

第 部 全体构想

第1章 高石市の概要

1 - 1 高石市の概要と特性

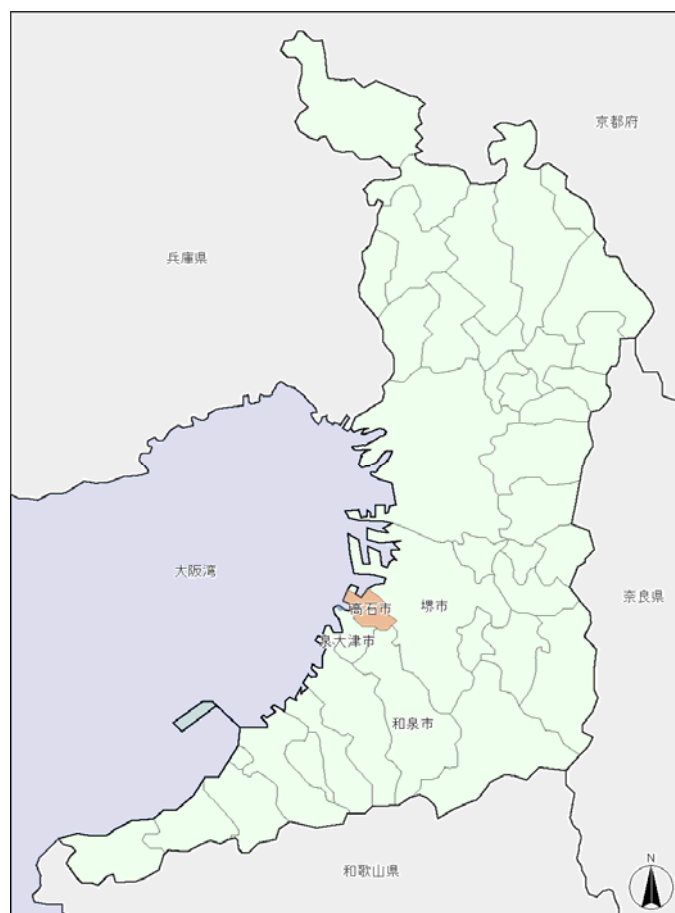
1) 高石市の概要

(1) 位置と地勢

高石市は、大阪府の南部に位置し、西は大阪湾、北と東は堺市、南は和泉市及び泉大津市に面している東西約 6.1km、南北約 4.1km、面積約 11.35km² というコンパクトな市域です。

南海本線、JR 阪和線等の鉄道と国道 26 号、阪神高速道路大阪湾岸線等の道路で周辺市と結ばれ、大阪市中心部と関西国際空港のいずれにも約 20 分で到達できる交通至便の立地にあります。

市域は、大きく内陸部と臨海部に分かれ、山や丘陵等がなく平坦地で、浜寺水路沿いに浜寺公園等の緑空間があり、また内陸部を芦田川や王子川等が流れています。



(2) 歴史と沿革

「音に聞く高師浜」等と古来より数多くの和歌に残る高石の地は、白砂青松の海岸線の美しさを誇り、弥生時代中期頃より小さな集落があったとされています。

市内の東には、古代から中世に熊野三山の参詣に利用された熊野街道が、西には江戸時代に整備された紀州街道が通り、これらの交通路を中心に集落が発展していきました。江戸時代を通じて幕府の直轄領として栄え、綿・菜種の生産が盛んに行われていました。また、現在の高師浜1丁目一帯は、住民の大半が大工を職業としていたことから、大工村と呼ばれていました。

明治22年(1898年)の町村制の施行で、南村、北村、今在家村、新村の4ヶ村が合併し「高石村」に、富木村、土生村、新家村、大園村、綾井村の5ヶ村が合併し「取石村」となりました。

高石村は、大正4年(1915年)には「高石町」として開発され、昭和に入り、高級住宅地として芦屋に並び称される郊外住宅地として発展しました。

昭和28年(1953年)に、高石町と取石村が合併し、昭和30年代後半から臨海部の埋立てがはじまり、同41年(1966年)には市制を施行しました。その後、昭和52年(1977年)に泉北臨海埋立造成地を編有し、泉北6区の埋立てにより、現在の市域が形成されました。平成14年(2002年)には、堺市を含む隣接市との合併に関する協議が行われましたが、本市は合併を行わないという判断を選択しました。

産業については、古くは、天然資源と直接結びついた漁業や繊維、貝細工等の地場産業が多くありましたが、泉北臨海工業地帯の造成による石油化学工業の進出で、地域の産業構造が大きく変化し、かつて全国に名をはせた美しい海浜が失われ、大気汚染をはじめとする公害問題が発生しましたが、その後の官民あがての取組みにより改善され、その工場景観についても、近年では魅力ある資源として、見直されつつあります。

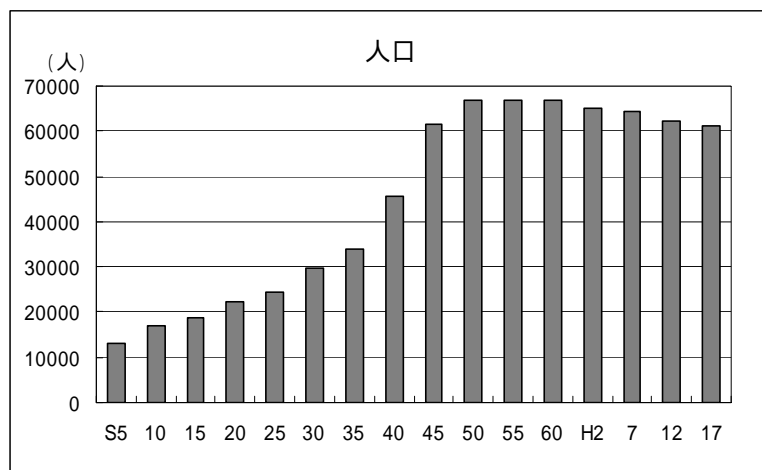
都市基盤の形成については、戦前は田園地帯であり、海岸部には砂浜が広がっていましたが、臨海部の埋立てにより工場地帯が形成され、内陸部の市街化が進展してきました。その後、平成6年(1994年)の関西国際空港の開港を契機に、阪神高速道路大阪湾岸線等の交通網が一層充実し、現在の都市基盤が形成されました。

本市は、このような歴史・沿革によりコンパクトな市域ながら、内陸部と臨海部に大別される他に例のない都市として進展をしてきました。

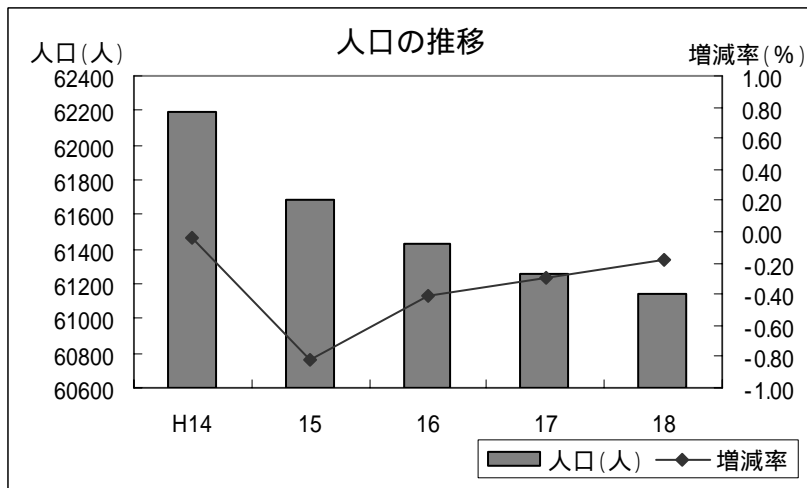
(3) 人口等の動向

人口

高石市の人口は、平成 18 年 10 月現在 60,613 人で、世帯数 22,900 戸、平均世帯人数 2.65 人となっています。経年的には、昭和 60 年の約 67,000 人をピークに減少を続けています。



