第４章　将来都市構造・機能配置の方針
～本市のまちの構造（かたち）～

１．将来人口展望

日本全体が人口減少社会となる中、本市の人口も緩やかに減少を続けており、令和５（2023）年に公表された国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計によると、その減少は今後も続き、令和 12（2030）年は約 5.9 万人、令和 17 年（2035）年は約 5.6 万人になると見込まれています。また、年少人口（０～14 歳）及び生産年齢人口（15～64 歳）の割合が減少する一方、高齢者人口（65 歳以上）が増加すると予測されています。

人口減少・少子化・高齢化は、市税収入の減少、地域の担い手不足、扶助費の増大による財政の圧迫、都市の低密度化といった問題を引き起こす可能性があるため、人口構造のバランスが取れた持続可能なまちを目指し、子育て世代への支援や若年層の移住・定住促進と高齢化対策としての福祉施策の充実を両輪で取り組んでいく必要があります。

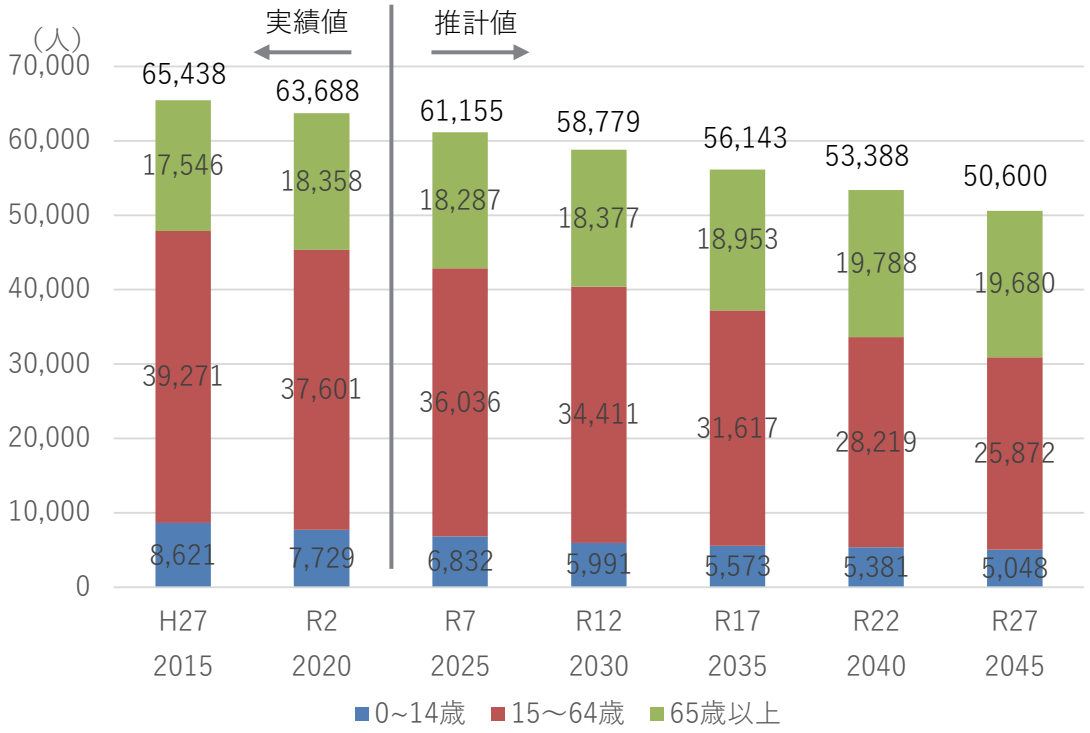


図　将来推計人口

2．将来都市構造・拠点配置

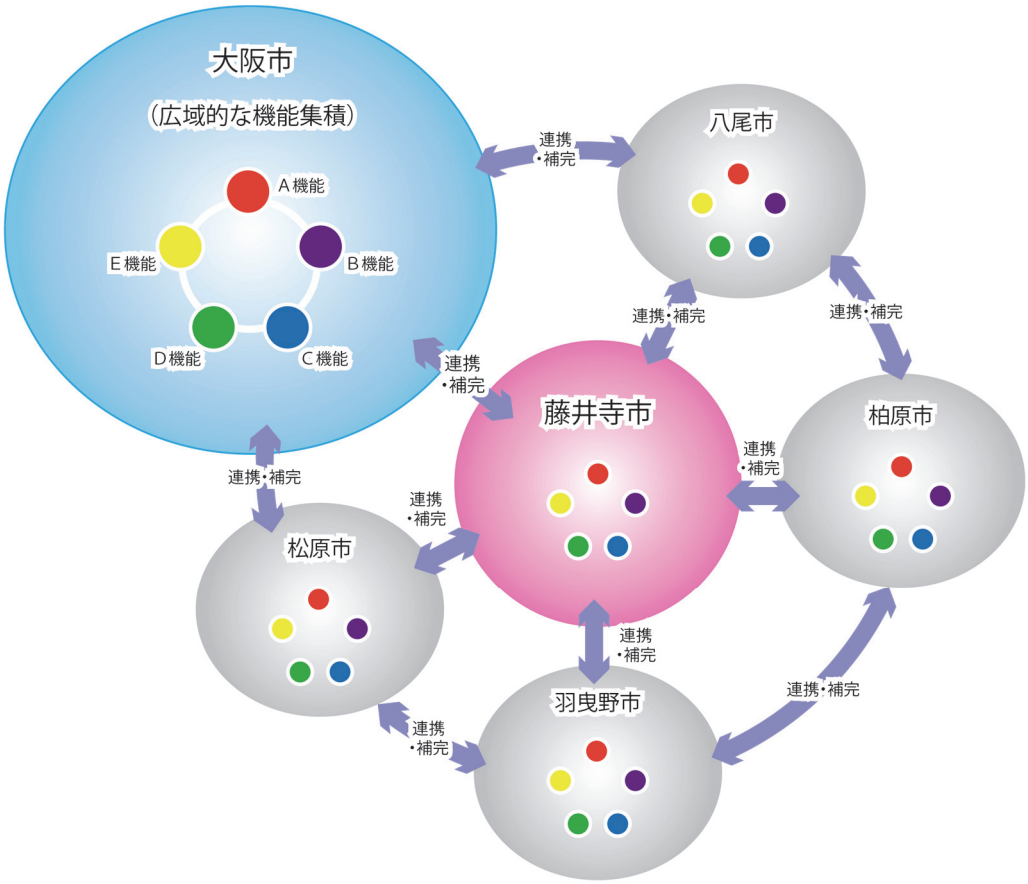
本市の都市構造・拠点配置について、以下の３つのレベルで設定します。

（１）広域レベル（広域生活圏）

〇本市は市域がコンパクトで隣接市と市街地が連続しており、市民の生活行動も市外との連携が図られています。

〇このような状況や南部大阪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、市内３駅周辺や主要な公共施設の立地などを踏まえ、都市機能の集積を目指すとともに、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・補完関係を築くため、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。

〇これらによって「広域生活圏」の都市構造を形成するものとします。



各都市で全ての機能を等しく揃える事を目指すのではなく、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・補完し合うことで、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

図　広域生活圏のイメージ図

（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目指します。

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るおい空間は「歴史と緑の回廊」として位置付け、公園・緑地、主要施設、歴史文化資源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、鉄道の敷設に伴う住宅地開発が進められ、郊外都市として発展してきました。加えて国道170号（大阪外環状線）などの交通網の整備に伴い、市街地の拡大、工場等の立地も進みました。

近年は、住居系市街地における工場閉鎖に伴う土地利用転換や、藤井寺駅周辺における基盤整備等も進んできました。

このような市街地形成を踏まえ、第六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」「複合市街地」「都市・田園共生地」の５つに大別します。

