舌鳥古墳群周辺や環濠エリアをはじめ、市街地と歴史・文化資源が共存する地域においては、それらを活かし、調和を取りながら、歴史・文化が身近に感じられる市街地・住環境整備を進めることにより、都市魅力の向上と市民の愛着の醸成を図ります。
- 個々の住宅ストックの安全性・快適性の向上や長寿命化等に資する、耐震化・不燃化、バリアフリー化、省エネルギー化などの取組を誘導し、住環境の質の向上と脱炭素化を図ります。

### (1) 拠点を中心とした市街地整備の推進

#### ① 拠点性を高める都心及び都市拠点の市街地の形成

- 堺東駅周辺地域では、南海高野線の連続立体交差事業も見据えながら、商業・業務の機能の充実を図る市街地の更新に取り組み、あわせて人が主役のウォーカブルな都市空間を形成することにより、多様な人が集い、交流する拠点の形成をめざします。
- 堺駅周辺地域では、空港や港、鉄道などとの良好なアクセスを活かし、国内外から人が集い、賑わう交流拠点の形成を図ります。堺旧港においては、プロムナード（親水護岸）及びその周辺整備を推進し、内川・土居川などの取組とあわせて、市民が憩う親水空間を創出します。
- 都心及びその周辺の環濠エリア・堺旧港などの区域においては、豊かな歴史・文化資源や自然環境を活かした取組、町家・ビル等のリノベーションによる住環境整備などを進め、それらを相互に連携することにより、地域全体として、歴史・文化や水・緑を感じ、歩いて暮らせる、個性と魅力ある市街地・住環境形成を進めます。

- 臨海都市拠点においては、研究・開発機能等をあわせた世界をリードする先端技術等が集積する産業機能と、交通インフラを活かした高度物流機能に加え、集客・商業、スポーツ・レクリエーション機能など、多機能複合型の市街地形成を図ります。
- 本市及び大阪湾岸のグローバル化を支えるため、都心と臨海都市拠点の都市機能の整備・誘導や交通アクセス性の向上など、両拠点の連携を図ります。
- 中百舌鳥都市拠点においては、堺市産業振興センター、さかい新事業創造センター、堺商工会議所、大阪府立大学など産学官連携のもと、新たな都市活力を生み出す産業支援の拠点として、各機能の集積強化と、それらを支える商業・業務機能等の充実や、拠点周辺の利便性を活かした居住の促進を図ります。
- 複合シビック施設をはじめとする行政機能の集積が進む美原都市拠点においては、地元地権者、民間事業者、行政等の協調のもと、商業機能等を整備します。また、広域アクセス性に優れた立地を生かして産業機能の集積を進めるなど、拠点となる市街地の形成を進めます。

## ②地域拠点・駅前拠点における都市機能の維持・向上

- 地域拠点においては、交通利便性を活かし、地域の生活を支える生活利便施設の維持や、住宅・商業施設等の維持・更新、地域のニーズ等に対応しエリアの魅力を高める医療・福祉・教育・子育て・交流等の新たな都市機能の導入を誘導し、拠点周辺市街地の更新を図ります。
- 駅前拠点においては、近隣の日常生活を支える生活利便施設等の維持や、必要に応じた機能の更新誘導により、住宅地の機能維持と魅力向上を図ります。
- 南海本線（諏訪ノ森駅～浜寺公園駅付近）の連続立体交差事業を推進し、踏切に起因する交通渋滞や事故の解消、東西市街地の一体化を実現します。また、これを契機として、浜寺公園駅・諏訪ノ森駅においては駅前機能の充実を図ります。
- 深井駅周辺においては、市有地の利用転換などを推進し、市民の利便に供する商業・サービス機能の充実や、市内外からの来訪による賑わいに資する機能の形成を促進します。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。
- 萩原天神駅周辺の松原泉大津線沿道においては、土地区画整理事業等による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、また、駅前・幹線道路沿道に商業・業務機能を誘導するなど、複合的な土地利用の形成を促進します。
- 駅前に立地するUR住宅等の老朽化が進む津久野駅周辺においては、施設の更新に併せて、計画的な共同化や土地利用の高度化により、都市型住宅の供給や商業等の生活利便施設の充実、駅前広場等の機能更新を図ります。

## (2) 泉北ニュータウン・大規模な公的住宅団地の更新

### ① 泉北ニュータウンにおける新たな都市活力の創出

- 泉北ニュータウンでは、市民、自治会、市民活動団体、事業者、大学（教育機関）、行政等のパートナーシップや、新たに生まれた活動・コミュニティを礎として、将来の望ましい住まいや地域の姿を描いた「SENBOKU New Design」などを踏まえ、エリア価値の維持・向上に取り組みます。
- 泉ヶ丘都市拠点においては、近畿大学医学部等の開設を契機として、生活を支える医療・福祉機能の充実、次世代ヘルスケア産業の集積など、複合的な都市機能の導入を図ります。あわせて駅前エリアの回遊性の向上や、都市型住宅の誘導、子育て施設や商業施設の充実により、広域的な役割を担う拠点として、賑わいと魅力ある複合市街地の形成を進めます。
- 泉北ニュータウンの各駅前に配置した地区センターにおいては、商業・サービス機能や交流の場にふさわしい都市機能の集積と、多様な業務機能の誘導による職住一体・近接型の就業の場の確保や、高齢者などが歩いて暮らせる居住環境の整備につとめます。また、公共施設などを核としたオープンスペースの形成を図り、地域の顔にふさわしい明るく活力のある景観形成につとめます。
- 泉北ニュータウンの各住区に計画的に配置された近隣センターにおいては、歩いて暮らせる市街地の実現に向け、人が集まる地域コミュニティの核として、日常的な生活を支える商業機能や生活サポート機能、コミュニティ機能等を誘導するほか、時代の変化に対応した機能更新を図ります。

### ② 住宅地及び大規模な公的住宅団地の更新と魅力向上

- 泉北ニュータウンや、新金岡地区の公的賃貸住宅の建て替え等を契機とした住環境の向上をはじめ、大規模な公的住宅団地（市営協和町・大仙西町住宅（堺区）、府営八田荘住宅（中区）、市営万崎住宅（西区）など）においては、住環境や居住空間の改善・更新、長寿命化や省エネルギー化等により、良質な都市ストックへの更新を図ります。
- 団地の更新にあわせて、活用用地が発生する場合には、高齢者をはじめすべての人が安心して暮らせる生活サービス機能や、働く場所・子育て・福祉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。
- 住宅や住宅地の更新にあたっては、その価値や魅力を高めていくため、住民が育んできた良好な住環境や緑、公共空間などの地域資産の保全・継承や、空き家・空室等の既存の住宅ストックを積極的に活用したりノベーションなどを促進します。
- 脱炭素型ライフスタイルへの対応が可能な良質な都市ストックの確保に向け、太陽光パネルの設置等再生可能エネルギーの導入や、面的エネルギーの導入検討等、更新の機会を捉えた脱炭素化に向けた取組を誘導します。

### (3) 豊かな歴史・文化を有する市街地の保全・活用

#### ①国内外の交流の拠点の充実・強化と歴史的な市街地の保全・活用

- 仁徳天皇陵古墳をはじめとする百舌鳥古墳群、旧市街地に立地する町家や寺社、伝統的地場産業などの歴史・文化資源、堺の歴史・文化を発信する文化観光拠点「さかい利晶の杜」といった観光資源のネットワーク化を図り、また、環濠エリアや大仙公園周辺を中心に都市の魅力向上を図るなど、国内外からの観光集客につながる取組を推進します。
- 特に、本市のシンボルパークである大仙公園周辺は、世界遺産である百舌鳥古墳群を保全・継承し、その価値や魅力を発信するエリアとして位置づけ、古墳群と調和した景観形成や、来訪者が魅力を感じられる周辺市街地環境の整備を進めることとし、（仮称）堺ミュージアムの整備を検討します。また、パークマネジメントなど民間活力の導入に向けた検討を行うなど、誘客の促進とエリアの魅力向上に取り組みます。
- 百舌鳥古墳群周辺では、自然、歴史環境と調和した良好な住宅地の形成を誘導し、近世の町割りや歴史を感じられるまちなみが残る旧市街地や旧街道沿いでは、まちなみを保全・活用して、これらと調和した景観形成・賑わい創出を図るなど、歴史・文化資源を活かした市街地の質的向上に取り組みます。
- 寺社・仏閣、古い民家、古木や旧街道のまちなみなど、地域のコミュニティに息づく地域資源を、身近に歴史・文化を感じられる資源として評価し、地域住民等による活用などを促進します。
- 市民団体等との連携により、地域の歴史・文化を感じられるまちなみへの誘導や、良好な景観形成を図るため、地区計画制度や景観協定、建築協定、緑地協定などの活用検討や、街なみ環境整備事業等による既存建築物の修繕・改善などの支援を行います。
- 文化財建造物の保存・修理を進め、観光資源や地域における取組の拠点としての活用を図ります。

### (4) 地域特性・居住ニーズに即した居住の促進と住環境の質的向上

#### ①地域特性を活かした都心・拠点周辺における居住促進

- 都心及びその周辺部では、生活の利便性や快適性に加え、環濠エリアの歴史・文化の集積、徒歩での生活が主体であった往時の町割り、水辺や緑などを居住魅力として、居住を促進するため、環境に配慮した住宅と低層部への集客、交流機能の導入、市街地整備事業の実施など、民間活力による都市型住宅の供給の誘導や、居住空間の質的向上を促進します。
- 地下鉄御堂筋線沿線の拠点（中百舌鳥・新金岡・北花田）周辺では、交通や日常生活の利便性を居住魅力として、居住空間の質的向上や子育て、交流機能の充実を図るなど、若年層や子育て世代等をターゲットとして居住を促進します。
- 各拠点の周辺では、地域コミュニティの形成に配慮した住宅供給の誘導につとめ、住環境との調和に配慮しながら、日常生活の利便性向上につながる生活・サービス機能の充実を図ります。

## ②多様な居住ニーズに対応した良好な住環境の維持・向上

- 地域の特性を活かした良好なまちなみや緑豊かな環境の形成などによる居住環境の質的な向上、高齢者や子育て世帯向け住宅など、社会環境の変化に伴う新たな居住ニーズに対応した多様な居住環境の誘導を図ります。
- 情報の多言語化等により、理解しやすく安心できる住環境を整備することで、外国人住民にとっても暮らしやすい都市をめざします。
- 公的住宅の建て替えや改善にあたっては、生活利便性の確保やコミュニティの醸成などに寄与する生活支援機能の誘導を図ります。
- 都心の商業・業務地周辺部や内陸部で、古くから地場産業などの中小工場と住宅とが混在する地区（三宝・大和川周辺（堺区）、毛穴地区などの石津川周辺、檜葉周辺（中区・西区）、大阪木材工場団地、丹上地区、多治井・黒山地区（美原区）など）では、工場の操業環境の維持・向上や、生活環境との適切な共存関係の維持、改善を図ります。
- 新湊地区（堺区）の密集市街地においては、良好な住環境や防災性の向上を図るため、道路・公園などの公共施設の整備や老朽木造住宅等の建て替えを促進するなど、市街地の改善を図ります。
- 市街化区域縁辺部などでは、自然環境や優良な都市農地等の保全と調和に配慮しつつ、農空間と共生する居住環境を魅力として、住宅地環境の維持・向上を図ります。
- 都市化の進展により、住宅と畜産施設が近接する地区では、畜産経営環境の向上や周辺地域住民の生活環境の保全及び公衆衛生の向上を図ります。
- 良好な住環境の形成を図るため、都市計画法、建築基準法等の適正な運用につとめ、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。

