

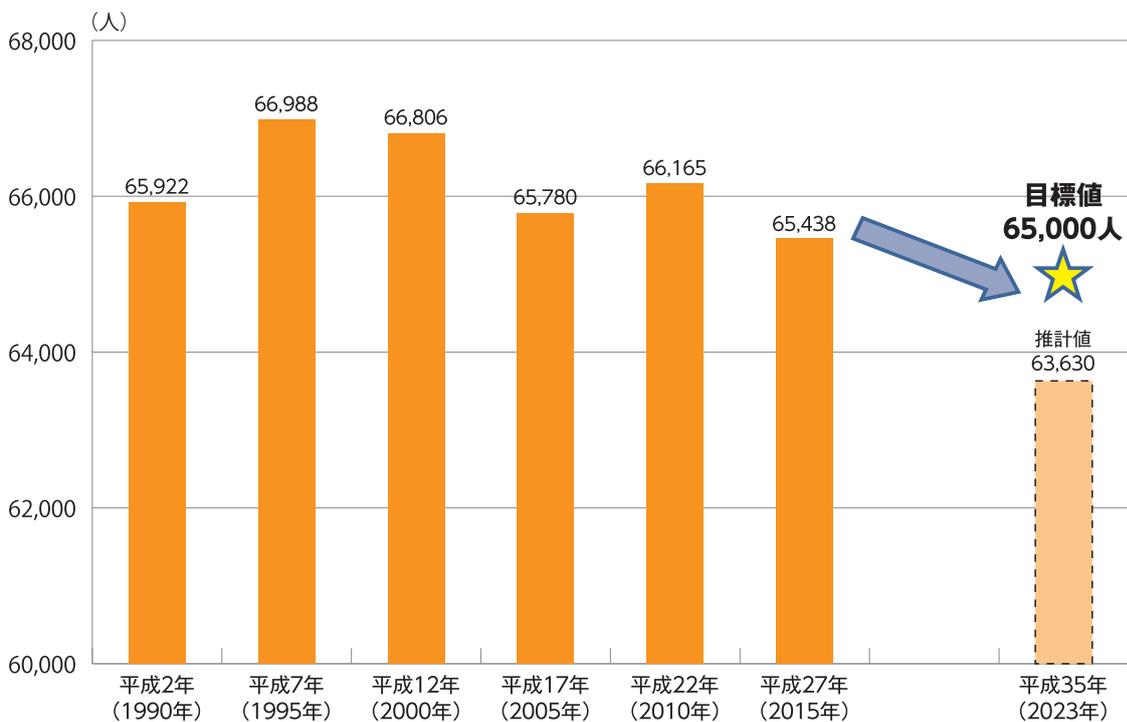


1. 将来人口フレーム

本計画の将来人口フレームについては、第五次藤井寺市総合計画及び藤井寺市人口ビジョンの位置付けに即して設定するものとします。

- 日本全体が人口減少社会となる中、近年、本市の人口はほぼ横ばいとなっていますが、現在の人口構成のまま推移すると、将来的には減少していくことが予測されています。人口の減少は地域経済や市民の暮らしなどに様々な影響をもたらします。
- そこで、本市では将来を見据えた人口減少対策を現時点から取り組むことによって、減少を可能な限り抑制し、持続可能なまちづくりをめざすものとします。
- このため、第五次藤井寺市総合計画の目標年次である平成35(2023)年の目標人口を「65,000人」と設定します。