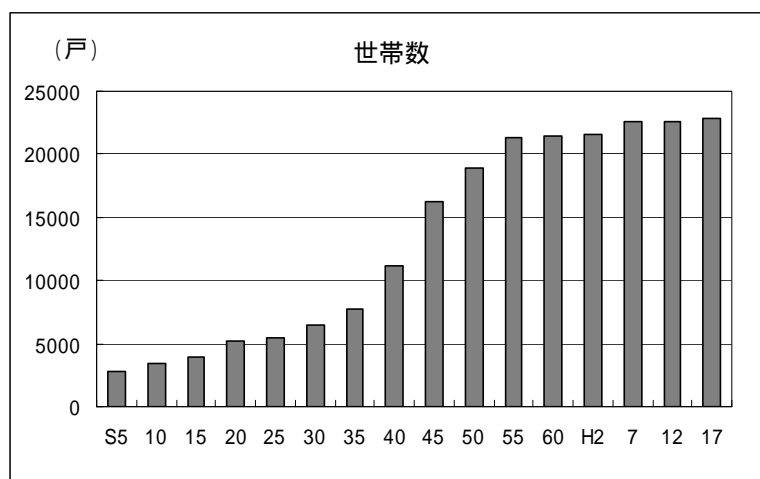
出典：国勢調査



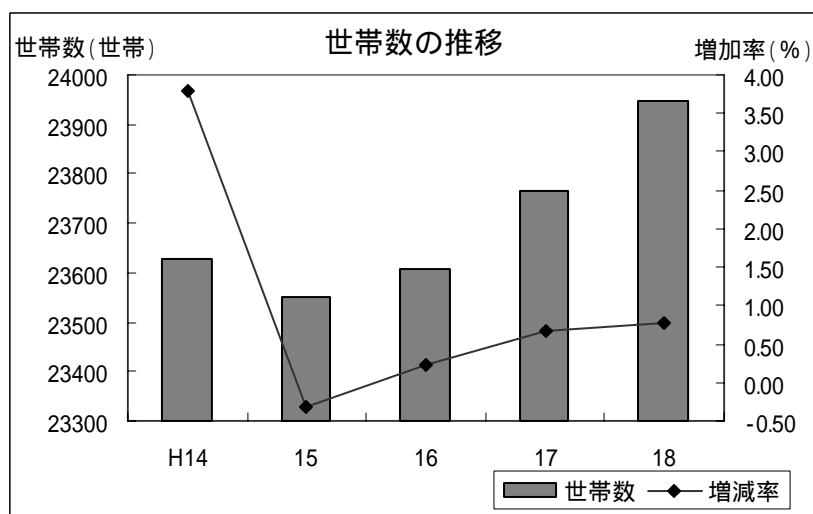
出典：住民基本台帳

世帯数

世帯数は、昭和 60 年以前においては人口と同様の増加を見せていました。それ以降に関しては人口が減少傾向にある中、若干ではありますが増加傾向を示しています。



出典：国勢調査

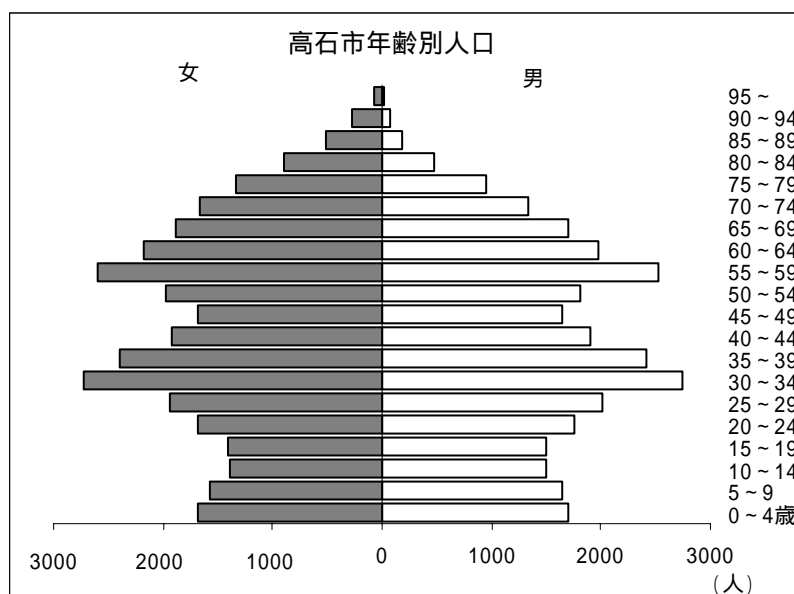


出典：住民基本台帳

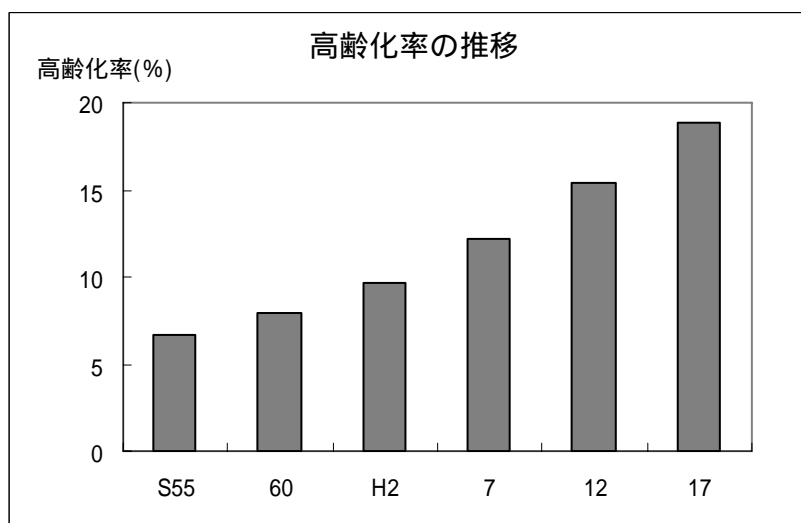
年齢別人口及び高齢化率

年齢別人口を見ると、55～59歳30～34歳の世代に大きく偏りを見せており、いわゆる団塊世代と団塊ジュニア世代の割合が高くなっています。

また高齢化率の推移に関しても増加傾向にあり、平成18年時点で、65歳以上の高齢人口の比率が18.5%と、全国平均（20.1%）と比較すると若干低くなっていますが、年齢別人口のバランスから、今後ますます高齢化率が高くなっていくことが予想されます。



出典：住民基本台帳



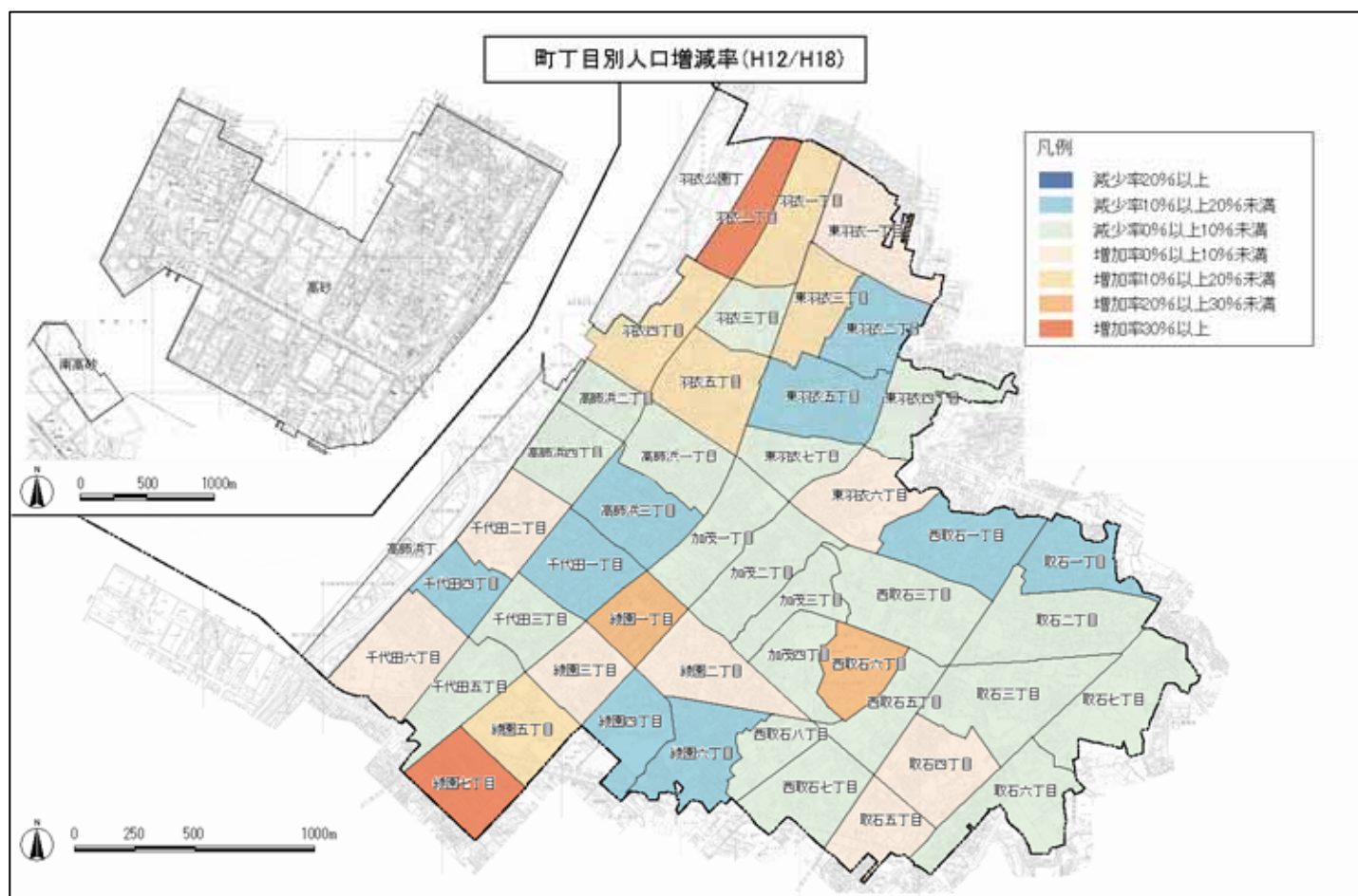
出典：国勢調査

地区別人口の増減

平成12年から平成18年までの増減を見ると、モザイク状に増減の地区が点在しています。

南海本線沿線の古くからの集落を中心とした地区では減少している地区が多く、浜寺公園周辺や南海高石駅東側等の中高層住宅へ土地利用が転換された地区で人口が増加しています。