## ③建築物の水準の向上

- 建築物の耐震化・不燃化やバリアフリー化の促進などにより、地震などの災害や日常生活における安全・安心を確保し、高齢者、子育て世代をはじめ、すべての人が安心して利用できる質の高い建築物の誘導を図ります。
- 地球環境の保全、周辺地域との調和、居住・居室環境の健康・快適性を目的とした環境共生住宅や、ZEB・ZEHなど、環境に配慮した建築物の供給を推進します。あわせて、建築物省エネ法に基づく届出や、BELS（建築物省エネルギー性能表示制度）等の活用、CASBEE堺の活用などを推進し、脱炭素型の都市に寄与する建築物の誘導を図ります。
- 安全で安心できる居住環境を確保するため、耐震診断や耐震改修、住まいにおける防犯性の向上を推進します。

## (5) 市の活力を創出する産業地の形成

- 臨海部の大規模工業地については、企業の競争力を高める投資を促進し、産業機能の高度化を図ります。
- 内陸部の産業集積地では、周辺の環境と調和した良好な操業環境の維持や、これまで整備してきた都市基盤や雇用の利便性などの利点を活かした事業所の立地促進を図ります。
- 中百舌鳥都市拠点では、起業支援機能の充実や産学交流・連携の促進や、先端技術を有する研究機関等の集積、スタートアップ等の立地促進を図ります。
- 美原都市拠点では、広域アクセス性を活かし、産業機能の立地誘導を図ります。
- 既成市街地の住工混在地においては、地域特性に応じて良好な住環境の形成と工場等の操業環境の共存を図ります。
- 市街化調整区域の開発ニーズが高まりつつある幹線道路沿道や主要交差点周辺等については、農地や自然環境との調和に配慮しながら地域の活力創出につながる産業機能の立地を図るなど地域の実情に応じた取組を推進します。

# 第4節 計画の実現に向けた推進方策



## 1. 参加と協働による推進の取組

### (1) 参加と協働による取組に関する基本的な考え方

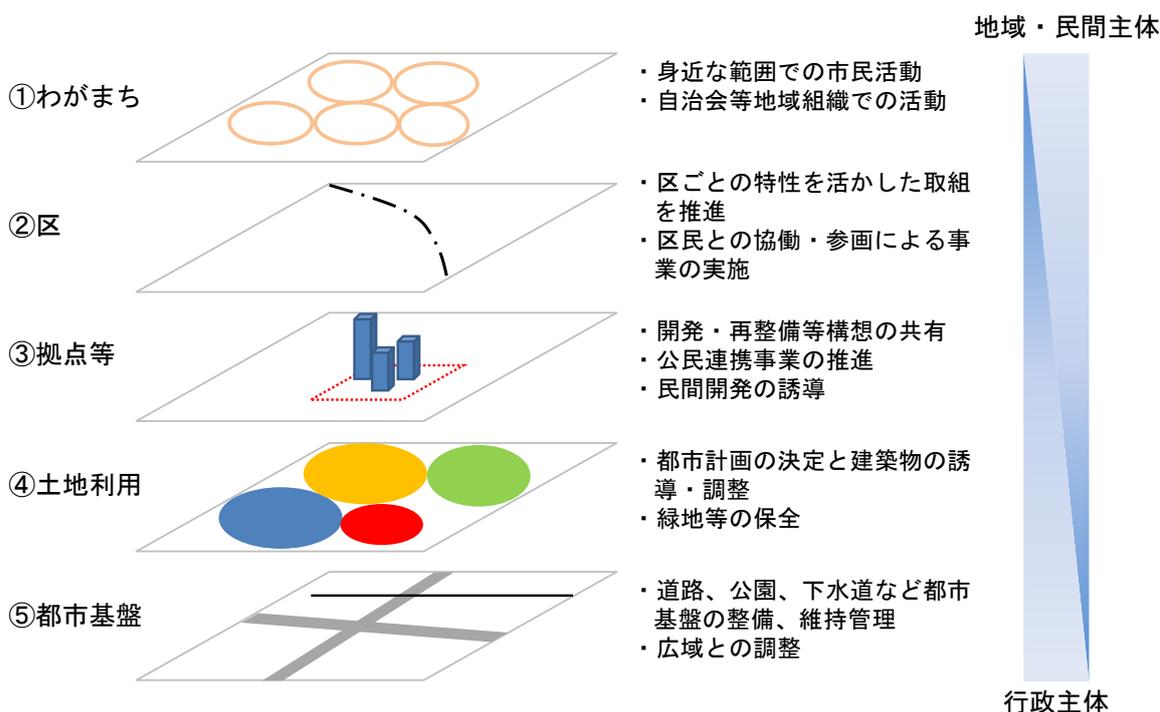
都市において、多様化・複雑化する課題に適切に 대응していくためには、市民、事業者、市民活動団体など、さまざまな主体の連携・協働を欠かすことができません。

特に近年は、都市経営の観点から、公民連携による取組の必要性が高まっており、地域の価値を維持・向上させるための、市民・事業者等による主体的な取組である「エリアマネジメント」が重要になっています。その中で、これまで以上に、民の役割が大きくなっており、各主体が将来像を共有し、適切な役割分担のもと取り組むことが求められています。

また、区役所では、区民ニーズや区域の課題を的確に把握し、区民との協働・参画により、区ごとの特色に応じた取組や住民自治を推進することで、魅力ある地域社会の実現をめざしています。

本市は、古代、中世から現代に至るそれぞれの時代で、常に新たな時代を切り拓いてきた「進取の気風」と「自由と自治」の精神を培ってきました。その精神を受け継ぎ、市民が「自分たちの手で」という意識を高め、行政とともに都市をつくる担い手となって、それぞれの役割と相互協力のもとに自律的、継続的に都市や地域をつくりあげていくことを取組の前提とします。

その上で、公民の役割分担を有機的に機能させるべく、以下のように取組の単位に応じて適切な役割分担をし、連携していくものとします。



### ①わがまち

- 市民それぞれが、「地域のわがまちを良くしていく」、「暮らしやすい地域をつくる」担い手であることを自覚し、コミュニティのつながりを基本とした自治会活動や地域活動、ボランティア活動などへ積極的に参加し、また市民相互が、それぞれの活動への参加を促進します。
- 行政は、市民が自ら各種活動に取り組みやすい環境の形成に努め、また地域主体の取組を支援します。
- 行政は、区役所との連携と適切な役割分担のもとで、地域における活動やルール化などへの支援により、各地域の特性に応じた、多様な地域主体の連携・協働による取組を推進します。

### ②区

- 市民にとって最も身近な行政単位である区役所は、区ごとの特性や課題に応じた施策を推進するため、さまざまな機会を通じて区民ニーズや地域の実情を把握して、区民とともにめざす将来像を共有し、区民との協働・参画による事業の実施を促進します。
- 区役所は、必要に応じて専門部署と連携し、取組を進めていきます。

### ③拠点等

- 駅等の拠点及びその周辺市街地においては、市民、事業者、市民活動団体に加え、交通事業者、行政などが協働して市街地の形成を推進することが重要です。そのため、各主体が連携して、本計画及び関連計画における位置づけを踏まえ、土地利用・都市機能配置・景観・環境等を考慮した事業計画を作成し、必要に応じて各計画に反映し、地区計画等の都市計画手法を活用するものとします。

### ④土地利用

- 土地利用については、市全体の都市計画の方向性、隣接市等との関係などを考慮し、また、民間の動向も反映しながら、都市計画マスタープランに方針を位置づけ、用途地域をはじめとする地域地区等の都市計画を決定し、開発許可・建築確認等の手続きにより良好な開発・建築を誘導します。
- 南部丘陵地などの良好な自然環境については、関係法令等を活用しながら保全を図ります。

### ⑤都市基盤

- 道路、公園、下水道などの都市施設については、全市的な観点から、最適な配置やネットワーク等を考慮し、都市計画マスタープランにおいて方針を位置づけ、各事業のプログラムに即して整備の推進や、適切な維持・管理を行います。

## (2) 参加と協働の促進に関する取組

### ①参加の輪を広げる

#### a. 情報の共有

参加と協働の第一歩は、市民、事業者、市民活動団体、行政などのさまざまな取組主体が情報を共有することが重要です。このため市では、広報やホームページなどのインターネットを通じた情報の発信や地理情報システム（GIS）の活用による分かりやすい都市計画情報の提供など、積極的な情報発信につとめ情報の共有を進めます。

#### b. 参加意識の向上

参加と協働による取組を促進するにあたっては、ひとりでも多くの方々のわがまちに対する意識を高め、主体的、積極的な参加の輪を広げていくことが重要です。このため、市では、わがまちの自然、歴史や文化などから生活課題に至るまでの身近な題材に応じた学習機会や参加機会の充実や、次世代を担う子どもたちに対する環境学習などを通じ、参加の輪の拡大につとめます。

### ②参加の機会を創出する

#### a. 地区計画等の都市計画手法の活用促進

参加と協働による取組を実現していくにあたっては、市民等が主体となった取組を適切に受け止め、地域に応じたやり方で進めていくことが必要です。このことから、都市計画提案制度の周知につとめ、取組の実現にあたっての都市計画手法の活用を促進し、必要に応じた地区計画制度の説明や相談体制の充実により、都市計画への能動的参加と地域における取組への主体的かつ積極的な参加を促進します。

#### b. 幅広い市民参加の促進

参加と協働による取組を促進するにあたっては、幅広い市民の参加や地域に密着した活動を進めることが重要です。このため、幅広い市民の参加による区域の地域コミュニティ活動やボランティア活動を支援するための場などを有効に活用し、また、フォーラムなどのさまざまな取組について語り合える場やまち歩き、ワークショップなどの参加機会を通じ、幅広い市民参加の促進を図ります。

### ③協働の体制を整える

#### a. 地域主体の取組の支援

市民・事業者等の連携・協働による主体的な取組の促進に向けて、地域の課題共有や将来像の検討、具体的な取組の実施など、取組の段階・進捗状況に応じて、情報提供、技術的支援、アドバイザー派遣など必要な支援を行います。