〇住宅市街地

市街化区域を対象とした、居住機能を主とする市街地

〇住工共生市街地

市北西部の大和川周辺、西名阪自動車の東部、国道170号（大阪外環状線）沿道で工業環境と住環境の調和を図る市街地

〇産業市街地

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

〇複合市街地

新たに整備される都市計画道路の沿道及びその周辺地域において産業と居住の調和を図る複合的な市街地

〇田園・都市共生地

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図るエリア

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組に努めます。

〈都市拠点、健康・文化拠点〉

・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。

・市民総合体育館周辺をスポーツ、文化機能が集積する健康・文化拠点として位置付け、それらの機能強化を図ります。

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（国道170号（大阪外環状線））、（旧）国道170号、（都）八尾富田林線、（都）川北柏原線、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（大阪羽曳野線、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。

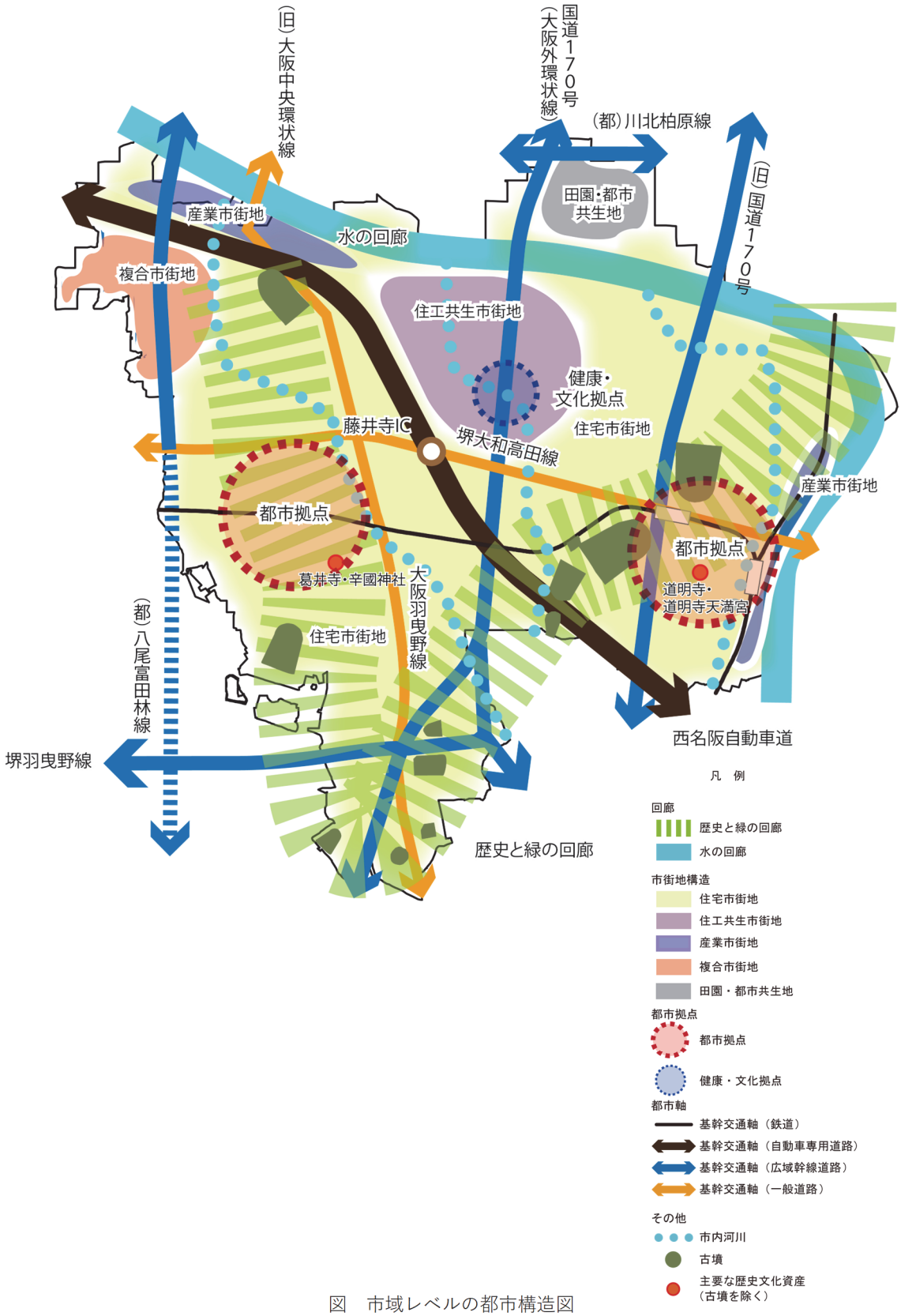


図　市域レベルの都市構造図

（3）地域レベル（駅勢圏やコミュニティ単位のまちづくり）

○身近な「わがまち」として認識でき、これまでさまざまなコミュニティ活動が展開されてきた範囲を地域別構想の範囲として継続し、住民等によるまちづくりに取り組みます。

○地域別構想の範囲は、駅勢圏や隣接市との関係を考慮し、また、堺大和高田線、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た下図のとおりとします。

○この４区分は、地域特性を踏まえた地域別構想のための区分であり、人口や建物も異なっていることから、この４地域ごとに公共施設の整備等を行うものではありません。

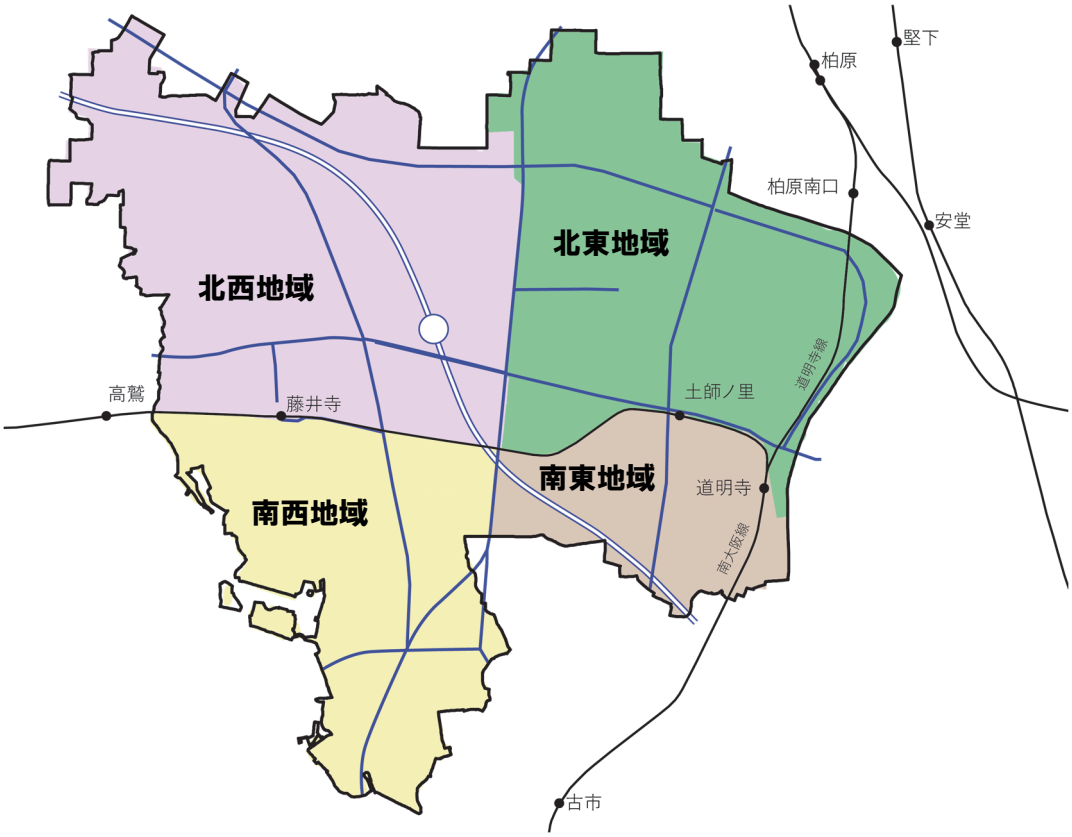


図　地域別構想の地域区分