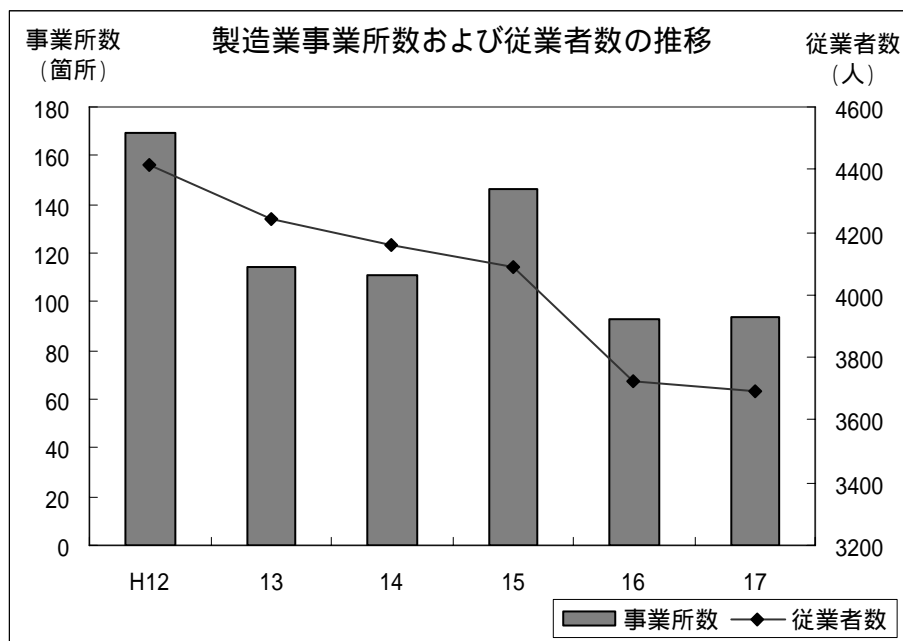
町丁目人口増減率（H12年/H18年）



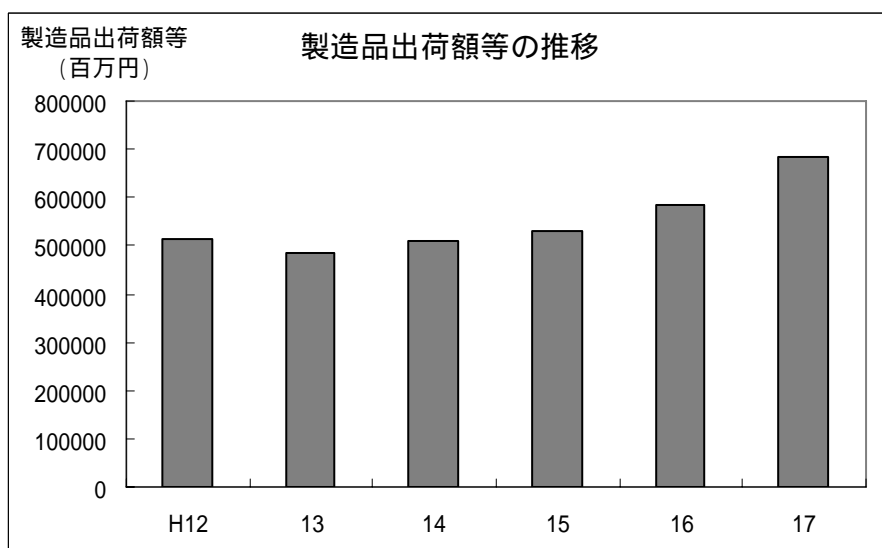
(4) 産業の動向

製造業

製造業の推移としては、事業所数の従業者数が減少傾向にあります。出荷額としては増加傾向にあります。



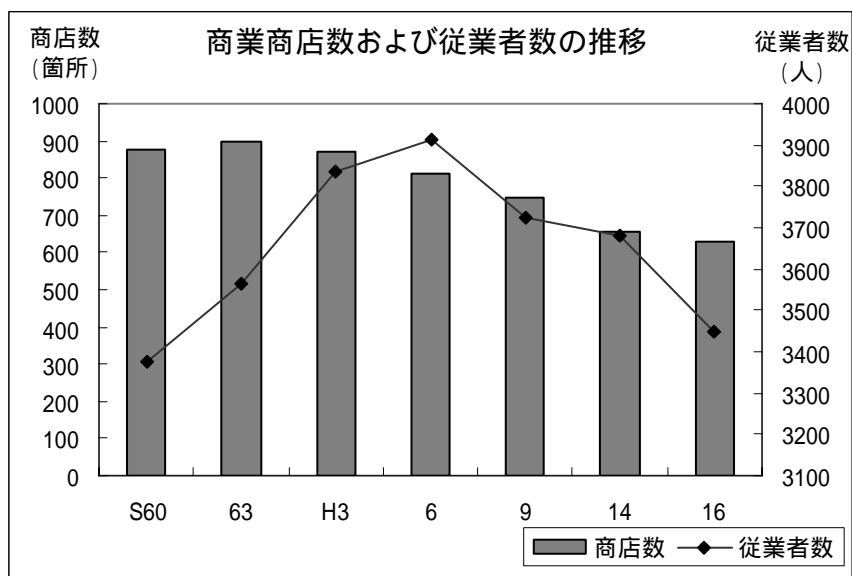
出典：工業統計調査



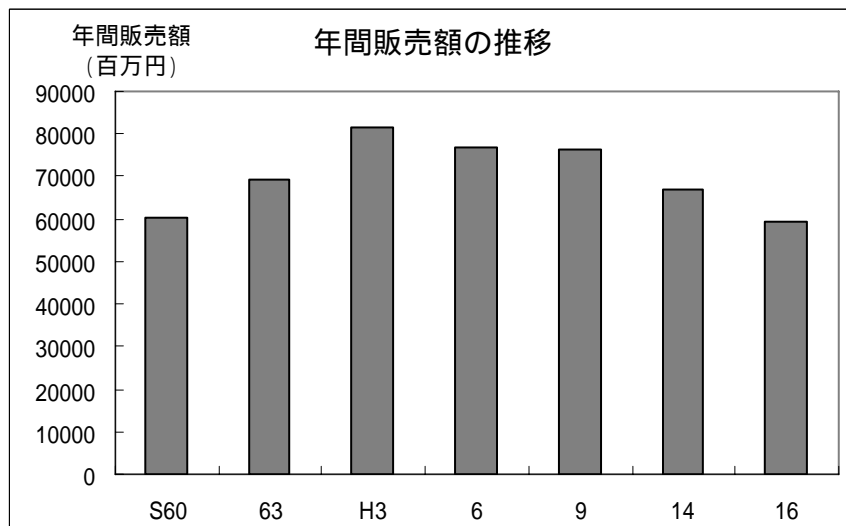
出典：工業統計調査

商業

商業に関しては、商店数は平成に入ってから減少傾向が、従業者数、年間販売額はそれぞれ平成6年、平成3年をピークに減少傾向が続いています。



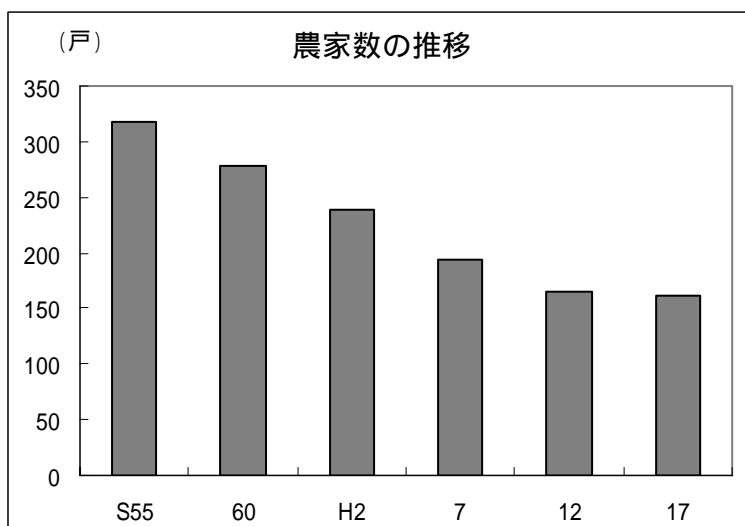
出典：商業統計調査



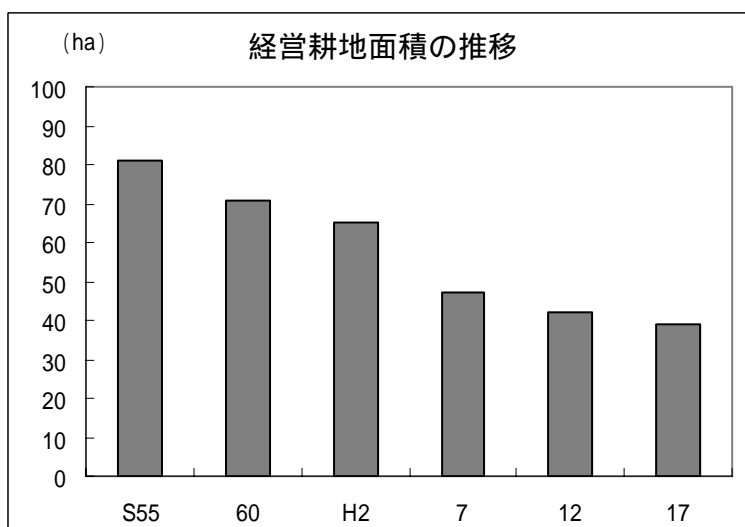
出典：商業統計調査

農業

農業に関しては、農家数、経営耕地面積ともに、昭和 55 年より減少傾向が続いています。



出典：農林業センサス



出典：農林業センサス

2) 高石市の特性

(1) 交通アクセスに恵まれた利便性の高いまち

本市は、市域面積約 11.35km² というコンパクトな市域の内陸部の徒歩圏に鉄道駅が 10 駅（市内 6 駅）あり、通勤や通学等大阪都市圏へのアクセスに恵まれた交通の利便性が極めて高いまちです。

また、阪神高速道路湾岸線や近畿自動車道等の高速道路や国道 26 号等、道路網へのアクセスも優れています。

これらの鉄道や道路網を活用し、広域的に周辺市と連携、交流する都市としての発展が期待されます。

(2) 歩いて暮らせる徒歩圏で形成されるコンパクトなまち

本市は、高低差が少なく、南海本線高石駅と羽衣駅、JR 阪和線富木駅の主要 3 駅を中心に、歩いて暮らせる範囲に、商業・サービス施設、市役所等の行政サービス、浜寺公園や緑地等が立地するコンパクトなまちです。

今後、高齢化が進む中で、歩いて暮らせる範囲で、日常的な生活サービスを楽しむことができるまちとして質的に充実していくことが期待されます。

(3) 内陸部と臨海部とが調和するまち

本市は、市域の大半が市街化区域であり、浜寺水路をはさんで、内陸部の住宅を中心とする市街地と臨海部の工業地帯とがそれぞれ独自の都市の役割を果たしています。

今後は、さらに、市民と企業とがまちづくりにおいて、相互の交流や連携を図っていくことが期待されます。

(4) 北、南、東の周辺都市と連携した玄関口を持つまち

本市の主要な鉄道駅である 3 駅周辺の市街地は、それぞれの地域が持つ特性を活かした個性あるまちづくりが求められています。

具体的には、南海本線高石駅周辺は南大阪南部や臨海部の南の玄関口として、南海本線羽衣駅周辺は大学等が立地する文教地区の特性を活かした大阪都市圏の北の玄関口として、JR 富木駅周辺は隣接市での大規模開発の最寄駅の特性を活かした本市の東の玄関口として、それぞれの立地特性に応じた都市機能の充実・強化が望まれます。

1 - 2 都市計画の現況

1) 土地利用

適正な土地利用の誘導や建築物の用途に対する制限等、計画的に市街地を整備、開発、保全することにより、土地の合理的な利用と秩序ある市街地の形成を図るために、市域全体約 1,135ha を「都市計画区域」として指定しています。

また、都市計画区域の内、すでに市街地となっている区域や計画的に市街地にしていく区域として約 1,116ha を「市街化区域」に、原則的に市街化を抑制すべき区域として約 19ha を「市街化調整区域」に区分し、土地利用及び建物の建築などを規制誘導しています。

(1) 市街化区域

本市の都市計画では、市域のうち市街化すべき区域（市街化区域）を住居系、商業系、工業系に区分し、「用途地域」として、7つの種類を定めて、それぞれの用途地域ごとに建てられる建物の用途を制限しています。

また、地域の課題に応じたより詳細な土地利用の誘導を図るために、住環境の保全、土地の高度利用、防災性の向上等を目的として用途地域の指定を補完する地区等を定めています。

用途地域

住宅地においては、住環境を保全・育成する視点から住居専用系地域（第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域）を、ある程度用途が混在しながら住環境を保全・育成する視点から住居系地域（第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域）を指定しています。

商業地においては、商業・業務施設の集積度や将来の地域の整備方向及び都市施設の整備状況、周辺住宅地への影響等を勘案して近隣商業地域を指定しています。

工業地においては、工場等の操業環境を守るとともに、周辺の住宅地への影響等を勘案して工業地域及び準工業地域を指定しています。

浜寺公園については、都市公園として都市計画決定しており今後も土地利用転換の可能性が無いことから無指定となっています。

その他の地域地区等

都市機能の集積や良好な環境の保全・育成、都市の不燃化など、都市及び地域の課題に応じて、適切な土地利用の規制誘導を図り、用途地域を補完するために以下の地域地区を指定しています。

イ) 高度地区

住居専用系地域では、適正な人口密度及び良好な居住環境を保全する観点から、第1種高度地区及び第2種高度地区を指定しています。

ロ) 高度利用地区

土地の高度利用が必要な地区において、市街地再開発事業等と併せて高度利用地区を指定しています。

ハ) 防火地域及び準防火地域

近隣商業地域では、都市の不燃化を促進する観点から、防火地域及び準防火地域を指定しています。

ニ) 風致地区

都市内の自然的な要素に富んだ地区の良好な自然的景観を維持するために、浜寺公園周辺に「高石風致地区」を指定しています。

ホ) 生産緑地地区

市街化区域に点在する農地の内、優れた環境機能等を有する農地を計画的に保全する地区については生産緑地地区を指定しています。

ヘ) 臨港地区

臨海部と浜寺運河沿いにおいては、港湾施設等を管理運営するために、臨港地区を指定しています。

ト) 地区計画

良好なまちなみの保全を図る必要がある地区、無秩序な開発を防止し、必要な都市機能の整備を図る必要がある地区、地域の活性化のため特定の都市機能の誘導を図る地区、集積している機能相互間の調和を図るべき地区等において指定する「地区計画」については、現在、本市では「東羽衣地区」と「高師浜丁地区」を指定しています。

(2) 市街化調整区域

本市の市街化調整区域は、市域の東部において農地や空閑地などが広がっている地域約 19ha を指定しています。

南部大阪都市計画（高石市）地域地区図



(平成 18 年度末現在)

2) 都市施設

道路や公園、上下水道等は、市民の快適な都市生活や企業等の都市活動を支える重要な都市基盤施設です。

そのため都市計画で、将来の都市構造や整備水準などを考え、その位置、規模、構造などを定め、計画的に整備しています。

(1) 道路・交通体系

道路ネットワーク

本市においては、広域間の高速移動を受け持つ自動車専用道路として(都)大阪湾岸線(阪神高速道路湾岸線)と(都)松原泉大津線(堺泉北有料道路)があり、広域的な交通流動を担う広域幹線道路として、(都)大阪臨海線、(都)国道26号があります。

また、隣接都市との円滑な連絡や市内各地域とのネットワークを図る地域幹線道路として、(都)堺阪南線、(都)南海中央線、(都)取石舞線、(都)新村北線、(都)高石北線、市道取石中央線、(都)高砂1号線、(都)高石大園線、(都)高石南線があり、このほか補助幹線道路や生活道路などがあり、これらの道路により、市内の自動車交通ネットワークを形成することとなります。