さらに、地域の魅力向上や活性化のための自主的・公益的な事業を実施する市民活動団体やグループに対する支援により、地域の特色を活かした魅力ある市街地の形成を進めます。

**b. コーディネートを担う人材育成**

協働による取組を実践しその推進力を保っていくためには、地域においてこうした取組をコーディネートできる人材の育成・確保が必要です。このため、生涯学習や地域での研修会、実践活動などを通じ、必要なノウハウを備えた人材の育成を推進します。

**c. 多様な担い手によるマネジメントの取組支援**

今後の地域における取組においては、従来の「つくる」取組だけでなく、その後の維持管理、運営といった「マネジメント」の視点が求められています。地域の価値を持続的に維持し、高めていくためには、市民・事業者等の多様な担い手が連携して、地域をマネジメントしていくことが必要であることから、例えば、地域の公園や道路など公共空間の維持管理や活用を通じた魅力の向上など、市民・事業者等の主体的な取組の支援を行います。

**(3) 都市計画マスタープランの推進の取組**

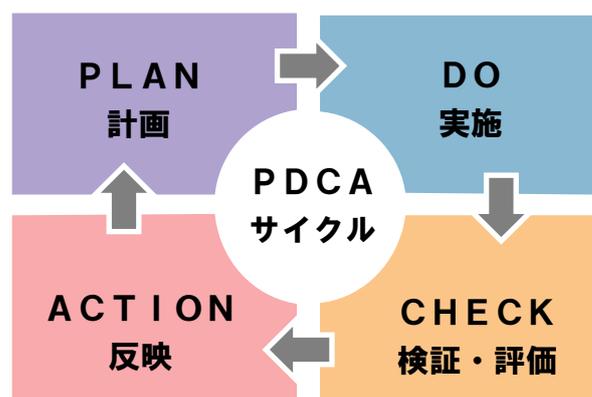
都市計画マスタープランは、都市計画の基本的な方針であり、長期的な視点に立った都市の将来像やその実現に向けた取組の方向性を示すものです。

今後、都市計画マスタープランに示す、取組の方向性に沿って、関連する各分野の実行計画に基づき、都市計画決定や都市計画事業等を進めていきます。

めざすべき都市像を実現していくためには、相当程度時間を要することから、都市計画には、一定の継続性、安定性が求められる一方で、今後の社会情勢の大きな変化にも柔軟に対応していく必要があります。

そのため、それらの変化に的確かつ柔軟に対応していくためにも、計画（PLAN）を、実施し（DO）、その結果を検証・評価し（CHECK）、反映（ACTION）していく仕組みも求められています。

今後、都市計画の動向、都市計画事業の進捗や地域における取組の状況、都市を取り巻く社会環境の変化などを踏まえ、関連する分野ごとの進行管理（実行計画における指標など）や都市計画基礎調査をはじめとする各種統計等を活用しながら、都市計画マスタープランの検証を行い、必要に応じて、見直しを行います。





## 第2章 拠点別構想

---

1. 拠点別構想の役割
2. 都心
3. 臨海都市拠点
4. 泉ヶ丘都市拠点・泉北ニュータウン
5. 中百舌鳥都市拠点
6. 美原都市拠点



# 1. 拠点別構想の役割

## (1) 拠点別構想の趣旨

全体構想では、めざすべき都市構造として、各拠点や交通ネットワーク、市街地の方向性を示しています。拠点については、鉄道駅等を中心に都心、都市拠点、地域拠点、駅前拠点と階層性をもった拠点を位置づけ、それぞれの個性や魅力を活かした拠点を形成していくこととしています。

各拠点における、市民、事業者、行政などさまざまな主体による取組を一体的に進めていくには、そのための指針が必要です。拠点別構想では「都心」及び「都市拠点」を、都市の存在感や暮らしの魅力を高めるため重点的に取組を進めるべき拠点として位置づけ、より詳細な拠点形成の方向性を示します。

## (2) 拠点別構想の役割

### ① 拠点のめざすべき姿を踏まえた中長期的な指針を示す

全体構想のめざすべき都市構造では、全市的な観点から各拠点のめざすべき姿を示しています。拠点別構想においては、このめざすべき姿を実現するため、拠点の形成に関わる主体が中長期的な視点を共有しながら取組を進められるよう、その方針を拠点ごとに具体化して示します。

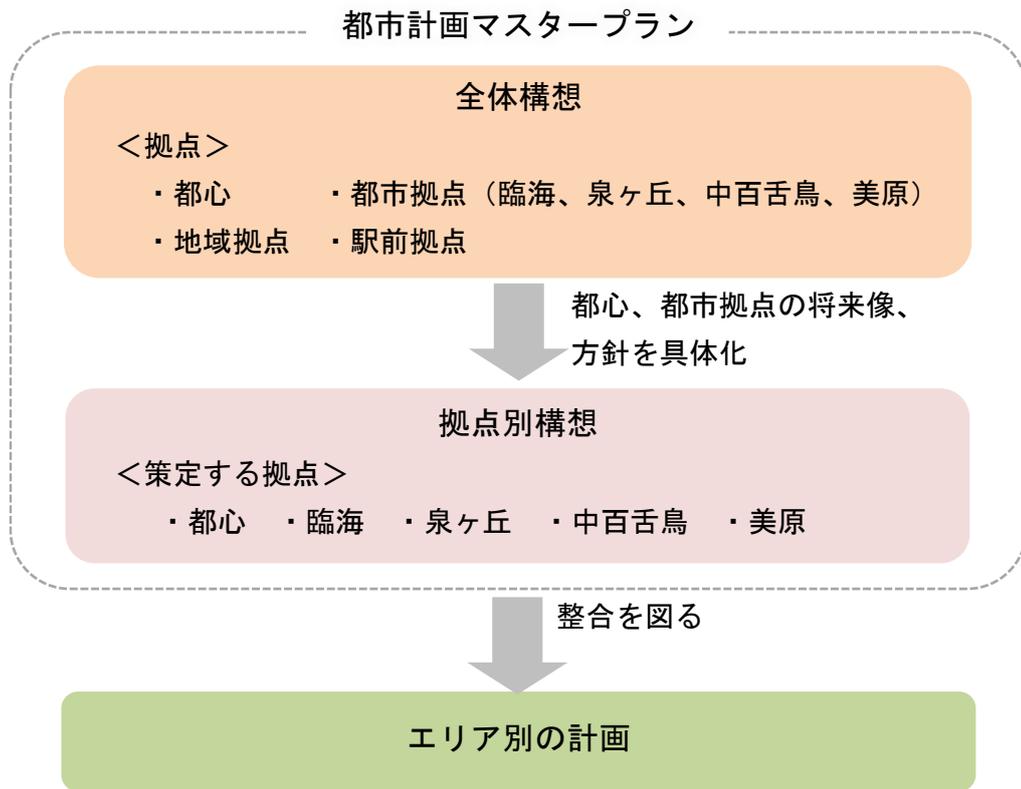
なお、全体構想においては、主に集約型都市構造を実現するという観点から、圏域による階層性などを踏まえて各拠点の役割を位置づけています。拠点別構想においては、これに加えて、各拠点の特徴に応じた個性や魅力の創出にも重点をおき、本市が「訪れたい」「働きたい」「住みたい・住み続けたい」都市になるという観点から、各拠点の方向性を示しています。

### ② さまざまな主体による取組を誘発する

拠点の形成は、行政による取組や規制・誘導だけで実現できるものではなく、市民や民間事業者など、さまざまな主体の連携・協働による取組が必要不可欠です。

拠点別構想を示すことによって、民間事業者による開発や地域における市民の活動などを誘発し、プロジェクトの相乗効果により魅力的な拠点の形成を図ります。

なお、各拠点において、より詳細な計画を策定する場合は、拠点別構想と整合を図るものとします。





## (3) 拠点整備の方針

### I 土地利用の方針

#### 方針1 堺東駅周辺の活性化

堺東駅周辺エリアでは、商業・業務などの機能の充実を図り、多様な人が交流する拠点の形成を推進し、人々が安全・快適に過ごせる人中心のウォーカブルな市街地の形成を図ります。

##### 1-① 連続立体交差事業の推進

- 踏切に起因する交通渋滞や事故の解消、鉄道に分断された市街地の一体化による都市の活性化を図るため南海高野線の連続立体交差事業を推進します。

##### 1-② 駅前空間の再編検討

- 連続立体交差事業を見据え、駅街区の更新検討や周辺エリアとのアクセスの強化検討など、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。

##### 1-③ 市街地の更新検討

- 施設の老朽化等が進み機能更新が停滞しているエリアの更新を図り、歩いて楽しいエリアの形成を進めます。

##### 1-④ 人が主役の空間形成

- 安全で快適な歩行者環境や居心地の良い滞留空間の創出・充実を図り、回遊性が高いウォーカブルな空間形成を進めます。

#### 方針2 堺駅・堺旧港周辺の活性化

堺駅周辺エリアは、空港や港、鉄道などとの良好なアクセスを活かし、低未利用地の有効活用を図りながら、観光や国際交流のゲートウェイ、広域交通の結節点として、圏域内外との新たな交流が生まれるエリアをめざします。また、環濠エリアの歴史文化や、ベイエリアなどの貴重な資源を活かし、国内外から多くの方が訪れ、新たな経済、文化、ビジネスなどが創出されるエリアをめざします。

##### 2-① 水辺空間を活かした魅力向上

- 堺旧港及び内川・土居川の水辺空間や、大浜公園、旧堺燈台などの都市ストックの活用、堺旧港親水護岸及びその周辺整備の推進により、ボーダーレスに広がる公共空間と、居心地の良い豊かな都市を創造します。

##### 2-② 堺駅・堺旧港周辺の回遊性向上

- 堺駅から堺旧港、大浜公園に至るエリアが、海辺を感じられる一体的な空間となるよう、道路による街区の分断を解消し、安全で快適な都市空間の再編・回遊性の向上を図ります。

**2-③ 駅前空間の再編**

- 堺駅周辺地域については、空港や港、鉄道などとの良好なアクセスを活かし、広域交通の結節点として、交通ターミナルの整備を進め、駅周辺への都市機能の集積を図るなど、ゲートウェイとしてふさわしい都市空間を創造します。

**2-④ 楽しく快適に過ごせる都市機能の充実**

- 観光や国際交流の玄関口として、来街者が楽しく快適に過ごし、交流できるよう、業務、商業をはじめとした都市機能の集積・充実を図ります。

**方針3 歴史・文化を活かした環濠エリアの活性化**

環濠エリアでは、数多く残る歴史的な建造物や伝統産業、内川・土居川の水辺空間などの歴史・文化資源を保全、活用しながら、堺ならではの魅力を創出します。

**3-① 歴史的なまちなみ景観の保全・形成**

- 環濠エリア北部においては、町家や寺社等の歴史的な建造物の保全、歴史的なまちなみ景観の保全・形成を図ります。

**3-② 環濠の水辺を活かした魅力創出**

- 内川・土居川周辺における公園の再整備や賑わい創出につながる機能の導入、海辺・堺旧港との水辺ネットワークの形成など、環濠の水辺を活かした魅力創出を図ります。

**3-③ 観光周遊ルートの整備**

- 堺東駅、堺駅や、環濠エリアに位置する「さかい利晶の杜」や「堺伝統産業会館」などの拠点と、大仙公園周辺など、市内各拠点エリアを周遊するルートの構築などにより回遊性の向上を図り、来街者の増加をめざします。