■ 人口の推移・推計と目標値



資料：国勢調査

平成35(2023)年推計は、国立社会保障人口問題研究所による推計から算出

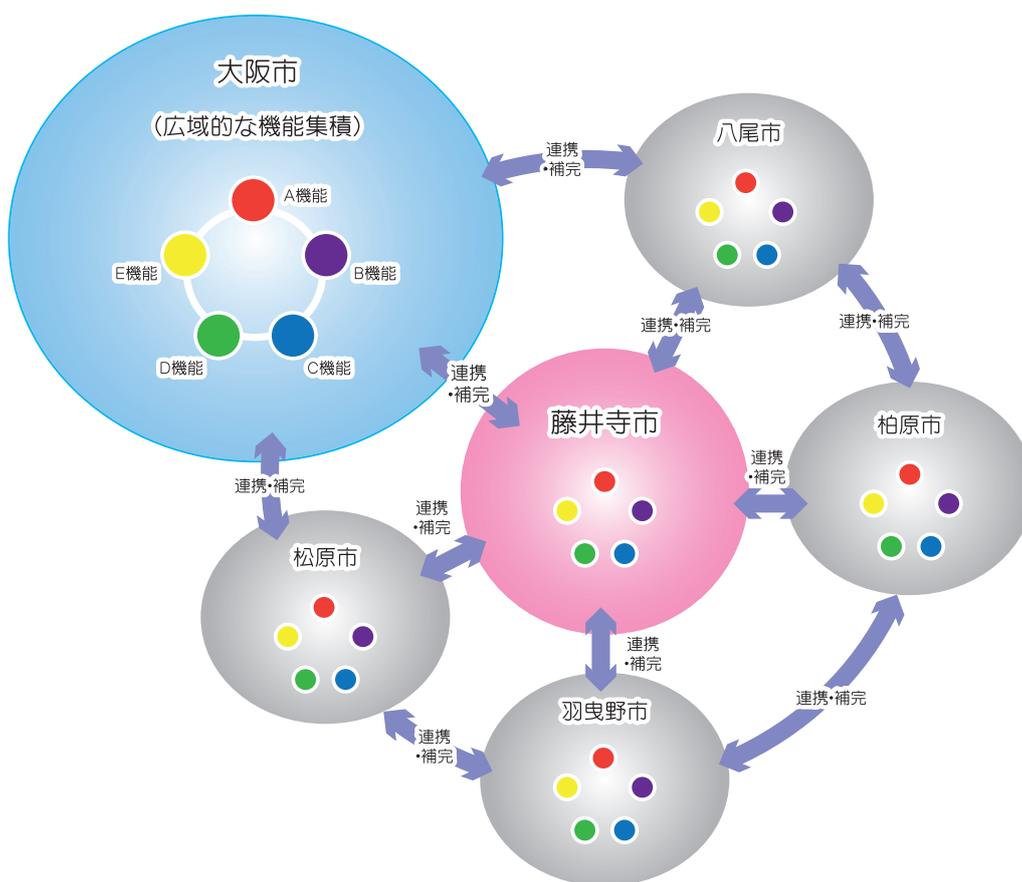
2. 将来都市構造・拠点配置

本市の都市構造・拠点配置について、以下の3つのレベルで設定します。

1 広域レベル～広域生活圏

- 本市は、市域がコンパクトであり、隣接市とも連担し生活行動も市外との連携が図られています。
- このような状況や都市計画区域マスタープランに示されている広域連携の考え方も踏まえ、本市においては、藤井寺駅周辺にさまざまな都市機能の集積をめざすとともに、全ての都市機能を市内で充足させるのではなく、一部は大阪市や近隣市との連携・補完関係を築き、拠点間を結ぶネットワークとして広域幹線道路の整備及び機能の充実を図っていきます。
- これらによって「広域生活圏」の都市構造を形成するものとします。

■ 広域生活圏のイメージ図



各都市で全ての機能を等しく揃える事をめざすのではなく、特徴ある機能の充実・強化を図り、それ以外については周辺都市と連携・補完しあうことで、より満足度の高い行政サービスの享受を可能とする

例) 藤井寺市…商業拠点、歴史・文化・観光拠点、八尾市…商業拠点や防災拠点
羽曳野市…スポーツ・交流拠点、大学・研究拠点 等

2 市域レベル～重層的な都市構造

地形・自然的条件の上に歴史・文化・みどりが形成され、そして時代に応じて市街地を拡大してきた、本市の重層的なまちの成り立ちを捉え、本市の個性と魅力を伸長させる都市構造を設定します。

①地形・自然が生み出す回廊

〈歴史と緑の回廊〉

- 本市は、羽曳野丘陵の地形的な条件により、現在も市内に点在する古市古墳群がこの丘陵を結ぶ緑の核となっています。
- 街道を結ぶ旧村を中心に集落が形成されるとともに、葛井寺、道明寺の2つの寺院を中心とした門前町の形成がなされました。
- こうした地形条件を踏まえ、市北部の津堂城山古墳から市南部の青山古墳、さらに仲姫命陵古墳や允恭天皇陵古墳、国府遺跡に至る歴史的なうろおい空間は「歴史と緑の回廊」として位置づけ、公園・緑地、主要施設、歴史文化資産など歴史と緑のネットワークの形成を図ります。