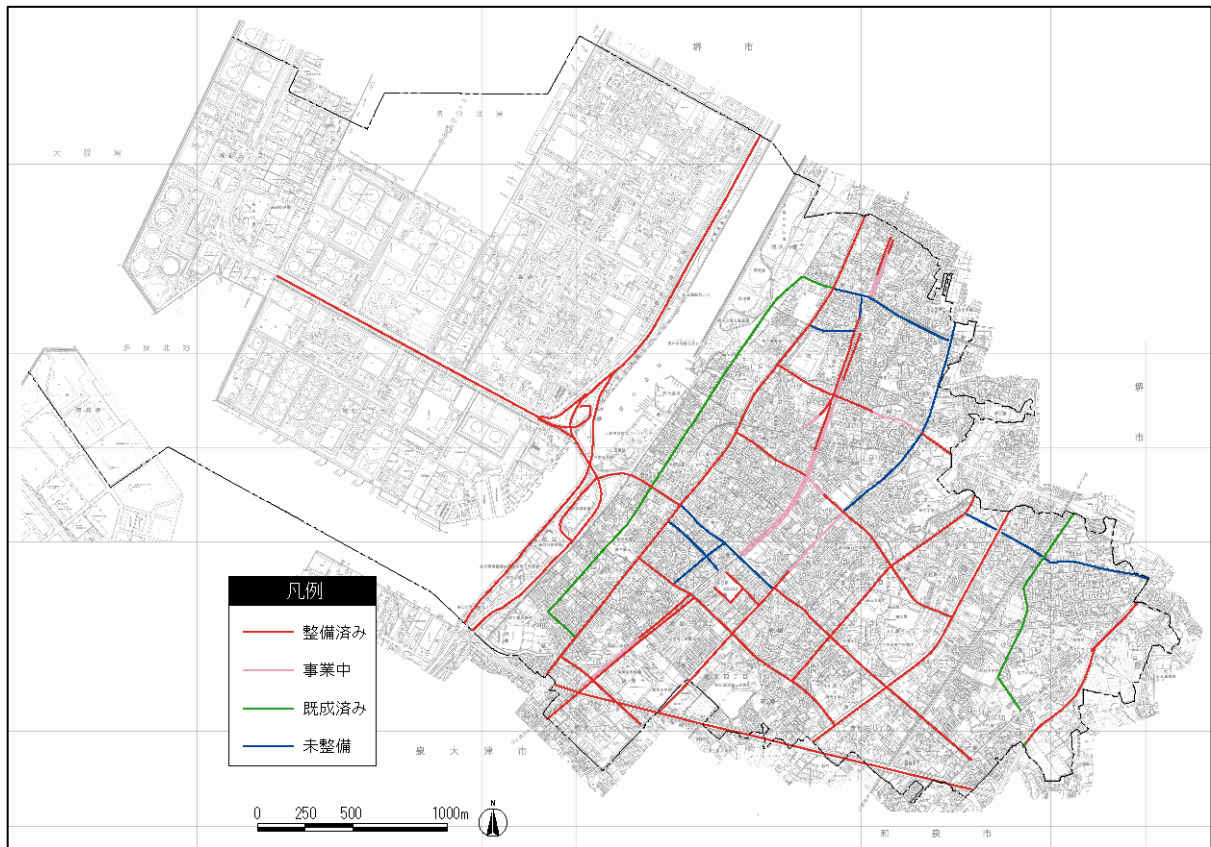
市内には、(都)大阪湾岸線を含む32路線の幹線道路等が都市計画決定され、道路ネットワークを形成しています。都市計画道路の総延長は約39.14kmであり、平成18年度末現在、整備率は69%となっています。

都市計画道路の整備状況

路線数	総延長	整備済み区間延長
32路線	39,140m	27,100m(69%)

(平成18年度末現在)

都市計画道路の整備状況



(平成 18 年度末現在)

公共交通機関及びターミナル機能

イ) 鉄道

本市域には、南海本線、南海高師浜線、ＪＲ阪和線、ＪＲ阪和線羽衣線が通っており、市内には６つの駅が設置されています。市内の駅は１日の平均乗降客数が合計で約５万人となっています。

現在、南海本線等連続立体交差事業が進められています。

ロ) 駅前広場

駅前広場は、本市の玄関口に当たる主要３駅（南海高石駅、羽衣駅、ＪＲ富木駅）に都市計画決定しています。

ハ) 駐車場、駐輪場等

駐車場は、道路交通の円滑化を図り、健全な都市機能の維持・増進を図る上で必要な施設です。本市においては、南海高石駅前に自動車駐車場が整備されています。

また、コンパクトな市域に６つの駅がある本市においては、市民の身近な交通手段として自転車が重要な役割を果たしており、各駅周辺に公営の有料駐車場や無料の自転車置場が整備されています。

自動車駐車場（公営）

	収容台数	箇所数
高石市立高石駅前自動車駐車場	215 台	1 ヶ所

（平成 18 年度末現在）

有料自転車駐車場（公営）

		収容台数	箇所数
南海本線	高石駅周辺	1,877 台	6 ヶ所
	羽衣駅周辺	1,203 台	4 ヶ所
南海高師浜線	伽羅橋駅周辺	171 台	1 ヶ所
	高師浜駅周辺	194 台	1 ヶ所
ＪＲ阪和線	富木駅周辺	1,136 台	2 ヶ所
ＪＲ阪和線羽衣線	東羽衣駅周辺	533 台	2 ヶ所
合計		5,114 台	16 ヶ所

（平成 18 年度末現在）

無料自転車駐車場（公営）

		収容台数	箇所数
南海本線	北助松駅周辺	1,200 台	2 ヶ所
ＪＲ阪和線羽衣線	東羽衣駅周辺	350 台	1 ヶ所
合計		1,550 台	3 ヶ所

（平成 18 年度末現在）

(2) 公園・緑地等

公園・緑地は、市民にとっての憩いの場であり、災害時における避難、救援活動の場としての機能、ヒートアイランド現象等に対する環境維持の機能など、様々な役割を担っています。

本市の都市公園としては、府営公園である浜寺公園が規模の大きな公園で、その他にも、地区公園、近隣公園、街区公園等が点在しています。平成 19 年 3 月現在、55 箇所が開設され、総面積は約 48.19ha であり、市民 1 人あたりの面積は 7.93 m²となっています。

公園・緑地等の整備状況

種類		種別	箇所数	面積(ha)
都市公園	住区基幹公園	街区公園	43	4.17
		近隣公園	1	2.10
		地区公園	2	7.30
大規模公園	広域公園		1	26.30
緩衝緑地			1	8.10
都市緑地			7	0.22
合計			55	48.19

(平成 18 年度末現在)

(3) 上・下水道

上水道の施設整備は、昭和 58 年に第 5 次拡張事業に着手し、配水場の用地確保と施設整備を行い、平成 7 年に完成しており、配水管は市内全域を網羅し、普及率はほぼ 100%に達しています。

水源については、本市では自己水はなく、100%受水であり、大阪府営水道より約 73%、泉北水道より約 27%の用水供給を受けています。

下水道は、生活環境・生活利便・治水の向上や河川等の水質浄化といった重要な役割を担っています。本市の下水道整備計画は、南大阪湾岸北部流域関連公共下水道(北部処理区)と泉大津・和泉・高石公共下水道(高石処理区)からなっており、南大阪湾岸北部流域関連公共下水道については、流域下水道高石泉大津幹線がすでに整備済みとなっています。現在は、財政状況を踏まえ家屋が密集し整備効果が早期に発現するよう市街化区域の整備に重点をおき、分流式で整備を進めています。また、泉大津・和泉・高石公共下水道については、3市の組合で処理場を設けて合流式で下水道事業を行っており、おおむね完了しています。なお平成 18 年度末の市域全体で 82.0%の処理人口普及率となっています。

下水道の整備状況(市域全域)

整備面積	実処理面積	処理区域内人口	処理人口普及率
662ha	540ha	49,939 人	82.0%

(平成 18 年度末現在)

(4) 河川・水路

市内には北に芦田川、南に王子川が流れており、本市の治水対策に重要な役割を果たしています。しかしながら、芦田川流域においては、都市化の進展に伴い、従来自然が有している保水遊水機能が低下し、短時間に大量の雨水が流出する時には一部地域において浸水被害が発生しています。このため現在、二級河川である芦田川の改良事業について、大阪府と連携し用地買収を進めつつ、大阪府が下流より改良工事に着手しています。

また内陸部と臨海部の間にある浜寺水路は、(都) 浜寺公園等と一体となって、市民が憩える場になっているとともに、内陸部と臨海部の緩衝帯としての重要な役割を果たしています。

(5) 防災

本市では、今世紀前半に発生が危惧されている東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進として、高石市及び防災関係機関が機能を有効に発揮し、市民や事業者の協力のもと、災害予防、災害応急対策及び災害復旧・復興等の災害対策を実施し、市民を災害から保護することを目的とした高石市地域防災計画を平成 18 年 4 月に修正を行うとともに、東南海・南海地震が発生した場合に想定される大阪湾における大津波に対する市民の円滑な避難計画の策定及び防災意識の向上を目的とした高石市津波ハザードマップが平成 17 年 5 月に策定されています。

また避難所に指定された小中学校などの建築物の耐震化を計画的に進めるとともに、民間建築物の耐震化を促進するための支援策の検討を行い、震災に強いまちづくりを目指し、高石市耐震改修促進計画も策定されます。

(6) 環境

本市では、自然環境の保全と市民の健康で安全かつ快適な生活を守るために、公害及び災害の防止、緑化の推進などに関する基本的な対策について定めた高石市環境保全協定を昭和 60 年 11 月に策定しています。

(7) 住宅

市内には市営住宅・3ヶ所・102戸、府営住宅・6ヶ所・969戸、その他の公的な住宅・2ヶ所・160戸がそれぞれ供給されており、合計で11ヶ所、1231戸が供給されています。

(8) その他の公共公益施設

本市では、ごみ焼却場について、都市計画により位置を定め、高石市、和泉市、泉大津市の3市で泉北環境整備施設組合を設立し、泉北クリーンセンターの運営を行っています。

墓地については、高石市泉大津市墓地組合所有の公有墓地が、火葬場、斎場と一体で、約4000基、高石市営浜墓地は680区画整備されています。

高石漁港は、漁業活動の中核施設であり、漁港内では活魚直売など、市民生活に根ざすよう精力的な活動が行われています。

3) 市街地整備

駅前などの地区を中心に、市街地開発事業を実施し、道路や駅前広場、公園等の都市基盤施設の整備や商業・業務・住宅等の建築物の整備を一体的に行うことにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市の不燃化を進めています。

(1) 高石駅周辺地区

高石駅東 B 地区第一種市街地再開発事業及び高石駅西地区第一種市街地再開発事業の完成により、公共施設の整備や商業・住宅・文化交流等の施設建築物が整備され、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市の不燃化が進められました。駅西地区においては、住環境の改善や防災性の向上を図るため高石駅西土地区画整理事業の都市計画決定がなされ、また、住宅市街地総合整備事業（旧密集市街地整備促進事業）により防災性の向上を図るために小公園等の用地が確保されています。

(2) 羽衣駅周辺地区

羽衣駅周辺の公共施設の整備、商業の活性化、良好な住宅供給、土地の健全な有効利用等を図るため、羽衣駅前東地区第一種市街地再開発事業の都市計画決定がなされておりあります。

(3) 富木駅周辺地区

周辺住宅地の利便性や防災性の向上を図るため、(都) 富木線、(都) 富木中央線、及び駅前広場等の都市計画決定がなされておりあります。

4) 都市景観

本市は、大きく内陸部と臨海部に分かれ、山や丘陵等がなく平坦な地形ですが、浜寺運河沿いの浜寺公園等の大阪を代表する大規模な公園や、その周辺には古くから別荘地として発展した住宅地、紀州街道や熊野街道などの旧街道と町屋などの歴史的な資源、また、近年では見直されつつある都市の活力を担ってきた臨海部の工場景観等、様々な魅力的な景観資源が市内には点在しています。

現在、(都) 国道 26 号沿道は、大阪府景観条例にもとづく「国道 26 号（第二阪和国道）景観形成地域」に指定され、沿道景観の向上を目指した景観誘導を行っています。