**方針4 都心にふさわしい多様な都市機能の集積****4-① 都心への業務機能集積**

- 本市の発展を牽引する都心の機能を強化するため、事業所の立地促進や魅力あるオフィスの供給促進により、エリアへの業務機能集積を図ります。

**4-② 利便性を活かした居住の促進**

- 都心において、拠点周辺の利便性を活かして居住を促進するため、商業施設、生活利便施設などの機能集積や、良好な都市型住宅の供給を誘導します。

## II 道路・交通の方針

### 方針5 都心の移動環境の充実

#### 5-① 都心と市内外との交通ネットワークの強化

- 大阪ベイエリア・関西国際空港など、多方面からの広域的なアクセスの向上を図ります。

#### 5-② 都心内の交通ネットワーク形成

- 大小路線において、堺駅と堺東駅を結ぶ新たな交通システムの導入により、広域アクセス性の向上の視点も踏まえ、交通ネットワークの機能強化を図ります。

#### 5-③ 移動環境の向上

- 都心に点在するスポットを回遊しやすくなるよう、新たなモビリティの活用も視野に入れ、移動環境の充実を図ります。
- 徒歩、自転車、公共交通などさまざまな移動手段を目的に応じて選択できるような移動環境を整え、ICTの活用などによりシームレスに移動できるよう、移動手段間の連携を図ります。

#### 5-④ 楽しく回遊できる歩行者空間の形成

- 都心の骨格軸となる大小路線及び大道筋の沿道では、安全で快適な歩行者空間の形成、交流空間の充実や来街者の増加につながる都市機能の誘導などにより、楽しく回遊できる人が主役の都市空間の形成を図ります。

#### 5-⑤ 自転車通行環境の整備

- 都心については、水辺や歴史的なまちなみを活かしながら歴史・文化・観光施設を巡るルートにおいて、安全で快適な自転車通行環境の整備を行い自転車による回遊性の向上を図ります。

## III 環境の方針

### 方針6 エネルギー消費の削減

#### 6-① エネルギーの面的利用の推進

- 一体的な土地利用更新の機会における、先進技術の導入によるZEB化の促進、エネルギーの面的利用による地域全体のエネルギー効率の向上などに取り組みます。

## IV 安全・安心の方針

### 方針7 災害に強い都市の形成

#### 7-① 建築物の機能更新促進等による防災力の向上

- 建築物や都市基盤の耐震化・不燃化の促進、避難場所となる広場等の整備推進などより都市の防災力向上を図ります。

#### 7-② 津波や高潮からの避難を意識した対策の推進

- 津波避難対象地域等については、建築物の耐震化を促進し、倒壊を防止することや、狭あい道路の拡幅など、道路空間の確保を行い、円滑に避難できる環境の形成を進めます。
- 津波対策として、「堺市津波避難計画」に基づき円滑な避難を促進し、避難が困難な場合の緊急一時避難に対応するための避難ビルの指定を進めます。また、高潮対策として、想定される最大規模の高潮における影響範囲への災害リスクの周知につとめ、大阪府や近隣市と連携し、避難の考え方の共有や周知方法の徹底など更なる避難対策の検討を進めます。

#### 7-③ 防災力向上に向けたコミュニティの活性化

- 市民・事業者等さまざまな地域の取組主体による自発的な防災活動や、防災に対する意識の向上と事前の備えを促進します。

#### 7-④ 広域的な来街者などの帰宅困難者対策の推進

- 広域的な来街者が集まる駅周辺においては帰宅困難者対策を進め、官民連携による災害対応・体制の強化を図ります。

## V 官民連携の方針

### 方針8 エリアマネジメントによるエリア価値の向上

#### 8-① エリアマネジメントの推進

- 行政、市民、事業者、市民活動団体等と連携したエリアマネジメントの推進を図り、地域の良好な環境や価値を高める取組を進めます。



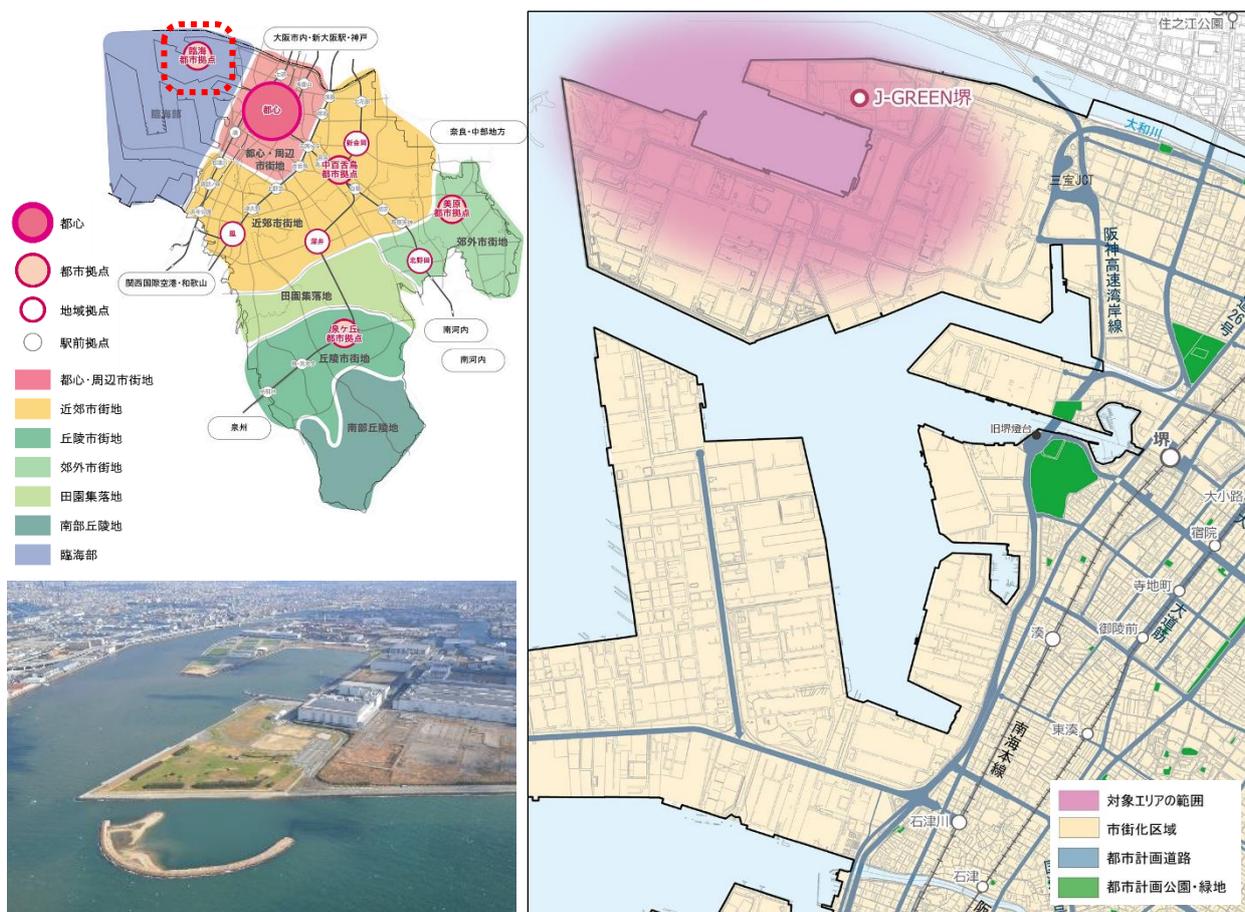
図表 2-2-2 都心における拠点整備方針図

### 3. 臨海都市拠点

#### (1) 対象エリアと地区の状況

拠点別構想における臨海都市拠点のエリアは、概ね下図の範囲とします。

臨海都市拠点のエリアは、大部分が生産機能や物流機能等が集積する工場地であり、北泊地周辺にはスポーツ施設（J-GREEN堺）や商業施設も立地しています。また、阪神高速道路湾岸線、新たに開通した大和川線三宝ランプに近接し、大阪、関西国際空港、神戸、奈良方面への高いアクセス性を有しています。



図表 2-3-1 臨海都市拠点の位置図

#### (2) 拠点整備の目標

**世界をリードする産業拠点と海辺を活かした  
集客・レクリエーション拠点の形成**

高度な生産機能や物流機能等の集積など世界をリードする産業拠点の形成と、海辺の特性を活かした親水空間の整備やスポーツ、健康増進の場の創出による集客・レクリエーション拠点の形成を図ります。

## (3) 拠点整備の方針

### I 土地利用の方針

#### 方針1 産業機能の強化

##### 1-① 産業機能の高度化の促進

- 本市の産業機能の持続的な発展に向け、環境エネルギーや健康医療等の成長産業分野への進出、ICTを活用した先端技術の研究開発など、企業の競争力を高める投資を促進し、産業のイノベーションによる脱炭素型の社会への貢献や、産業機能の高度化を図ります。

##### 1-② 産業集積の促進

- 関西国際空港への高いアクセス性、広域的な道路ネットワークや、国際拠点港湾に指定されている堺泉北港の機能などを活かし、優れた技術を持つ製造業やエネルギー関連企業など、本市が有する多種多様な付加価値の高い産業集積の更なる促進や、産業活動の基盤となる高度な物流機能等の整備促進を図ります。

#### 方針2 海辺を活かした集客・レクリエーション拠点の形成

##### 2-① スポーツ・レクリエーション機能の強化

- J-GREEN堺を核として、水辺の特徴を活かしつつスポーツ・レクリエーション機能等の集積を進め、飲食・買物などを楽しめる商業・集客機能の充実を図ります。

##### 2-② 魅力ある親水空間の整備

- 基幹的広域防災拠点となっている大規模緑地や生物多様性に配慮した人工干潟、水環境の改善への取組、賑わいの場を創出する人工海浜などを活かし、海を楽しみ憩える親水空間の形成を進めます。

### II 道路・交通の方針

#### 方針3 アクセス性の向上

##### 3-① 広域・拠点ネットワークの形成

- 臨海部と都心とをつなぐ交通ネットワークの機能を強化します。また、海辺の活性化と連携してベイエリアの回遊性を高めるため、大阪ベイエリア・関西国際空港方面などへの海上アクセスルートの構築を図ります。