〈水の回廊〉

- 本市の北側及び東側の市域界を流れる大和川・石川は、生活環境と水辺環境が融合する「水の回廊」として位置付け、市民と水辺の良好な環境づくりを進めるとともに、市民によるオープンスペースの利用や、災害時にも活用ができるよう、安全な市街地の形成や水辺における親水性の確保、河川水質の改善等に努めます。

②市街地形成の経緯を踏まえた市街地構造

本市は、近代化以降は、鉄道の敷設にともない「花苑都市」に代表される住宅地開発が進められ、郊外都市としての発展を経てきました。加えて大阪外環状線などの交通網の整備にともない、市街地の拡大、工場等の立地も進みました。

近年は、準工業地域の撤退した工場など、大規模敷地の用途転換による新たな機能の誘導、藤井寺駅周辺における基盤整備等も進んでいます。

このような市街地形成を踏まえ、第五次藤井寺市総合計画等での位置付けに基づきながら、将来的な土地利用の方向を定める市街地構造を設定します。

〈市街地構造〉

- 本市の市域については、「住宅市街地」「住工共生市街地」「産業市街地」「都市・田園共生地」の4つに大別します。

住宅市街地	：市街化区域を対象とした、居住機能を主とする市街地
住工共生市街地	：市北西部の大和川周辺、西名阪自動車の東部、国道170号沿道で工業環境と住環境の調和を図る市街地
産業市街地	：北西部及び東部に位置し、工業・物流系などの産業集積を図る市街地



- 田園・都市共生地1 : (都)八尾富田林線の整備にともない、今後、農地の保全とともに沿道の土地利用を積極的に検討するエリア
- 田園・都市共生地2 : 市北部(川北地区)の市街化調整区域として、今後、田園空間と都市空間の共生を中長期的に検討するエリア

③都市機能の集積を図るべき都市拠点

本市は、鉄道駅を中心に生活圏が形成されており、市域がコンパクトであるが故に徒歩や自転車等による分担率が高いなどの特徴があります。

これまでの拠点形成の経緯を踏まえながら、藤井寺駅周辺を西の都市拠点に、土師ノ里駅・道明寺駅周辺を東の都市拠点に位置付け、それぞれの地域の資源や特性を活かした取り組みに努めます。

〈都市拠点〉

- 藤井寺駅周辺は西の都市拠点として、広域からの利用を促す商業施設等の機能の集積に加え、周辺の住民の利便性を確保する商業・生活支援機能等の充実に努めるとともに、広域の移動を支える公共交通の結節点としての機能強化、葛井寺などの歴史観光の玄関口・市の顔としてふさわしい景観づくりを推進します。
- 土師ノ里駅・道明寺駅周辺は東の都市拠点として、日常の暮らしを支える商業・生活支援機能等の充実に努めるとともに、古市古墳群といった文化歴史の玄関口として位置付け、周辺への誘導を図ります。