1 - 3 高石市を取り巻く社会状況の変化と課題

市域全体の都市づくりの方向性を示す「全体構想」の策定に際して、前提条件として踏まえるべき本市を取り巻く社会経済情勢や市街地を取り巻く状況の変化と課題を、以下に整理します。

1) 社会経済情勢の変化と課題

(1) 人口減少社会と少子・高齢社会

本市の人口は、昭和 60 年（1985 年）頃をピークに、現在、減少傾向にあります。これは、大阪都市圏への人口集中が沈静化したことや、また住宅開発等がさらに郊外で進められたこと、市内の社宅の一部が土地利用転換したこと等の要因によるものです。

人口の伸びの停滞等と少子高齢化へのまちづくり対策として、都市の新しい活力や活気をどのように創り出していくのかが課題となっています。

また、今後、本市では構成割合の高い団塊世代の高齢化が進み、高齢者が急増していくことが予想され、移動範囲が限られてくることから、徒歩生活圏における生活関連施設や福祉・サービス施設、交流施設等の維持や確保が求められてきます。

(2) 環境と共生する都市・地域づくり

地球温暖化、オゾン層の破壊等、地球規模での環境問題は、年々深刻化してきており、国際的にも環境への負荷の少ない持続可能な社会の形成が求められています。

これらの地球規模での環境問題は、都市や地域づくりにおいても、市民一人ひとりが、自らの問題として捉え、解決に向けて小さなことからでも 1 つ 1 つ実践していくことが大切です。

特に、都市・地域づくりにおいては、残された自然環境を出来るだけ保全するとともに、公園・緑地や建物の屋上緑化等の新たな緑化手法により、環境に対する負荷を軽減し、持続可能なまちづくりを目指していく必要があります。

(3) 製造業を取り巻く国際的な構造再編

市域の約半数を占める臨海地域は、これまで重化学工業を主体とする製造業が集積し、内陸部に社宅を設ける等、地域に根ざした企業として、本市の経済を支えてきました。

これまで経済活動のグローバル化に伴い、国内工場の海外移転等が進み、国内の製造業を取り巻く状況は厳しさを増していました。しかし、近年、隣接市の臨海部への大規模工場の立地に代表されるような国際的な企業における最先端の研究機能や生産機能等の国内回帰が見られるようになりました。

今後、これら製造業を取り巻く国際的な構造再編の契機を踏まえ、本市の臨海部の活性化を促すような環境整備が求められています。

(4) ストック活用の時代

本市では、昭和 30 年代後半から 40 年代にかけて、人口の急激な増加に対応し学校等の公共施設への投資を行ってきました。また、平成に入り、医療・福祉や市民文化活動等への市民ニーズの高まりから文化施設等を中心に整備が進みました。

しかし、少子化等による小学校の空き教室の発生や、高齢社会に対応した地域福祉の拠点づくりの必要性、人口構成の変化等により市民ニーズが変化していくことが予想されます。

新たな市民ニーズに対して、既存施設の用途転換等、これまで投資されたストックを有効に活用していくことが求められています。

(5) 市民参加のまちづくり

人々の価値観が多様化・高度化してきている中で、市民のライフスタイルも多様化してきており、例えば、女性や高齢者の社会進出、生涯学習やボランティア活動への関心の高まり、健康の維持や増進等、これまでのような行政サービスだけでは対応できない時代になっています。

このような社会的ニーズの多様化に対応していくために、これまでに高石でも実施されてきた高石楽市楽座やだんじり等の伝統行祭事のような地域のまちづくり活動やボランティア活動、NPO活動等への市民の活発な社会参加といった共通の課題や目的の実現のために、住民や行政それぞれが自らの役割を自覚し、ともに考え協力して取り組む協働のまちづくりが求められています。

(6) 厳しい財政状況における効率的・効果的な公共投資

本市では、平成 15 年(2003 年)に第一次財政健全化計画を、また平成 16 年(2004 年)には第二次財政健全化計画、平成 18 年(2006 年)には、第三次財政健全化計画をそれぞれ時点修正し策定を行い、人件費の削減、各種補助金の見直し、施設の維持管理経費等の財政健全化の取組みを進め、一定の成果をあげてきましたが、依然として厳しい状況が続いています。

現在、平成 20 年(2008 年)に平成 24 年度(2012 年度)を目標年次とする第四次財政健全化計画を策定し、鋭意、財政健全化に取り組んでいます。

今後も厳しい財政状況が続くことが予想される中で、選択と集中による効果的で優先度の高い事業への投資を行うとともに、これまで整備してきた社会資本ストックの活用や維持・更新への対応等に重点を移すことが求められています。

2) 市街地を取り巻く状況の変化と課題

(1) 駅周辺における都市核の魅力の低下

本市では、高石駅、羽衣駅（東羽衣駅）、富木駅の主要3駅を中心に、これまで商業サービス等の施設が集積し、コンパクトな徒歩型の生活圏が形成されてきました。

しかし、近年の幹線道路沿いの沿道型商業サービス施設や近隣市における大規模ショッピングセンターの立地等により、駅周辺の相対的な商業立地のポテンシャルは低下し、商店街の空き店舗の増加や大規模商業施設の撤退等が発生しています。

今後、駅周辺における都市の魅力を向上させていくためには、商業の活性化だけでなく、それぞれの駅周辺の立地環境を活かし、交流や文化、医療・福祉、子育て等多様な都市機能が複合的に集積した都市核づくりが求められています。

(2) 低未利用地の活用と適正な誘導

近年、本市においては、浜寺運河沿いの市民会館跡地や図書館跡地等の市有地や、企業の社宅跡地等の低未利用地が発生してきています。

また、市域東部の市街化調整区域においては、駐車場や倉庫等が増え、沿道のスプロール化が進みつつあります。

今後、これらの低未利用地において、それらの土地利用転換を都市にとって望ましい方向に誘導し、地域全体の活力再生に活かしていくことが求められています。

(3) 一定の整備が進んだ都市基盤の活用

本市においては、南海本線等連続立体交差事業の事業進捗に伴い、関連する都市計画道路の整備が一定程度、進んできています。

今後、これらの都市計画道路の整備に伴い、沿道の市街地についても周辺の住環境に配慮しながら、土地の合理的で適正な有効活用を誘導していくことが求められています。

(4) 災害に強い都市づくり

近年、異常気象による水害や土砂災害、大規模地震等の自然災害が各地で頻発しています。特に、平成7年の阪神・淡路大震災、平成16年の相次ぐ台風被害や新潟県中越地震等では、災害による直接的な生命への危険だけでなく、道路等の都市施設や住宅への被害が、長期間、市民生活に影響を及ぼしました。

これらの災害への反省と対応を契機として、全国レベルで災害に強く、安全な都市づくりが求められています。

(5) 安心して暮らせるコミュニティづくり

近年、凶悪犯罪の増加や、犯罪の低年齢化が進んでおり、防犯という観点からの都市づくりの視点が重要となってきています。

本市では、これまで様々な地域活動が活発に行われており、人と人のつながりが強い地域社会が形成されてきました。

しかし、今後、人口減少や世帯構成の変化、とりわけ単独世帯の高齢者が急速に増えることが予想されることから、日常的な防犯面でも安全で、安心して暮らせる社会基盤を整え、コミュニティづくりを支援していくことが求められています。

第2章 全体構想

2 - 1 本市の将来像

第3次高石市総合計画（2001年～2010年）では、本市の将来像として、都市目標を「人間都市・高石」と定め、まちづくりの基本理念を「小さな輝きが広がる和みのまち」としています。

高石市のまちづくりの基本理念

小さな輝きが広がる和みのまち

また、基本理念を具体的に展開していくため、「まちづくりの目標」を以下のように設定しています。

- (1) 「小さな輝き」と「和み」を創りだすまちづくり
- (2) 小さな輝きが磨きあうまちづくり
- (3) 小さな輝きがともに支えあうまちづくり
- (4) 小さな輝きの舞台としてのまちづくり
- (5) 小さな輝きが活躍できるまちづくり
- (6) 小さな輝きが広がるまちづくり

これら総合計画に定めるまちづくりの目標を実現していくために、主に都市空間として具体化していく手段として、都市計画を適切かつ着実に進めていく必要があります。

2 - 2 都市づくりの方向

まちづくりの基本理念を実現していくために、人口の減少、少子・高齢社会の急速な進展等の様々な社会経済情勢の大きな変化を踏まえ、都市づくりの方向を以下のように設定します。

1) 安全で快適な都市づくり

(1) 快適に暮らせるまちづくり

歩いて暮らせる徒歩型の生活圏の充実

- ・本市は、高石駅、羽衣駅（東羽衣駅）、富木駅の主要3駅を中心に、徒歩圏に鉄道駅が10駅（市内6駅）あり、歩いていける範囲に主要な施設や公園・緑地等が立地するコンパクトなまちです。
- ・今後も、高齢社会の急激な進展により自動車等の移動手段が限定される高齢者等の自立した生活を支えるために、歩いて暮らせる範囲に日常的な生活基盤が整った徒歩型の生活圏を充実していきます。

愛着が持てる良質な居住地づくり

- ・人口減少、少子・高齢社会の時代にあっては、都市間で居住地選択等の競争が発生してくることが想定されます。このため、交通の利便性や周辺環境等の特性に応じた住宅地のあり方を検討するとともに、地域でのコミュニティ活動の活性化を支援し、「住んでみたい、住んでよかった」といった地域に愛着が持てる居住地づくりを目指します。

生活関連施設や生活支援サービスの充実

- ・良好な居住地づくりのために、少子・高齢社会に対応すべく、暮らしを取り巻く各種生活関連施設や生活支援サービスを充実していきます。

(2) 人にやさしいまちづくり

ユニバーサルデザインのまちづくり

- ・高齢者や障害者等を含めたすべての人に対して、やさしいまちづくりを実現するために、ユニバーサルデザインの理念に基づき、安全で快適な市街地や都市施設、建築物等の整備・誘導を進めていきます。

鉄道、自転車、徒歩及び福祉バスによる交通体系の確立

- ・3つの生活圏の核となる高石駅、羽衣駅（東羽衣駅）富木駅の主要3駅を中心に、徒歩や自転車による交通体系を確立していきます。
- ・また、福祉施策と連携し、高齢者等が安心して暮らせるまちづくりを目指し、福祉バスの充実を検討していきます。

(3) 安心して暮らせるまちづくり

安全を守る避難路等としての幹線道路の整備

- ・ 幹線道路については、通過交通の居住地への流入を防止するとともに、市内各拠点を円滑に結び、災害時には、延焼遮断帯や避難路、輸送路としての安全を守る基礎としての機能も備えた道路網として整備を推進します。

鉄道事業及び鉄道沿線の整備推進

- ・ 南海本線については、踏切除去による交通渋滞緩和及び駅のバリアフリー化等の推進を図るため、連続立体交差事業の整備を推進します。
- ・ 連続立体交差事業により東西市街地の分断が解消される地域では、東西一体となった土地利用を図るために整備を推進します。
- ・ JR 阪和線の富木駅は、隣接市で立地される大規模商業施設等の最寄り駅として、今後予想される周辺環境の変化に対応した、駅の利便性の向上及び安全対策等が確保されるよう関係機関との調整を行うことで本市の東の玄関口としての機能強化を図ります。

密集市街地の改善による防災性の向上

- ・ 老朽住宅等が密集している市街地においては、避難路や公園等の確保、建物の耐震性・耐火性の向上を誘導する等により、防災性の向上を図ります。

地域防災力の向上

- ・ 防災への対策は、地域の取組みが大きな要素となります。近年、住民の高齢化や生活スタイルの変化などによって、地域での人と人との関係が希薄になるにつれて、防災意識が低下していくことが懸念されます。そのため、地域の連帯による防災意識の維持・強化を図り、地域防災力の向上を図っていきます。