##### 3-② 自転車通行環境の整備

- 大和川沿川における広域的なネットワーク形成の一環として、自転車通行環境の整備によるアクセス性の向上を図ります。

---

### III 環境の方針

---

#### 方針4 環境負荷の低減

##### 4-① 脱炭素型・循環型産業への転換

- ICTを活用した省エネ化や生産性の向上、臨海部に集積する各種エネルギーインフラを活かした再生可能エネルギー・新エネルギーの活用により、脱炭素型・循環型産業への転換を促進します。

---

### IV 安全・安心の方針

---

#### 方針5 災害に強い都市の形成

##### 5-① 基幹的広域防災拠点の整備促進による防災性の向上

- 大規模地震等の災害が発生した場合の物資の緊急輸送等、府県を越えた広域的な防災活動拠点として、防災緑地や耐震強化岸壁など大規模地震対策施設の整備を促進します。

##### 5-② 津波に対する重点的な対策の推進

- 津波避難対象地域であり、津波避難ビルの指定や、市民や事業所の速やかな避難経路及び方法の確立に向けた取組を進めます。

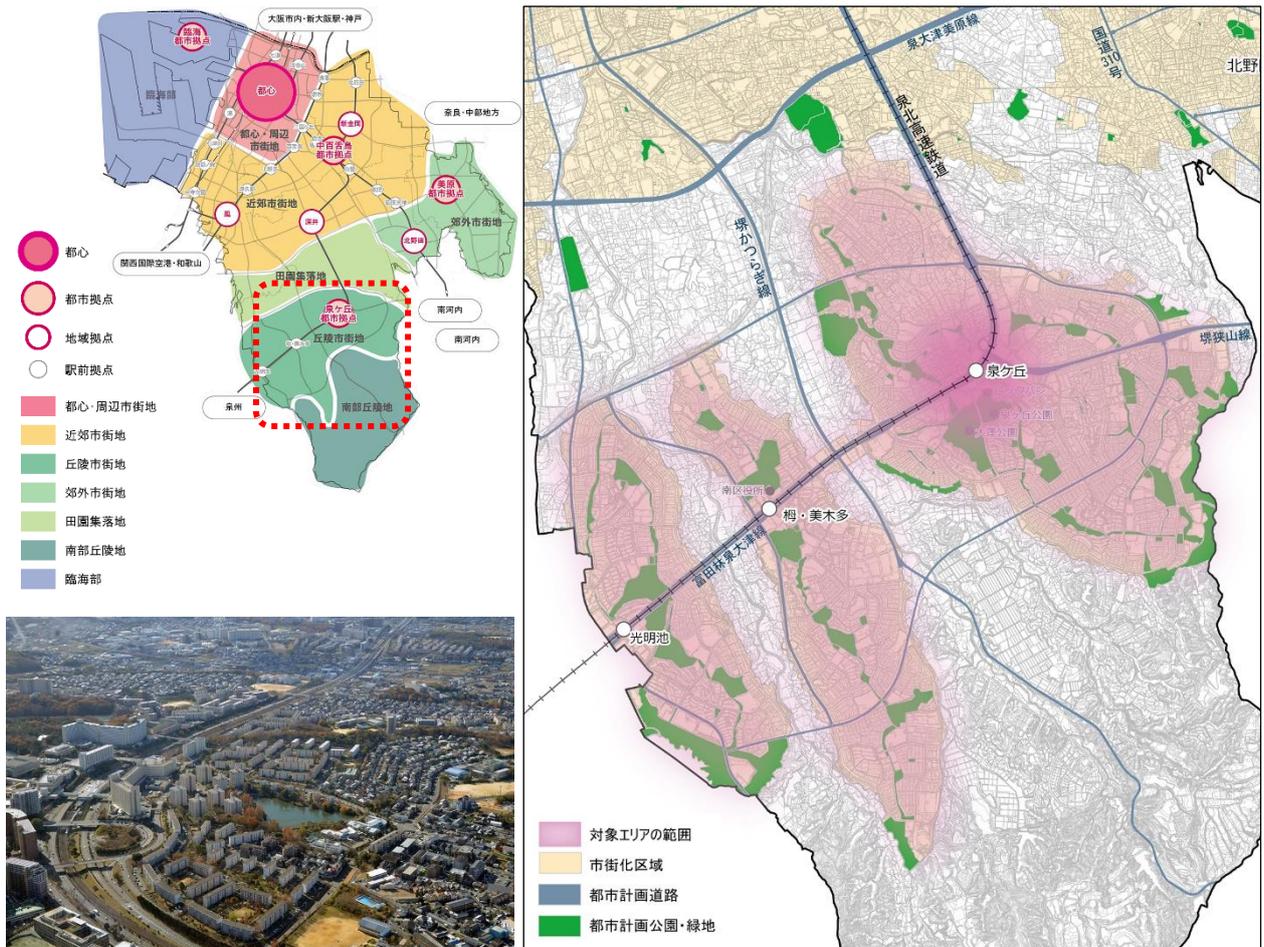
## 4. 泉ヶ丘都市拠点・泉北ニュータウン

### (1) 対象エリアと地区の状況

拠点別構想における泉ヶ丘都市拠点を含む泉北ニュータウンのエリアは、概ね下図の範囲とします。

泉北ニュータウンは、高度経済成長期の住宅需要に応えるため、新住宅市街地開発事業により計画的に整備され、緑豊かな住環境を有する市街地として成長してきました。一方、昭和42年のまちびらきから50年以上が経過し、社会環境の変化に伴い、人口減少、高齢化の進行、住宅や施設の老朽化等の課題が顕在化しています。

泉北ニュータウンは泉ヶ丘、樺・美木多、光明池の各駅を中心に3つのエリアで構成され、各駅前には地区センターとして地域の生活サービスの核となる商業・業務施設等が集積しています。特に、泉ヶ丘駅周辺には、泉北ニュータウンの中核的タウンセンターとして、広域的な圏域を有する商業施設を中心に、文化・医療・学術機能などが集積し、周辺には大規模な都市計画公園・住宅団地が立地しています。



図表 2-4-1 泉ヶ丘都市拠点・泉北ニュータウンの位置図

## (2) 拠点整備の目標

### 豊かな緑空間と多様な都市機能が調和した 新しい時代の「ニュータウン」の実現

泉北ニュータウン及びその周辺エリアに圏域の及ぶ拠点である泉ヶ丘を中心とした多様な都市機能の集積、計画的に整備された住宅ストックと豊かな緑といった市街地の特徴や、ICT等の最先端技術を活用することで、多様な世代が「住み」「集い」「働き」安心して暮らし続けることができる持続可能な市街地をめざします。

## (3) 拠点整備の方針

### Ⅰ 土地利用の方針

#### 方針1 泉北ニュータウンを牽引する拠点の形成

泉ヶ丘駅周辺地区は、泉北ニュータウン全体及びその周辺地域にも商圈が及ぶ中核的タウンセンターとして、商業、居住、教育機能等に加え、次世代ヘルスケア産業など多様な都市機能の集積を図ることにより、広域的に人をひきつける魅力的な拠点の形成を図ります。

##### 1-① 健康長寿を実現する都市機能の向上

- 泉ヶ丘駅周辺では、開設予定の近畿大学医学部・近畿大学病院を中心として、泉北ニュータウン周辺地域も含めた市民の健康な暮らしを支える、多様な健康・医療サービス機能の集積を図ります。
- 大学病院等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の形成を図ります。

##### 1-② 豊かな緑を活かした居心地の良い空間形成

- 泉ヶ丘公園は、既存の豊かな緑などの自然を活かし、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。
- Park-PFI制度を導入した大蓮公園においては、既存の施設を活用しながら、公園の利便性の向上、交流の場の創出に向け、民間活用を促進します。
- 大学病院等の開設を契機として、心身ともに健やかな生活を営むことができる健康長寿や安全・安心の取組を進めるため、健康増進にも利活用できる公園の再整備を進めます。

## 方針2 都市機能の再編

人口減少・高齢化が進行し、住宅・施設の老朽化が進む泉北ニュータウンを、多様な世代やライフスタイルに対応した持続可能な市街地とするため、都市機能の再編を進めます。

### 2-① 地区センターの機能再編

- 泉ヶ丘駅をはじめ、泉北高速鉄道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。

### 2-② 近隣センターの機能再編

- 近隣センターについては、オープンスペースの適切な維持管理と有効活用を通じて、商業機能やサービス機能、地域のコミュニティ機能の維持・向上につとめます。また、各センターの状況や周辺環境に合わせ、地権者や商業者などの民間事業者と連携して時代の変化に対応した機能再編を促進します。

### 2-③ 公的賃貸住宅の更新による新たな機能導入

- 泉北ニュータウンの総住宅数の約半数を占める公的賃貸住宅について、住宅ストックの更新に伴い発生する活用用地を活かし、多様なライフスタイルに対応した都市機能の充実を図ります。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。
- 公的賃貸住宅事業者と周辺の病院・福祉関連事業者等の連携や、公共空間のバリアフリー化等により、高齢者をはじめ多様な世代が安心して暮らせる住環境を形成します。

### 2-④ 職住一体・近接型の就業の場の形成

- 泉北ニュータウンにおける職住一体・近接のライフスタイルの実現に向けて、公的賃貸住宅の更新に伴う活用用地や低未利用地、既存ストックの空室等を活用した働く場の導入を進めます。
- 近畿大学医学部・近畿大学病院の開設に伴い産業集積拠点の形成を図ることで、働く場と事業機会の創出を進めます。
- 仕事を含めたライフスタイルの変化に対応したリモートワークやコワーキングスペース、サテライトオフィスなど、ICT等を活用した職住一体・近接型の就業の場の形成を進めます。

## II 道路・交通の方針

### 方針3 泉北ニュータウンの移動環境の充実

#### 3-① 拠点周辺の交通アクセス・歩行者ネットワーク改善

- 多くの人を利用する駅や地区センター周辺については、デッキや歩道のバリアフリー化、再整備等により歩行者動線の改善を図ります。
- 新たな施設立地や将来の交通需要などを考慮した駅周辺の交通アクセス改善を図ります。

#### 3-② 移動環境の向上

- 高齢化の進行や近隣センターにおける商業機能の低下、起伏の激しい地形などを起因とする移動困難者や買い物困難者の移動利便性を向上させるため、オンデマンドを含む次世代モビリティの導入や公共交通との連携について検討を進めます。

## III 環境の方針

### 方針4 豊かな緑の保全・育成と緑を活かした魅力創出

#### 4-① 公園等を活用した交流の創出

- 公園や広場のオープンスペースを活用したイベントの実施やアクティビティの充実により、多様な交流の創出を図ります。

#### 4-② 楽しみながら健康に暮らすための都市空間創出

- 公園や緑道などの豊富な緑を活かし、楽しみながら健康長寿にもつながる、歩きやすい・歩きたくなる安全で快適な都市空間の形成を図ります。

#### 4-③ 自然や農空間にふれる環境の整備

- 農空間の緑地機能、防災機能などの公益的機能が持続的に発揮されるよう農業生産活動の向上に取り組み、泉北ニュータウン周辺の豊かな里山や農空間などを活かして、自然や農業にふれあうことのできる環境を整備し、地域学習、環境学習などの場としての活用を図ります。