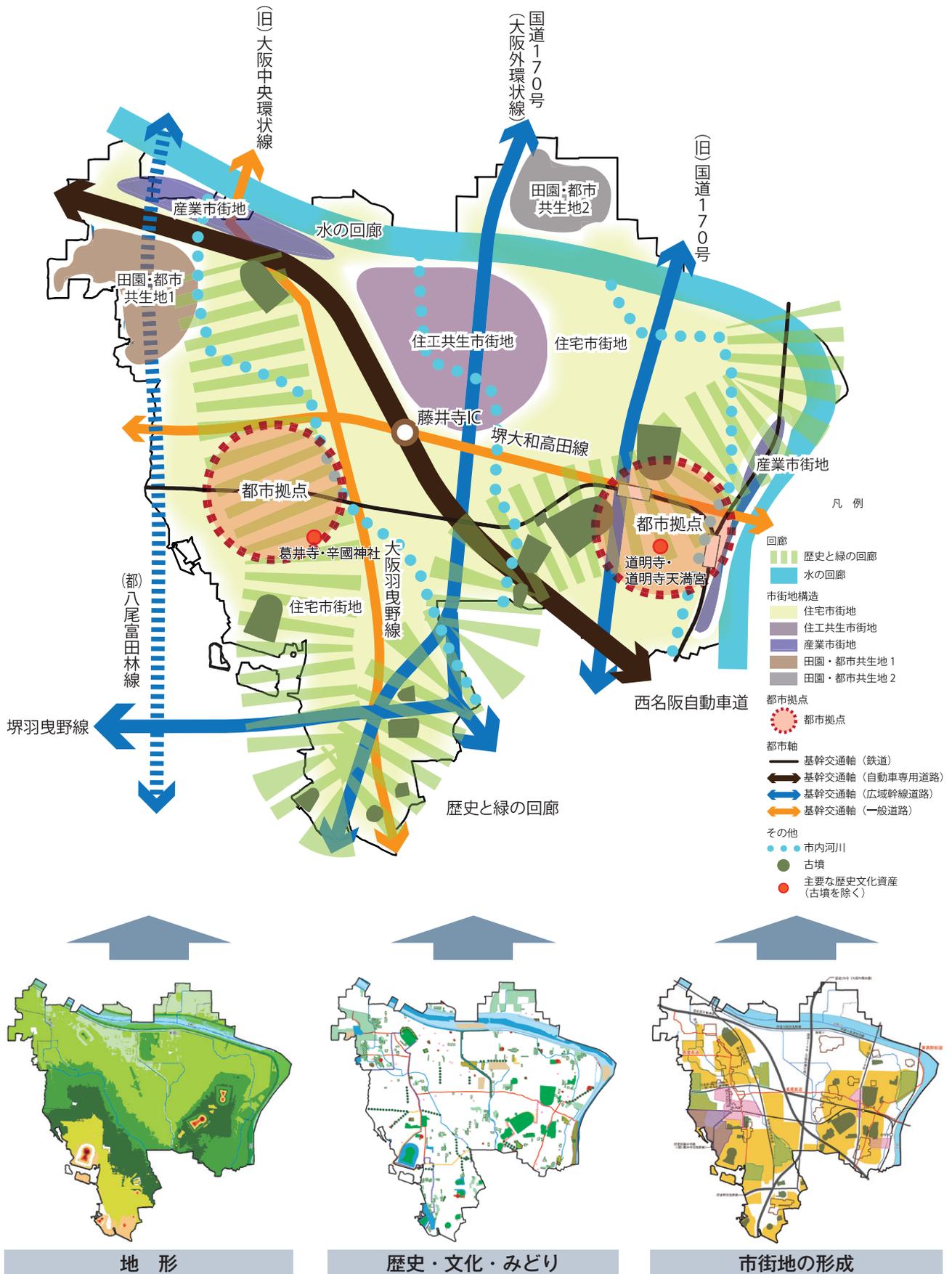
④広域交通や都市機能の連携を支えるネットワーク

鉄道を含む広域・地域幹線道路によるネットワークの形成に努めます。

〈都市軸〉

- 近鉄南大阪線や近鉄道明寺線は「基幹交通軸(鉄道)」として位置付け、利便性の向上に努めます。
- 西名阪自動車道は「基幹交通軸(自動車専用道路)」として位置付け、広域交流の促進や物流効率の向上に努めます。
- 隣接市等とのネットワークを支える広域幹線道路((都)柏原羽曳野線(国道170号(大阪外環状線))、(旧)国道170号、(都)八尾富田林線、(都)野中野々上線(府道堺羽曳野線))を「基幹交通軸(広域幹線道路)」として位置付け、未整備区間の整備促進と既存道路機能の充実に努めます。
- 広域幹線道路のネットワークを補完する幹線道路(府道大阪羽曳野線、(都)堺大和高田線(府道堺大和高田線))を「基幹交通軸(一般道路)」として位置付け、既存道路機能の充実に努めます。

■ 市域レベルの都市構造図



3 地域レベル～駅勢圏やコミュニティ単位のまちづくり

- 駅勢圏の考え方も反映しながら、身近な「わがまち」として認識でき、さまざまなコミュニティ活動が展開される範囲においては、住民等によるまちづくりを展開していきます。
- 具体的には、駅勢圏や隣接市との関係を考慮し、また、(都)堺大和高田線(府道堺大和高田線)、(都)柏原羽曳野線(国道170号(大阪外環状線))の道路や、鉄道によって生活圏が区分されている地形的な条件を踏まえて、市域を4つに区分し、それぞれの地域の意向等を踏まえた地域別構想を作成します。
- 個別のプロジェクト等が進行する駅周辺においては、後述する「まちの魅力を伸ばす都市づくりの方針」の中で詳細を記載します。

■ 地域別構想の地域区分