地域とつくる防犯対策の充実

- ・ 子どもや女性、高齢者等の誰もが地域で、安全で安心して暮らせるよう、地域での人と人とのつながりを強化し、コミュニティの活性化を行い、視界を遮るブロック塀を死角の少ない生け垣等にするなどの地域内でルールをつくるなどの地域社会や警察等が一体となった防犯対策を充実していきます。

良質な住宅の整備促進

- ・ 交通条件や周辺環境等の住宅地の立地特性に配慮し、官民の適切な役割分担のもと、定住性の高い住宅や住宅地づくりを促進します。

2) 都市活力を育む都市づくり

(1) 交流と賑わい空間の形成

駅周辺の個性ある都市核づくり

- ・本市域の内陸部は、高石駅、羽衣駅（東羽衣駅）、富木駅の主要3駅を中心にコンパクトな徒歩型の生活圏が形成されています。
- ・各生活圏の中心となる主要駅周辺においては、交通条件や各種都市機能の集積、周辺の都市開発等の動向を踏まえながら、それぞれ特徴のある拠点づくりを促進していきます。
- ・主要駅周辺は、様々な都市機能が集積する拠点として、駅前広場等の都市基盤を整備し、それぞれの都市機能の特性を活かした賑わいの場として再生します。

幹線道路沿道の複合都市型居住地の形成

- ・幹線道路沿道においては、整備等進捗状況に合わせ、店舗と住宅等が調和した複合型の都市型居住地の形成を誘導していきます。

都市ストックを活用した交流の場の形成

- ・市内の既存施設を活用し、市内の大学や文化施設、商業施設等との連携により、市民活動やコミュニティビジネス等の地域コミュニティ活性化のための交流の機会や場づくりを支援します。
- ・浜寺水路及びその両岸に立地する公園等の緑地やスポーツ施設等のつどい、憩いの場としての都市ストックを活かし、イベント等の開催を行い、交流の機会や場づくりを支援します。

(2) 臨海部産業の活性化

高石都市交流軸の強化

- ・都市核としての高石駅地域と臨海部を有機的に結び、産業機能の活性化を図ります。

臨海部の再編・強化

- ・既存の産業環境の立地を活かし、臨海工業地帯としての土地利用を継続・発展させるとともに、隣接市の臨海部に新規立地する大規模工場等の波及効果を踏まえ、新規産業の立地や既存工場の設備投資等に向けた誘導に取り組んでいきます。

浜寺水路周辺の再生

- ・臨海地域に接する浜寺水路周辺の市有地等については、浜寺水路沿いの緑道やスポーツ施設等の水と緑に親しむ空間としての機能を活かしつつ、本市の活性化に寄与するような土地利用を誘導します。

3) うるおい豊かな都市づくり

(1) 水と緑を活かしたまちづくり

芦田川・富木川が結ぶ水のネットワーク

- ・羽衣駅地域と富木駅地域を河川で結び、うるおいのある水辺空間を創造します。

水辺空間の保全と整備

- ・東西の水辺の歩行空間や親水空間を再生するため、芦田川や浜寺水路等の水辺空間を整備します。
- ・市域の中央部を流れる芦田川等においては、周辺地域の下水道の整備を重点目標とし、市民が憩える親水空間の確保や改善を図っていきます。

花と緑のネットワーク

- ・浜寺公園や各種都市公園、芦田川等を中心に、幹線道路や駅前、公益施設での緑化を推進し、市域全体を花と緑による快適な歩行者空間でネットワークしていきます。
- ・道路や公園等の公共空間だけでなく、民有地での緑化を積極的に促進していきます。

周辺環境と共生した市街地の形成

- ・市域東側に広がる市街化調整区域については、隣接市の大規模開発や幹線道路の整備等を踏まえ、地域の意向を反映しながら、無秩序な市街化を防止し、周辺地域と調和した土地利用の誘導を図ります。

(2) 歴史と文化が息づくまちづくり

旧街道が結ぶ歴史・文化ネットワーク

- ・旧紀州街道沿い等については、社寺や町屋等の地域資源を活かしたまちづくりを目指します。

歴史的資源の保存・活用

- ・市内に存在する有形・無形の文化財やだんじり等の伝統行事等を保存・活用し、まちづくりに活かしていきます。

(3) 環境と共生するまちづくり

持続可能なまちづくり

- ・地球温暖化やオゾン層の破壊等地球規模での環境問題は、年々深刻化してきており、環境への負荷の少ない持続可能なまちづくりを目指し、自動車に過度に依存しない、歩いて暮らせることができる生活圏を形成します。
- ・各種建築物等における緑化や省エネルギー対策等、環境に配慮した施設整備の誘導を図ります。

環境との共生

- ・まちの美化、良好な自然環境や生態系の多様化の確保等、環境と共生するまちづくり、ライフスタイルを目指します。

(4) 良好な景観を形成するまちづくり

良好な居住地における景観の維持・保全

- ・浜寺公園周辺については、地域の意向を踏まえ、良好な居住地における生活景観の維持・保全を図っていきます。

魅力的な都市景観の創造

- ・駅周辺や幹線道路沿道については、新たな都市施設整備や市街地整備に合わせて、魅力的な都市景観を創造していきます。
- ・高石の都市活力を担ってきた臨海部の工場地帯については、新たな観光資源として魅力的な工場景観を創造していきます。

2 - 3 将来の都市構造

市域面積約 11.35km² というコンパクトな市域であり、その半分が臨海部、残り半分を内陸部が占め、その内陸部の徒歩圏に鉄道駅が 10 駅（市内 6 駅）あります。このような内陸部の中で、主要 3 駅周辺を中心とする各地域の交通条件や土地利用の特性等を踏まえ、次のように周辺都市との連携による「都市軸」と特徴的な「生活圏」とを柱に、本市のまちづくりの骨格となる都市構造を設定します。

1) 都市をつなぐ広域的な都市軸の形成

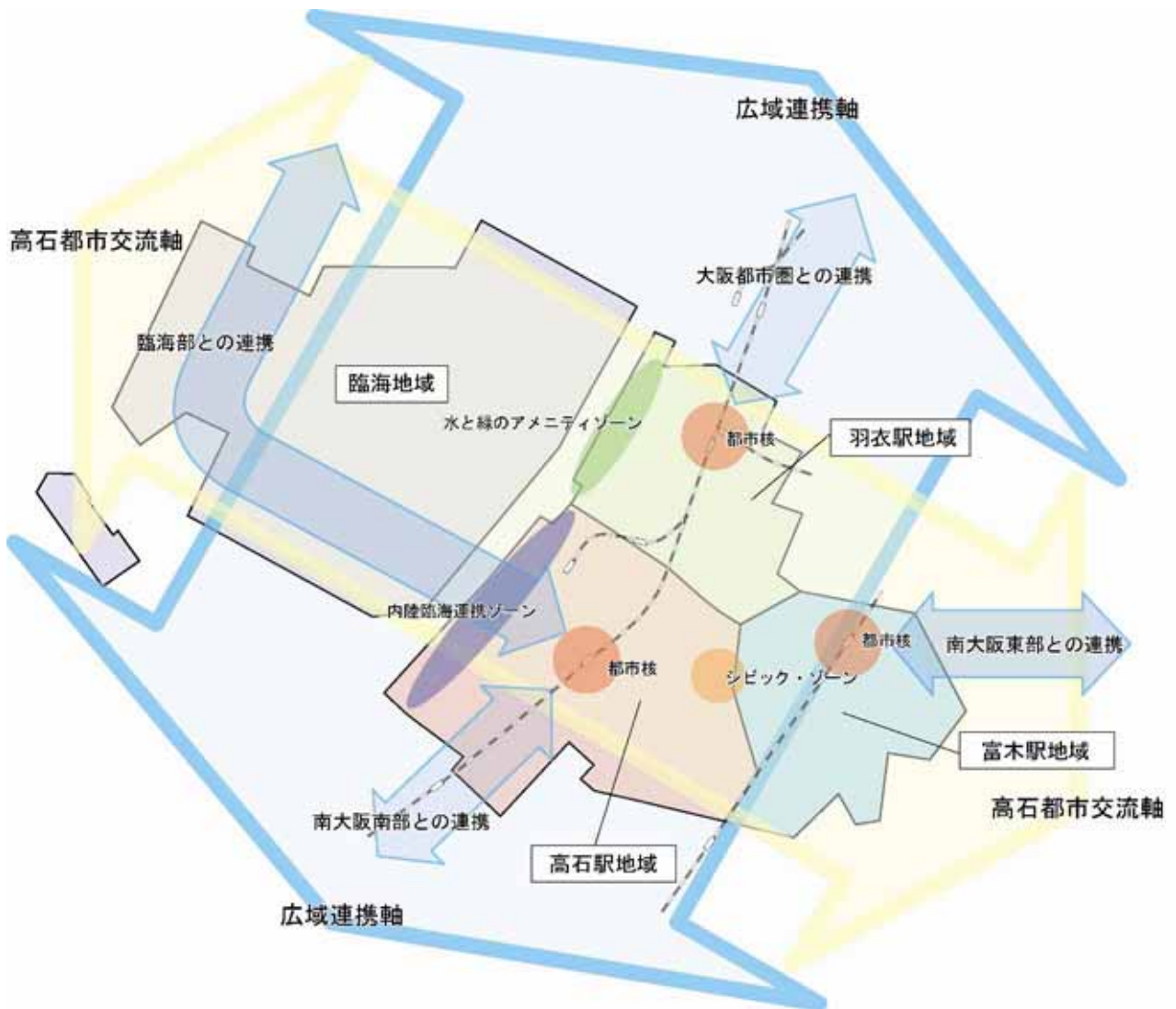
(1) 高石都市交流軸

- ・本市の産業の中核をなす臨海部と生活の場となる内陸部とを結び、市域全体として魅力的なまちを形成していくために、人・物・情報のネットワークとして「高石都市交流軸」を形成していきます。
- ・本市は、歩いていける範囲に 10 駅（市内 6 駅）があり、高石駅、羽衣駅（東羽衣駅）、富木駅の主要 3 駅を中心に、主要な施設や公園・緑地等が立地するコンパクトなまちの特性を活かし、市民同士がお互いの顔が見える交流の場づくりを進めます。
- ・芦田川・富木川沿いを軸として、水辺空間の親水性の向上や桜等を生かした遊歩道の整備等により、浜寺公園等と一体的に水と緑のアメニティのネットワークを形成していきます。

(2) 広域連携軸

- ・鉄道や道路等を軸とした本市と周辺市とを結ぶ都市活動の主要な流れを創りだし、周辺市との交流・連携を目指すネットワークとして「広域連携軸」を形成していきます。
- ・行政だけでなく、市民や企業・事業所等の活動が市域を越えて展開されるような環境づくりを進めます。

高石市の将来都市構造図



2) 周辺都市との魅力ある連携による3つの生活圏と

1つの臨海工業地帯の充実

(1) 南大阪南部と臨海の玄関口として人々が交流する「高石駅地域」

- ・高石駅地域は、南大阪南部や臨海へ連携を図れるよう、本市の南の玄関口として、既存の商業サービス機能や文化・交流機能等を活かした、人々が交流し、賑わいあふれる複合的なまちづくりが求められています。
- ・高石駅周辺は、広域的な商業・業務・サービス機能、市全体を対象とした文化・交流機能等の集積を進め、本市の南の玄関口としての都市核として充実していきます。
- ・市役所周辺は、市役所や鴨公園等を中心に、市民サービスと活動の拠点としてのシビックゾーンとして機能の維持・保全に努めます。
- ・浜寺水路周辺は、既存の海洋性やスポーツ機能等の水と緑に親しむ空間としての機能を活かしつつ、市有地等の利活用を進め、臨海部と内陸部とを結びつける内陸臨海連携ゾーンとして都市機能の誘導を図ります。