### 方針5 市街地の更新に伴う脱炭素化の推進

#### 5-① 面的な更新の機会を捉えた脱炭素化の推進

- 新たな大規模施設の立地や公的賃貸住宅の建て替えなど、市街地の面的な更新の機会を捉えて、先進技術の導入による建築物のエネルギー利用の効率化、面的利用による地域全体のエネルギー効率向上などに取り組みます。

## IV 市街地・住環境整備の方針

### 方針6 若年・子育て世帯の居住促進

高齢化、生産年齢人口の減少が進む泉北ニュータウンにおいて、良好な住環境、安心して子育てができる環境を整え、若年・子育て世帯が住みたい、住み続けたいと思える市街地をめざします。

#### 6-① 若年・子育て世帯のニーズにあった住環境の形成

- 既存の住宅ストックや郊外地域のゆとりある環境を活かし、リノベーション等の手法により、若年・子育て世帯のニーズに合った暮らしやすい住宅の供給を促進します。
- 大阪都心部への良好なアクセスや市街地の豊かな緑を活かした、若年・子育て世帯に魅力的な住環境の形成を図ります。
- 若年・子育て世帯が、自分のライフスタイルにあわせて自宅や自宅周辺で仕事をする職住一体・近接の暮らしができる住環境の形成を図ります。

#### 6-② 安心・快適な子育て環境の形成

- 地域で安心して子どもを産み育てられるよう、多様な子育て支援・サービスや教育機能の充実、子どもが安全に遊び、通行できる緑道や公園などの整備・更新を進めます。

#### 6-③ 子育て世帯が楽しめる場の形成

- 泉ヶ丘駅周辺では、泉ヶ丘公園とビッグバンを一体的に活用することで、魅力的で多彩な遊びが体験できる施設や楽しく子育てできる機能等を充実させ、子どもも親も楽しみながら交流でき、何度も訪れたいくなるような居心地の良い場を形成します。

### 方針7 スマートシティによる市民生活の向上

#### 7-① ICTの活用

- 多様な交通手段とサービスが連携した便利で楽しい生活型のMaaSの実現、高齢者等の見守りや介護予防、認知症の早期発見等の仕組みの構築、職住一体・近接型のライフスタイルのためのリモートワーク拠点の整備等、様々な政策分野でICTを活用した取組を推進し、都市魅力の向上、利便性の高い市民生活の実現を図ります。

---

## V 官民連携の方針

---

### 方針8 エリアマネジメントによるエリア価値の向上

#### 8-① エリアマネジメントの推進

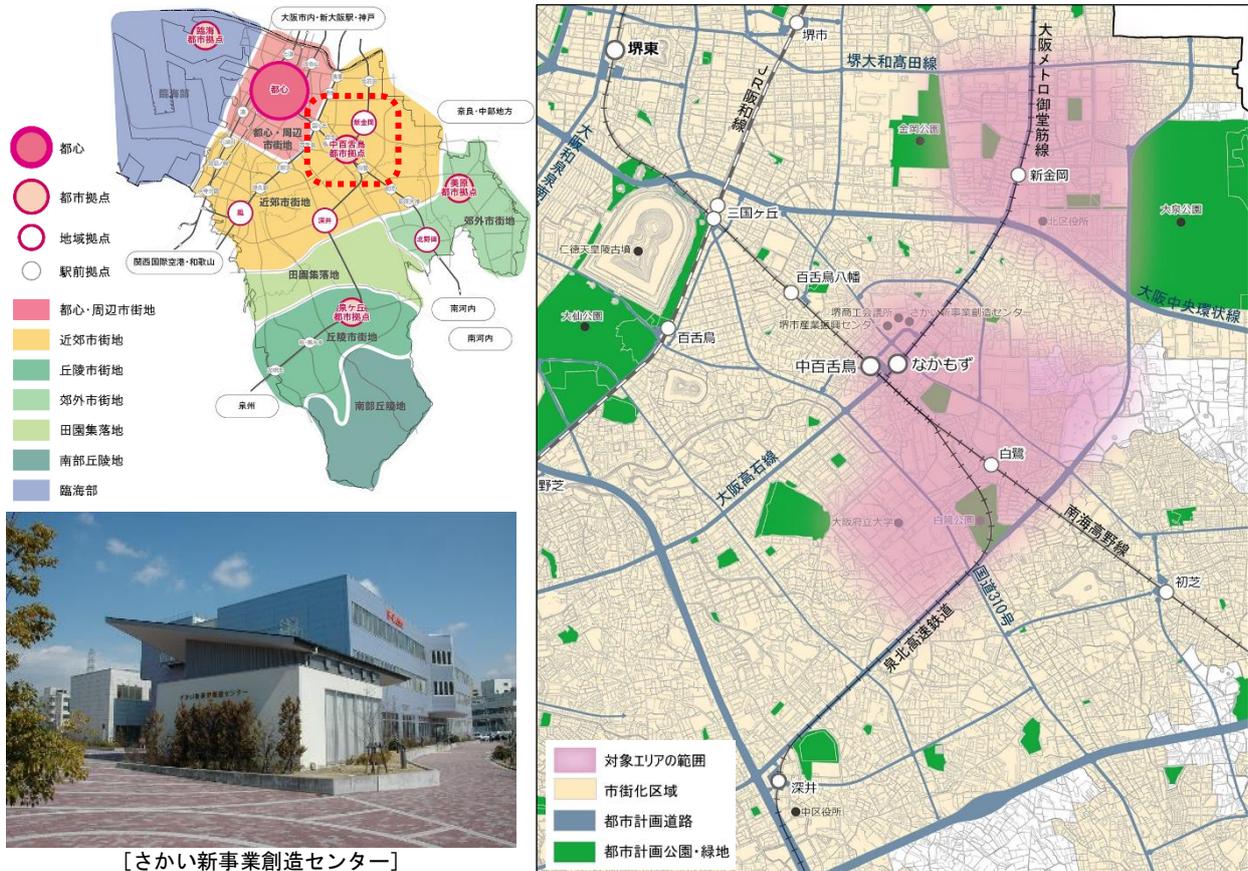
- 地区センターや近隣センター、住宅地などのエリアにおける地域の価値や魅力の向上に向けて、住民、事業者と行政が連携しながらエリアマネジメントの推進を図ります。
- 特に、泉ヶ丘地区においては、エリアマネジメント組織の構築に向け取り組みます。

## 5. 中百舌鳥都市拠点

### (1) 対象エリアと地区の状況

拠点別構想における中百舌鳥都市拠点及び関連する新金岡地区のエリアは、概ね下図の範囲とします。

中百舌鳥都市拠点のエリアにおいては、南海高野線・地下鉄御堂筋線・泉北高速鉄道などの交通結節点である中百舌鳥駅前に商業施設や住宅等が集積しています。また、駅の周辺地域には、堺市産業振興センターやさかい新事業創造センター、堺商工会議所などの新産業創出・産業支援機能や、大阪府立大学などが位置しています。



図表 2-5-1 中百舌鳥都市拠点の位置図

### (2) 拠点整備の目標

**産学官が連携して、新産業やビジネスを創出し、  
都市の賑わいと多様な交流を育むイノベーション創出拠点の形成**

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・ICT関連企業などの集積、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の創出を進め、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。

## (3) 拠点整備の方針

### I 土地利用の方針

#### 方針1 新たな産業機能の集積促進

##### 1-① 産業支援、起業支援機能の充実

- 産業支援機能を有する堺市産業振興センター、さかい新事業創造センター、堺商工会議所などが立地する中百舌鳥駅周辺において、スタートアップやICT関連企業の立地促進、先端技術を有する研究機関の集積等を図ります。
- また、大阪府立大学・大阪市立大学統合後の新大学では、中百舌鳥キャンパスに工学系の学部の配置が予定されていることから、産学官の連携を推進し、新産業を創出する次世代クラスターの形成をめざします。

### II 環境の方針

#### 方針2 市街地の更新に伴う脱炭素化の推進

##### 2-① 面的な更新の機会を捉えた脱炭素化の推進

- 新たな大規模施設の立地や公的賃貸住宅の建て替えなど、市街地の面的な更新の機会を捉えて、先進技術の導入による建築物のエネルギー利用の効率化、面的利用による地域全体のエネルギー効率向上などに取り組みます。

### III 市街地・住環境整備の方針

#### 方針3 利便性を活かした多様な都市機能の集積

##### 3-① 賑わい・交流を生み出す都市機能の導入

- 新たな産業の拠点、交通結節点にふさわしい、多様な人々の交流と賑わいが生まれるエリアをめざし、交通事業者などと連携しながら、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。

##### 3-② 利便性を活かした居住の促進

- 子育て世帯を中心に多世代が快適に暮らせる都市型住宅の供給を促進します。また、既存の住宅ストックを活用し、職住一体・近接を実現する業務機能、都市型居住を支える商業や子育て機能の充実を図ります。

## 方針4 新金岡地区（関連エリア）における居住魅力の創造

### 4-① 公的賃貸住宅の更新を契機とした住環境の向上

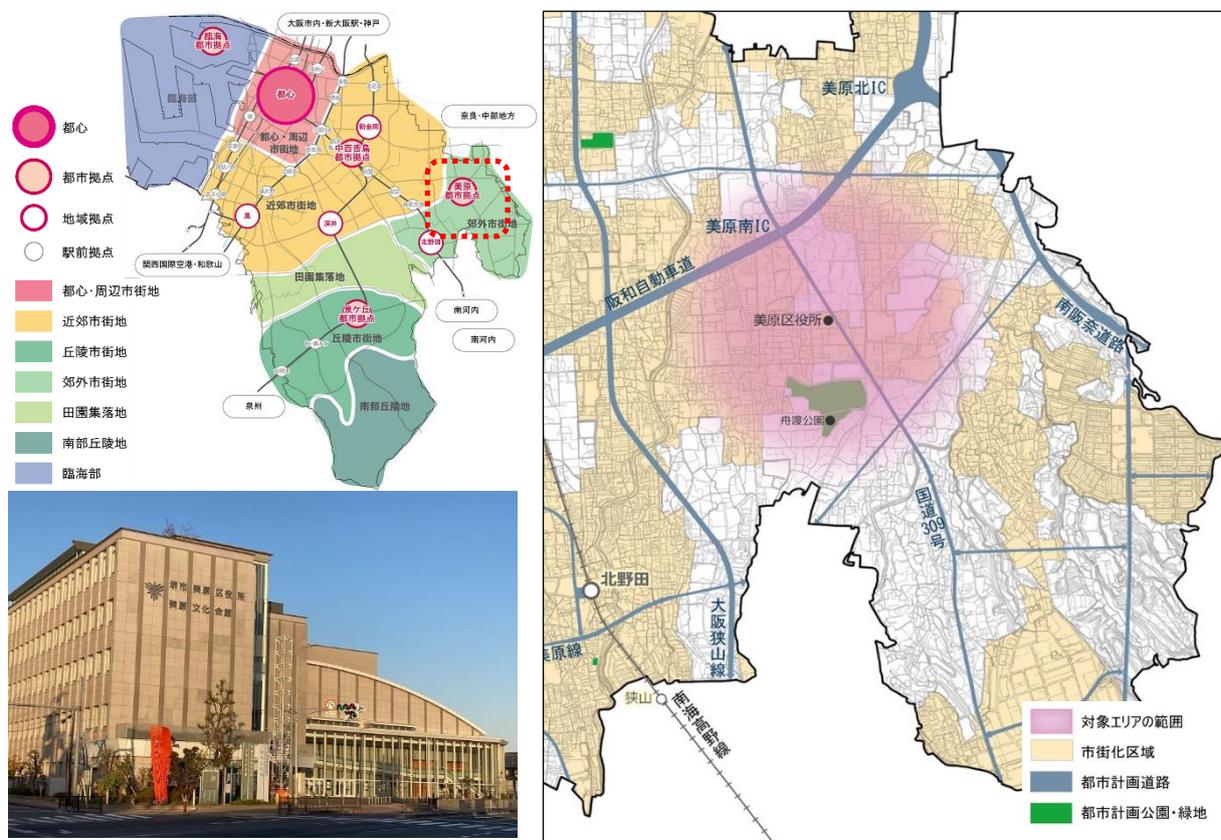
- 新金岡地区においては、子育てしやすい定住魅力のある市街地をめざし、公的賃貸住宅の建て替え等を契機として、時代の要請に対応した住宅の供給や、活用用地を活かした都市機能の充実を進め、高齢者、障害者等にやさしいすべての人が安心して暮らせる市街地の形成を図ります。
- 中百舌鳥駅周辺と一体となって、地下鉄御堂筋線沿線地域の生活の拠点を形成する新金岡駅周辺には、生活の利便性向上や賑わいの創出につながる都市機能の集積を図ります。
- 大泉緑地・金岡公園をはじめとした公園や緑道と、緑道沿いの土地利用などにより、緑のネットワークの強化を図ります。また、公園の機能を活かした地域の活性化に向けて、パークマネジメントを推進します。

# 6. 美原都市拠点

## (1) 対象エリアと地区の状況

拠点別構想における美原都市拠点のエリアは、概ね下図の範囲とします。

美原都市拠点は、美原区役所を中心としたエリアで、平成17年の旧美原町と本市との合併以降、国道309号沿道を中心に、複合シビック施設などの行政・文化機能の整備や、土地区画整理事業等に伴う商業施設の立地など、地域の生活拠点としての都市機能集積が進んでいます。また、阪和自動車道のインターチェンジに近く、広域的なアクセス性に優れています。



[美原区役所・文化会館]

図表 2-6-1 美原都市拠点の位置図

## (2) 拠点整備の目標

**人やモノが集まり地域の活力を育む、環境と調和した拠点の形成**

幹線道路による広域アクセス性を活かし、南河内地域や奈良方面との交流結節拠点として、また、美原地域の日常生活を支える地域の拠点として、環境との調和を図りながら、商業・物流機能や産業機能などを集積し、多くの人が集まり地域の活力を育む市街地の形成を進めます。

## (3) 拠点整備の方針

### I 土地利用の方針

#### 方針1 産業機能の誘導

##### 1-① 広域アクセス性を活かした都市機能の立地誘導

- 美原都市拠点を中心とした美原区域においては、阪和自動車道や南阪奈道路、国道309号等の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、物流や環境関連等の産業機能の立地誘導を図ります。
- 開発ニーズの予想される幹線道路沿道等の市街化調整区域においては、農地や自然環境との調和に配慮しながら、都市計画手法の活用等も視野に入れて、産業機能の立地について検討します。

### II 道路・交通の方針

#### 方針2 拠点ネットワークの形成

##### 2-① 交通ネットワークの機能強化

- 美原区域の持続的な発展に向けて、美原区域と都心などをつなぐ交通ネットワークの形成について、検討を進めます。

### III 環境の方針

#### 方針3 市街地の更新に伴う脱炭素化の推進

##### 3-① 面的な更新の機会を捉えた脱炭素化の推進

- 新たな大規模施設の立地など、市街地の面的な更新の機会を捉えて、先進技術の導入による建築物のエネルギー利用の効率化、面的利用による地域全体のエネルギー効率向上などに取り組みます。

## IV 市街地・住環境整備の方針

### 方針4 郊外の生活を支える拠点の形成

#### 4-① 周辺住民の生活を支える拠点市街地の形成

- 行政機能等の集積が進む美原区役所周辺の国道309号沿道において、引き続き、民間活力を活用しながら、周辺住民の日常生活を支える商業機能等の集積など、計画的な土地利用を誘導し、地域の拠点となる市街地の形成を進めます。

#### 4-② 職住一体・近接の市街地の形成

- 拠点周辺における商業機能等の集積、新たな産業機能の立地に加え、住宅と工場が併存する市街地における工場の操業環境の維持などにより、働く場を創出し、職住一体・近接の実現を図ります。

#### 4-③ 優良な農地の保全・活用

- 美原区域の市街化調整区域を中心に広がる優良な農地の保全など、営農環境を維持・改善します。また、環境・防災や教育等の多面的な機能を発揮する農空間を活用して地域における取組を促進します。



# 資料編

---

■堺市都市計画マスタープラン策定経過

■用語集



# 堺市都市計画マスタープラン策定経過

## 1. 堺市都市計画審議会審議経過

開催日		内容	
令和元年度 第3回	令和元年 11月18日	報告	堺市都市計画マスタープランの改定について ・改定方針について
令和元年度 第4回	令和2年 1月23日	報告	堺市都市計画マスタープランの改定について ・全体構想素案について
令和2年度 第3回	令和2年 11月2日	報告	堺市都市計画マスタープランの改定について ・拠点別構想について
令和3年度 第1回	令和3年 5月12日	報告	堺市都市計画マスタープランの改定について ・堺市都市計画マスタープラン（素案）
令和3年度 第2回	令和3年 7月19日	諮問	堺市都市計画マスタープランの改定について ・パブリックコメント結果 ・堺市都市計画マスタープラン（案）

## 2. パブリックコメントの結果

項目	内容
意見募集期間	令和3年3月30日(火) ~ 4月30日(金)
意見提出人数	8人
意見項目総数	21件 <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体構想について 13件</li> <li>・拠点別構想について 7件</li> <li>・その他について 1件</li> </ul>

### 3. 堺市都市計画審議会委員名簿

令和3年7月19日現在

役職名	氏名	所属団体及び職名	
会長	増田 昇	学識経験者	大阪府立大学名誉教授
副会長	吉川 敏文	市議会議員	議員
委員	伊藤 嘉余子	学識経験者	大阪府立大学教授
〃	内田 敬	学識経験者	大阪市立大学教授
〃	嘉名 光市	学識経験者	大阪市立大学教授
〃	久保 はるか	学識経験者	甲南大学教授
〃	弘本 由香里	学識経験者	大阪ガス(株)エネルギー・文化研究所 特任研究員
〃	藤本 英子	学識経験者	京都市立芸術大学教授
〃	葛村 和正	学識経験者	堺商工会議所会頭
〃	檀野 隆一	学識経験者	堺市農業委員会会長
〃	札幌 泰司	市議会議員	議員
〃	木畑 匡	市議会議員	議員
〃	石谷 泰子	市議会議員	議員
〃	三宅 達也	市議会議員	議員
〃	水ノ上 成彰	市議会議員	議員
〃	池尻 秀樹	市議会議員	議長
〃	野里 文盛	市議会議員	議員
〃	裏山 正利	市議会議員	議員
〃	荒武 泰子	関係行政機関 の職員	大阪府警察堺市警察部長
〃	三原 寧大	市長が適当と 認める委員	堺市自治連合協議会会長

# 用語集

## あ行

### アセットマネジメント

英語で「資産管理」のこと。  
道路や施設、上下水道設備等の都市基盤施設を「資産」ととらえ、その資産を効率よく計画・管理運用することを指す。

### アドプト制度

アドプト（ADOPT）とは英語で「養子縁組」のこと。  
ボランティアの住民や企業が「里親」になり、国・府・市が管理している道路や河川敷、公園などの区域を「養子」とみなして美化活動を行う仕組み。

### 一次避難地

地震や火災が発生したときに、住民が一時的に避難できるオープンスペース。  
大火の危険が迫った場合は避難中継基地となり、広域避難地に再避難する。

### インバウンド

原義は「外から中へ」であり、本計画での意は、訪日外国人旅行者のこと。

### 上町断層帯

大阪平野の西部、豊中市から大阪市を経て岸和田市に至る活断層帯。  
地震調査研究推進本部地震調査委員会によると、今後30年の間に地震が発生する可能性は2～3%であり、国内の主な活断層のうち地震発生の可能性が高いグループに属する。また、断層帯全体が一つの区間として活動した場合、マグニチュード7.5程度の地震が発生すると推定されている。

### ウォークابل

「歩きやすい」という意味の英語。  
「歩きたくなる」「出かけたくなる」「歩いて楽しい」といったまちのようすを指し、これまでの車中心から人中心の都市への転換の観点から用いられる。

### 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み。

### 沿道サービス機能

道路の円滑な交通を確保するために適切な位置に設けられる道路管理機能、休憩又は給油機能や、幹線道路沿道という利便性を活かした商業・業務などの機能のこと。

### オンデマンド

需要に応じて、または必要となった時だけ供給・配信する方式。

### 温室効果ガス

大気を構成する成分のうち、温室効果をもたらすもの。主なものとして二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロン類がある。

## か行

### カーボンニュートラル

人為的に大気中に排出される温室効果ガスの量と森林などが吸収する温室効果ガスの量との間で均衡が取れた状態。

### 環境共生住宅

地球環境の保全、地域生態系との親和性、居住環境の健康・快適性について適切な配慮がなされている住宅のこと。

### 環境モデル都市

低炭素社会の実現に向けて、温室効果ガスの大幅な削減など高い目標を掲げて先駆的な取組を行う都市として国から選定された都市。

### 環濠都市

周囲を濠で囲まれた都市のこと。  
堺市では、中世において、大道筋を中心とする旧市街地に環濠都市が形成されていた。

### 緊急交通路

地震災害時の救援物資等の輸送を円滑にするため、通行を確保すべき道路。

### 景観協定

景観計画区域内の一団の土地の所有者及び借地権を有する者が、全員の合意により締結する、その土地の区域における良好な景観の形成に関する協定。

### 景観地区

景観法に基づき、市街地の良好な景観の形成を図るために、都市計画に定めた地区。

### 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小さくする取組のこと。

### 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。

### 広域避難地

大地震などで発生する市街地大火に対して広域避難の最終の目的地となる施設で、住民の生命の安全を確保する都市防災施設。  
一定の規模を有する公園緑地、学校施設など公共施設、住宅団地などが該当し、市が指定する。