(2) 緑豊かな文教地区として大阪都市圏からの人々を魅力する「羽衣駅地域」

- ・羽衣駅地域は、急行停車駅である南海本線羽衣駅とJR東羽衣駅の交通結節点としての利便性を活かし、大学や専門学校が立地している文教地区として、若者から高齢者までが集う、賑わいあるまちづくりが求められています。
- ・羽衣駅(東羽衣駅)周辺は利便性が高く、来街者が多いという地域特性を活かし、個性的で魅力ある商業・サービス機能、大学と地域とが協働する交流機能等の集積を進め、本市の北の玄関口としての都市核として充実していきます。
- ・浜寺公園への最寄り駅として、また豊かな緑空間(水と緑のアメニティゾーン)を活かし、快適で魅力的な居住地として整備、充実していきます。

(3) 周辺の開発インパクトを活かし東の玄関口として人々が集まる「富木駅地域」

- ・富木駅地域は、富木駅北側の近隣市において大規模開発の整備が進んでおり、その最寄り駅としての特性を活かし、人々が集まる本市の東の玄関口としてのまちづくりが求められています。
- ・富木駅周辺は、周辺地域での開発インパクトを駅周辺に取り込むように、車や人の動線を強化し、大規模開発と相互に連携・補完しあう商業・サービス機能や生活関連サービス機能、福祉機能等の集積を進め、本市の東の玄関口としての都市核として充実していきます。

- ・(都)国道26号等の幹線道路沿道では、沿道型商業・サービス施設が立地しており、これら交通の利便性を活かした土地利用の充実を図っていきます。
- ・地域東側に広がる市街化調整区域については、隣接市の大規模開発や幹線道路の整備等を踏まえ、地域住民の意向を反映しながら、無秩序な市街化を防止し、周辺地域と調和した土地利用の誘導を図ります。

(4) 臨海地域

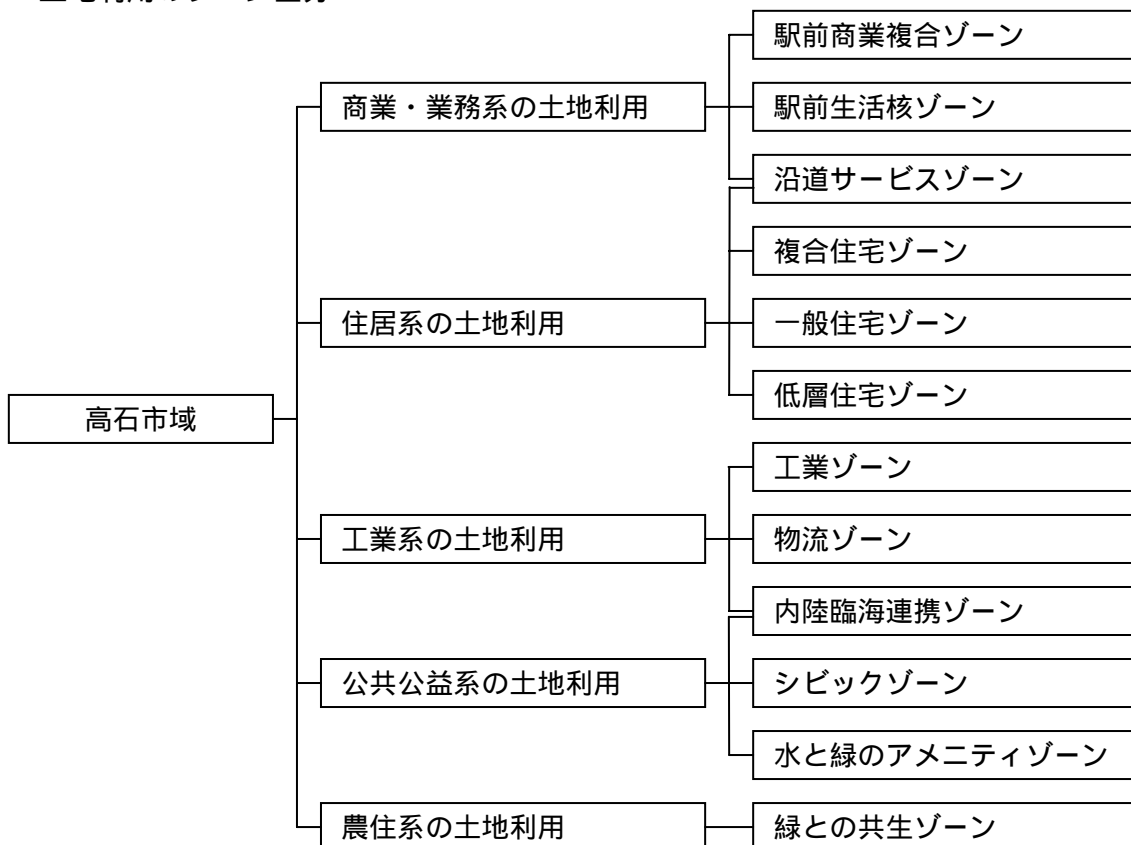
- ・臨海地域は、これまで高石の産業の活力を担ってきた既存企業の産業環境と隣接市の臨海部に大規模工場が立地することによる波及効果を活かした、活性化が求められています。
- ・高石市企業立地等促進条例等を活用して、企業の新たな投資を促すとともに、近隣市と連携することにより、堺泉北臨海工業地帯としての継続・発展を進め、魅力ある臨海部を形成していきます。

第3章 都市計画の基本的な考え方

3 - 1 土地利用の基本方針

将来の都市構造を実現するために、市域を以下のように区分し、それぞれのゾーンの方
向にもとづく計画的な土地利用を誘導していきます。

土地利用のゾーン区分



それぞれのゾーンの方向性にもとづき、区域区分、地域地区制度、地区計画制度等の
適切な運用により、良好な環境を有する秩序ある土地利用を誘導し、魅力ある都市空
間の形成を図っていきます。

市域全体の土地利用の基本方針図



1) 商業・業務系の土地利用

このゾーンでは、土地利用の混乱や都市防災にも配慮して都市基盤施設や建物の整備を促進するとともに、各拠点機能の充実を図り、本市の都市活動の中心として適切な土地利用を図ります。

少子高齢社会の進展を踏まえ、駅周辺や道路沿道の土地利用を促進させるとともに、徒歩圏に10駅(市内6駅)が立地するコンパクトな特性を活かした生活圏を創っていきます。

(1) 駅前商業複合ゾーン

南海高石駅周辺、南海羽衣駅(JR東羽衣駅)周辺、JR富木駅周辺において、各地区の特性に応じた特色のある商業・業務・サービス機能等の集積を誘導します。

(2) 駅前生活核ゾーン

南海高師浜駅周辺、南海北助松駅周辺、南海伽羅橋駅周辺は、周辺地区の生活核として日常生活の利便性に寄与する最寄り型の商業サービス機能等の集積を誘導します。

(3) 沿道サービスゾーン(住居系と併用)

(都)国道26号、(都)堺阪南線、(都)松原泉大津線側道、(都)取石舞線、府道大阪和泉南線については、交通の利便性を活かした沿道型の商業サービス機能等の立地を住環境と調和を保ちながら誘導します。

2) 住居系の土地利用

良好な住環境の保全・形成を基本に、都市基盤整備の整備状況を踏まえ、メリハリのある土地利用を図ります。

(1) 複合住宅ゾーン

(都)南海中央線、(都)高石北線、(都)新村北線、(都)羽衣駅前線、南海連立関連側道の沿道では、都市計画道路の整備と合わせて、店舗や住宅等が調和した複合型の都市型居住地の形成を誘導します。

(2) 一般住宅ゾーン

市域の一般的な住宅地においては、住宅地の環境の保全、市街地の安全性の向上に努めます。

(3) 低層住宅ゾーン

浜寺公園周辺の古くから別荘地として発展してきた良好な住宅地においては、今後とも低層型の住宅地としての居住環境の維持・保全に努めながら、地域内の土地利用の現況や地域住民の意向等を踏まえ、良好な住宅地としての向上に努めます。

(4) 沿道サービスゾーン(商業系と併用)

(都)国道26号、(都)堺阪南線、(都)松原泉大津線側道、(都)取石舞線、府道大阪和泉泉南線については、交通の利便性を活かした沿道型の商業サービス機能等の立地を住環境と調和を保ちながら誘導します。

3) 工業系の土地利用

臨海部を中心に、既存の産業環境の立地を活かし、臨海工業地帯としての土地利用を継続・発展させていきます。

(1) 工業ゾーン

臨海部の大規模な重化学工業施設が集積する部分は、工場の操業環境の保全を基本とした土地利用の誘導を図ります。

今後とも、公害の抑制、及び災害の未然防止と、災害発生時の安全対策、地球温暖化対策の推進等に努め、産業基盤を活かして適正な土地利用を図ります。

また本地区の施設更新や新規立地を促進するため、高石市企業立地等促進条例の制定や隣接市の大規模工場立地の波及効果を活かせる環境整備に努めます。

(2) 物流ゾーン

国際化に対応した総合物流拠点となるトライポートサザン21整備計画地域の一角として、公共埠頭等の整備による港湾機能の充実と併せて、諸外国等との定期航路等を誘致し、物流拠点として充実に促進します。

(3) 内陸臨海連携ゾーン（公共公益系と併用）

浜寺水路沿いの緑道やスポーツ施設等の水と緑に親しむ空間としての機能を活かしつつ、周辺の市有地等の利活用を進め、臨海部と内陸部を結びつける内陸臨海連携ゾーンとして土地の有効活用・利活用を図ります。

4) 公共公益系の土地利用

市役所周辺や、浜寺公園等の公共公益施設等が集積している地区については、それぞれの立地特性を踏まえ、本市を代表する特色のある土地利用を図ります。

(1) シビックゾーン

市役所周辺はシビックゾーンとして、各種防災機能を高めるとともに、周辺地域においても耐震・耐火建築物の建設や緑化を促進し、本市の行政サービスの中心地として機能の維持・保全に努めます。

また、芦田川周辺とのネットワーク化、市庁舎と一体的に(都)鴨公園の施設づくり等を進め、市民が集い楽しめるシビックゾーンとして機能の充実を図ります。

(2) 水と緑のアメニティゾーン

浜寺公園等の大規模な公園や芦田川等の水辺空間を中心に、水と緑に触れることのできる環境の維持・保全に努めます。

(3) 内陸臨海連携ゾーン(工業系と併用)

浜寺水路沿いの緑道やスポーツ施設等の水と緑に親しむ空間としての機能を活かしつつ、周辺の市有地等の利活用を進め、臨海部と内陸部を結びつける内陸臨海連携ゾーンとして土地の有効活用・利活用を図ります。

5) 農住系の土地利用

市域東部の農地や空閑地等が広がっている市街化調整区域については、本市に残された貴重な緑の空間として、周辺市街地の動向を踏まえ、土地利用の検討を進めていきます。

(1) 緑との共生ゾーン

周辺市の開発や幹線道路の整備が進展している状況を踏まえ、地域の意向を反映しながら、無秩序な市街化を防止し、周辺地域と調和した緑あふれる土地利用を図ります。

3 - 2 都市施設の基本方針

1) 道路・交通体系

本市は、大阪湾の南北広域幹線上に位置し、大阪都市圏や南大阪と、通勤や通学をはじめ様々な消費活動や経済活動等が市域を超えて活発に行われています。

このような周辺市町との広域的な移動とともに、市域内の活発な都市活動を支えるための道路ネットワークや公共交通機関の充実・整備を図ります。

(1) 道路ネットワーク

道路は、生活の利便性を高め、地域の振興を図る都市基盤施設であるとともに、災害時の避難路や、人々の出会いの空間、個性ある街並み形成の骨格等、多様な役割を担っています。