### 高規格堤防（スーパー堤防）

河川の計画規模を超える洪水による越水や長時間にわたる浸透が生じても破堤しない幅の広い緩傾斜の堤防のこと。

### 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。

### 高度地区

用途地域内において市街地の環境を維持し、又は土地利用の増進を図るため、建築物の高さの最高限度又は最低限度を定める地区。

### 高付加価値型産業

都市の人口、情報の集積や消費地に近いことを活かした、あるいは都市以外では成立しにくい産業をいう。  
主には情報産業やファッション産業、対事務所サービス、飲食・娯楽産業などという意味で、幅広く用いられている。

### 国土軸

日本の国土において、気候、風土、文化、経済などに共通性を有する地域の連なりからなる軸状の広域圏のこと。  
第5次全国総合開発計画（21世紀の国土のグランドデザイン）では、北東・日本海・西日本・太平洋新が想定されている。

**コワーキングスペース**

共有型のオープンスペースを共同で利用するオフィスの形態。

利用者間のコミュニケーション・情報や知恵の共有から、新たな発想や事業機会の創出を促す仕組みとして活用されている。

**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。

## さ行

**サテライトオフィス**

企業または団体の本拠から離れた場所に設置されたオフィスのこと。本拠を中心とした時に衛星（サテライト）のように存在するオフィスとの意から命名された。

**里山**

農地にクヌギやコナラの雑木林、川やため池等が接している二次的な自然環境のまとまりをいう。

**シェアサイクル**

自転車を利用する交通システム。複数のポート（自転車の貸し出し・返却場所）を配置し、いつでもどのポートでも自転車の貸し出し・返却が可能な都市交通手段。

**シェアリングエコノミー（共有経済）**

個人などが保有する活用可能な資産などをインターネット上のマッチングプラットフォームを介して個人なども利用可能とする経済活動。

**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。

**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。

**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。

**市街地再開発事業**

駅前などの地区で、防災などの都市機能を高めたり、地区にふさわしい高度な土地利用をはかるため、不燃化した共同建物に建替える事業で都市計画で定めたもの。

**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。

**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。

## 新エネルギー

太陽光や風力など、再生可能エネルギーを中心としたエネルギーのうち、法律で特に活用を推進しているエネルギーのこと。

「新エネルギー利用等の促進に関する特別措置法」に基づき政令で指定される「新エネルギー利用等の促進に関する基本方針」では、新エネルギーとして、太陽熱利用・風力発電・バイオマス発電など14種類が位置づけられている。

## 新住宅市街地開発事業

住宅に対する需要が著しく多い地域において、健全な住宅市街地の開発や居住環境の良好な住宅地の大規模供給を目的として実施される事業。

## 浸水想定区域

河川の氾濫や地震による津波、高潮等により浸水が予想される区域。

## スタートアップ

英語で「活動を始める」の意味。

日本では、「新たなビジネスモデルで急成長し、市場を開拓するフェーズにある企業」を指して使われる。

## スマートシティ

ICT（情報通信技術）等の先端技術を活用し様々な地域課題の解決を図り、また市民の利便性と生活の質の向上をめざす取組。

## 生産緑地

公害又は災害の防止、都市環境の保全等を図るため、市街化区域内の農地等で、都市計画で定めたもの。

## た行

### 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、建ぺい率・容積率などを定めた12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。

### 地理情報システム（GIS）

地理的位置に関する情報を持ったデータ（空間データ）を総合的に管理・加工し、視覚的に表示し、高度な分析や迅速な判断を可能にする技術。

### 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。

### 特別緑地保全地区

都市緑地法に基づき、都市内のまとまりある緑地を永続的に保全し、緑豊かな環境を維持する地区のこと。

## 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。

## 都市計画区域マスタープラン

「都市計画法に規定される「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」であり、中長期視点に立った都市の将来像を示し、その実現に向けて広域的な視点から都市計画の基本的な方針を定めるもの。

## 都市計画提案制度

土地の所有者やNPO法人等が一定の条件を満たした場合に、都市計画の決定や変更を地方自治体に提案できる制度。

## 都市再生緊急整備地域

都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、政令で指定する地域。

## 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。

## 都市ストック

都市において今まで整備されてきた道路、公園、下水道などの都市基盤施設や、住宅、商業施設、業務施設、工業施設などのこと。

## 土砂災害警戒区域

都道府県知事が、関係市町村長の意見を聴いて指定する、土砂災害のおそれのある区域。

## 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

### 乗合タクシー

路線バスと同じように乗り合い形式で、ルートや停留所・時刻表を設定し、利用者から予約があった場合に運行するタクシー。

## は行

### バリアフリー

高齢者・障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害（バリア）を除去する（フリー）という考え方。

交通バリアフリーとは、高齢者・障害者等が公共交通機関や道路等を円滑に移動できるようにすることを意味している。

### パリ協定

京都議定書に代わる2020年以降の温室効果ガス排出削減等のための新たな国際的枠組み。

### パーク&ライド

自宅から最寄りの駅やバス停まで自家用車を使い、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地まで移動する交通手法。

### パークマネジメント

国や地方自治体などの行政だけでなく、市民やNPO、公園管理のノウハウを持つ企業が連携して、公園を管理・運営していくという考え方。

### パーソントリップ調査

都市における人の移動に着目した調査世帯や個人属性に関する情報と1日の移動情報を関連して収集し、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかや、公共交通、自動車、自転車、徒歩といった交通手段の乗り継ぎ状況を把握できる。

### ヒートアイランド現象

都市部において、人工物の増加、地表面のコンクリートやアスファルトによる被覆の増加、それに伴う自然的な土地の被覆の減少、さらに冷暖房等の人工排熱の増加により、地表面の熱収支バランスが変化し、都市部の気温が郊外に比べて高くなる現象。

### ビッグデータ

巨大なデータ群やその保管・分析の機能、能力の総称。  
AI等の先端技術を活かした分析によって、未来予測や異常の察知、シミュレーション、意思決定などに活用される。

### 風致地区

都市計画法で定められた地域地区のひとつで、都市の風致（樹林地、水辺地などで構成された良好な自然的景観）を維持するために定められる地区のこと。

### 復興事前準備

平時から災害が発生した際のことを想定し、どのような被害が発生しても対応できるよう、復興に資するソフト的対策を事前に準備しておくこと。

### フレキシブルオフィス

一般的な賃貸オフィスよりも柔軟に利用できるオフィスサービスの総称。

### 防火・準防火地域

市街地における火災の危険を防除するため、防火上の制限を定める地域。

### ボトルネック踏切

自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切。

### 防災協力農地

地震などの大規模な災害が発生した際、避難空間や災害復旧用資材置場などとして利用するため、あらかじめ登録された農地のこと。災害時の市民の安全確保や円滑な復旧活動に役立てる用地を確保することを目的としている。

## ま行

### マッチングプラットフォーム

モノ・サービスを供給したい企業や人と、それらを求める企業や人を結び付けるプラットフォーム（基盤となる装置やソフトウェア、サービス）のこと。

### 面的エネルギー

一定の地域全体にエネルギーを供給すること。複数の建物の全体のエネルギー需要に対して、建物間で電気や熱を融通し合うことでエネルギー利用を効率化すること。

## や行

### 優良な農地

一団のまとまりのある農地や、農業水利施設の整備等を行ったことによって生産性が向上した農地など、良好な営農条件を備えた農地のこと。

## ユニバーサルデザイン

あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方のこと。

## 用途地域

都市計画法の地域地区のひとつで、用途の混在を防ぐことを目的として、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るもので、第一種低層住居専用地域など13種類がある。

## ら行

### ライフサイクルコスト

建物、設備、構造物等の企画設計段階、建設段階、管理運用段階及び解体再利用段階の各段階の費用の総計のこと。トータルコストや生涯費用ともいう。

### リノベーション

既存建物に修繕・改造などを施すことにより、その機能を向上し価値を高めること。リフォームがクロスの張替えなど小規模な修繕にも使われるのに対し、壁の位置を替えるなどより大規模な改修を行う場合に使われることが多い。

### 立地適正化計画

居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる市町村マスタープランの高度化版のこと。

### 緑地協定

都市緑地法に基づき、都市計画区域内における一団の土地所有者などの全員の合意により、市長の認可を得て定める緑地の保全または緑化に関する協定。

## レジリエント

「弾力性のある」という意味の英語。都市におけるレジリエンスは、新しい状況への適応や災害からの早期回復の能力といった意味で用いられることが多い。

## A～Z

### BELS（建築物省エネルギー性能表示制度）

建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律に基づく「建築物のエネルギー消費性能の表示に関する指針」に定められた、建築物の省エネ性能に関する第三者認定制度の一つ。

### CASBEE堺

一定規模以上の建築物について、建築主が自ら室内の快適性や景観への配慮等の「品質・性能」、省エネ、省資源・リサイクル性等の「環境負荷」の両面から、建築物の環境性能を評価し、市に届出する制度。

### ESCO事業

ESCOは、Energy Service Company（エネルギー・サービス・カンパニー）の略。省エネルギー改修にかかる全ての経費を光熱水費の削減分で賄う事業。省エネルギーに関する包括的なサービスを提供し、それまでの環境を損なうことなく省エネルギーを実現し、さらにはその結果得られる省エネルギー効果を保証する事業をいう。

## ICT

Information and Communication Technology  
(情報通信技術)の略。  
情報や通信に関する技術の総称。

## Park-PFI制度

PFIはPrivate Finance Initiative (民間資金等活用事業)の略。  
都市公園における民間資金を活用した新たな整備・管理手法であり、「公募設置管理制度」という。

## QOL

生活の質 (Quality Of Life)。

## SDGs

Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)の略。  
2015年に国連が採択した国際目標。2030年までに持続可能でより良い世界を目指した目標で、環境・経済・社会等の17のゴールと169のターゲットで構成されている。

## Society5.0

サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会の姿のこと。

## ZEB、ZEH

ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス(ビル)の略。  
断熱性能等の大幅な向上や高効率な設備システムの導入により、室内環境の質を維持しつつ大幅な省エネルギーを実現した上で、再生可能エネルギーの導入により、年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロにすることをめざした住宅(ビル)のこと。



---

## 堺市都市計画マスタープラン

令和3年7月改定

発行・編集 堺市 建築都市局 都市計画部 都市計画課

堺市堺区南瓦町3番1号

TEL (072) 228-8398

FAX (072) 228-8468

<http://www.city.sakai.lg.jp/>

堺市行政資料番号 1-J2-21-0243
-----------------------