道路の機能や役割に応じて、全国規模で都市を結ぶ自動車専用道路、都市間道路としての広域幹線道路、都市を骨格形成する地域幹線道路、各地域の街区を形成する補助幹線道路、地域生活に密着した生活道路の各段階に応じてネットワークの形成を図ります。

自動車専用道路

(都)大阪湾岸線 阪神高速道路湾岸線、(都)松原泉大津線 堺泉北有料道路は、広域的な産業や交流活動はもとより、震災等の大規模な災害発生時における救援救助活動等を支える骨格となることから、機能の維持保全を要請します。

広域幹線道路

広域幹線道路は、(都)大阪臨海線、(都)国道26号を位置づけ、自動車専用道路と同様に本市と広域圏を結ぶ重要な路線として、その機能の維持保全を要請します。

特に、市域の中央部を南北に横断する(都)国道26号は交通量も多いことから、交通渋滞や排出ガスによる環境の悪化が見られるため、排出ガス規制や交通量低減等の抜本的な対策について、国、府の方針を遵守し、本市域では広域幹線道路を補完する地域幹線道路の整備や沿道緑化等を促進します。

地域幹線道路

地域幹線道路は、(都)堺阪南線、(都)南海中央線、(都)取石舞線、(都)新村

北線、(都)高石北線、市道取石中央線、(都)高砂1号線、(都)高石大園線、(都)高石南線、府道大阪和泉南線を位置づけ、広域幹線道路と一体となって良好な市街地形成の骨格を構成する道路として積極的に整備を推進します。

補助幹線道路

補助幹線道路は、(都)高石海岸線、(都)綾井富木線、(都)富木線、(都)富木中央線、(都)羽衣駅前線、(都)小高石線、(都)松原泉大津線(側道)、(都)南海東側線、(都)高石駅前線、(都)高石駅西側線、(都)高石東駅前線、(都)羽衣駅西側線、(都)羽衣駅東側線、連立関連高架側道を位置づけ、各地域の街区形成の骨格となる道路として、周辺の面的な市街地整備等と併せて整備を推進します。

生活道路

生活道路については、本市域内には、狭隘な道路も多く見られ、災害発生時の緊急活動や建築物等の適正な更新等を阻害する要因にもなっています。

そのため、沿道権利者等の理解と協力を得ながら、面的な市街地整備等と併せた整備推進、地区計画制度等の活用による建物の更新時の整備誘導を図っていきます。

また一定規模以上の建物の更新時には高石市開発指導要綱に沿って道路幅員の拡幅を図っていきます。

(2) 公共交通機関及びターミナル機能

徒歩圏に 10 駅（市内 6 駅）が立地する本市の特性を活かし、自動車交通の抑制による環境負荷の小さい交通体系の実現と市民の交通利便性の向上を図るため公共交通機関及びターミナル機能の充実を図っていきます。

鉄道

南海本線、高師浜線は、沿線地域の一体化、交通渋滞の解消を図るため、現在、進めている南海本線・高師浜線連続立体交差事業を促進するとともに、景観・環境・防災等にも十分に配慮した整備を要請します。

J R 阪和線は、沿線地域の一体化、交通渋滞の解消を図るため、周辺市街地の整備方針等も踏まえつつ、連続立体交差化や J R 富木駅の橋上駅舎化、鉄道の立体化等を検討します。

各駅は、本市の玄関口で多様な人々が利用することから、人にやさしいまちづくりに配慮するとともに、市域のイメージを高めるような駅舎の美装化等を要請します。

また大阪都市圏との連携を強化するために、J R 羽衣駅と J R 天王寺駅の間、南海高師浜駅と南海なんば駅の間を直通で走る列車の運行、J R 富木駅や南海高石駅の急行停車駅への要請、堺市からの鉄軌道の延伸について関係機関との調整を図っていきます。

駅前広場

駅前広場は、本市の玄関口に当たる主要 3 駅（南海高石駅、羽衣駅、J R 富木駅）に配置し、駅周辺の市街地整備等の推進に併せて玄関口にふさわしい良好な景観が形成されるよう緑化や美化を重点的に進めます。

駐車場、駐輪場等

駐車場、駐輪場等は、整備計画書の検証及び主要 3 駅周辺の市街地整備や連続立体交差事業の推進等に併せて適正規模の検討を行い、鉄道及び周辺施設等の利便性の向上に努めます。

バス路線

本市域は、南海電鉄 4 駅、J R 2 駅が立地し、各駅勢圏が小さいことから、一般的な公共バス路線網の必要性は低い面もありますが、高齢社会の進行から福祉バスの重要性は更に高まることも想定され、市内各地及び近接市との連絡性の向上なども踏まえて、バス路線について関係機関との調整を図っていきます。

2) 公園・緑地等

本市の緑地配置の方針は、自然環境の乏しい市域であることから、緑を生み出す空間の確保を重点に、内陸部では核となる緑の創出とネットワーク、臨海部では工場敷地緑化等によるクラスター状の緑の形成を目指し、緑を慈しみ育む場、緑とのふれあいの場づくりを促進します。

(1) 公園

浜寺公園や鴨公園等の広域で大規模な公園の利活用をはじめ、内陸部で不足している生活圏レベルの公園の充実を図り、魅力ある公園緑地の整備を推進します。また公園は、防災機能の強化や高齢者が憩い、世代間で交流が図れる場として、地域に親しまれる施設となるように努めます。

広域公園

浜寺公園は、南大阪を代表する歴史的な広域を対象とする公園であり、今後とも広域から集客できる魅力ある緑の公園としての整備、活用を要請します。

地区公園

臨海部の高砂公園と市役所周辺の鴨公園が整備されており、今後とも市民の憩いの場としての整備を図ります。

近隣公園

内陸部の市街地内で、まとまりのある規模の公園が不足していることから、(都)蓮池公園等の未開設公園の整備を推進します。

市街地整備の推進等により新たに確保される公園等は、防災施設等の充実と併せて、四季の変化が感じられ個性ある街区形成の拠点となるように留意して整備を図ります。

街区公園

市街地内の小規模な街区公園は、周辺市街地の成熟等も考慮しつつ、個性ある街区形成の拠点となるよう、市民参加による整備等も併せて検討します。

(2) 水と緑のアメニティネットワーク

環境保全、防災、レクリエーション、景観等さまざまな視点から緑道等を配置し、水と緑のアメニティネットワークとして整備を推進します。

芦田川・富木川沿いの緑道

芦田川・富木川沿いは、本市域内で数少ないオープンスペースが残されており、学校等の公共施設も立地していることから、河川改修等とも連携させて水辺の潤いを活かした緑道等として整備を推進します。

浜寺水路兩岸を結ぶ緑地・緑道

浜寺水路の兩岸には浜寺公園と泉北臨海緑地が整備され、高石大橋と浜寺大橋(堺市域)により結ばれていますが、約3kmの距離があるため十分利用されていません。

利用促進に向けて、今後、回遊型のレクリエーション活動や災害発生時の避難路としての役割も持たせた緑道等の整備を検討します。

道路の街路樹

地域幹線、補助幹線道路等の整備推進と併せて、良好な住宅都市としてのイメージを高める上で欠くことのできない公園等をネットワークする道路の街路樹等の整備を検討します。

(3) 市街地の緑化等

公共施設等の緑化

各種公共施設において積極的に緑化を進め、既存施設等で敷地の利用状況から緑化面積が確保できない施設については、屋上緑化や、壁面の緑化等多様な手法を導入して緑化を促進します。

緑化の促進にあたっては、道路沿いに四季の花木等を重点的に植栽する等、良好な景観形成に配慮します。

民有地の緑化

市民参加による園芸教室や生け垣の苗木配付等により、市民の緑への意識向上を高めるとともに、市民による市域全体の緑のネットワークづくりを促進します。

工場の緑化

工場については、工場立地法や高石市環境保全協定等に基づいた緑化率が達成されるよう指導に努めます。

高砂地区内については、内陸部と臨海部を結ぶ個性ある道路となるように(都)高砂1号線及び沿道の工場等において、景観に配慮した緑化を促進します。

市街化区域内の農地

市街化区域内に存在する農地については、緑地・防災としての機能に着目し、適正な範囲で保全に努めます。

3) 上・下水道

上水道については、すでに整備が完成していることから、今後は安定的に水を供給していくため適切な維持管理に努めます。一方、下水道については、未整備な区域もあるため、今後、財政状況を踏まえ、整備効果を考慮して、整備を推進します。

(1) 上水道

上水道の水源は、安全で安定した上水道の供給を図るため、上水道施設等の耐震性強化、老朽配水管や配水場施設等の更新、高度処理水や高圧給水に対応した施設等の充実を推進します。

高石配水場は、ほぼ市街化が完了した本市では桜等が植えられている貴重な緑の空間であり、個性ある緑の拠点となるような整備を進めていきます。

(2) 下水道

本市域内は、南大阪湾岸北部流域関連公共下水道と泉大津・和泉・高石公共下水道の整備を推進してきており、今後とも、生活環境、生活利便、治水の向上や河川等の水質浄化に向けて整備を推進します。

南大阪湾岸北部流域関連公共下水道

本市域内では、流域下水道高石泉大津幹線が整備済みであり、高石市流域関連公共下水道事業計画に基づき、下水管の布設等を推進します。

特に、芦田川は、大阪府において、ふるさとの川となるよう河川改修や雨水貯留施設の整備、親水性の向上等を推進してきており、早期に水質改善が必要であるため、芦田川流域において下水道整備を重点的に実施します。

また、市域東部の市街化調整区域は、市街地整備等の進捗状況を踏まえながら、事業を検討します。

泉大津・和泉・高石公共下水道

泉大津・和泉・高石公共下水道の区域は、南大阪湾岸北部流域関連公共下水道計画の全体計画にも含まれており、将来、南大阪湾岸北部流域関連公共下水道に接続して合流改善事業を行い、南大阪湾岸北部流域関連公共下水道に統合していきます。

4) 河川

市街化が進行した本市域にあって、河川は、市域の個性ある自然的景観とアメニティ空間を構成する骨格であり、さらに海辺と丘陵の自然を結ぶことから、河川改修等の進捗と併せて、自然環境への配慮、親水機能の充実、河川浄化等を積極的に推進します。

(1) 芦田川

本市域の中心を流れる河川であり、近年、流域の都市化の進行に伴う保水能力の低下、流出量の増大等により浸水被害が見られます。

したがって、浸水被害防止のため河川改修、調整池、流域貯留施設等の整備を積極的に推進するとともに、2級河川区間を延伸し上流部の整備を検討します。

また、ふるさとの川として、桜を活かした緑道整備や水質浄化の推進と併せて、市民による記念植樹の実施や維持管理等市民参加の方策を検討します。

(2) 王子川

河川沿いには、教育施設等が多く、下水道整備等による水質改善や施設の緑化等とともに魅力充実を検討します。

5) その他の公共公益施設

(1) ごみ焼却場等

ごみ焼却場等については、都市活動や日常生活を支える重要な都市施設として、市域東部に都市計画で定め、3市（高石市、和泉市、泉大津市）で泉北環境整備施設組合を設立し、泉北クリーンセンターを運営しています。

ごみの排出量は、近年減少傾向にありますが、今後ともごみの減量とリサイクルの推進を促進します。

(2) 斎場、墓地等

高石斎場は、今後、施設の老朽化等を調査し、施設・設備の改善に努めます。

本市は他地域から転入した住民が多いため、定住意識の醸成に寄与できるよう墓地需要を踏まえ、墓地整備について検討します。

(3) 漁港

高石漁港は、漁業活動の中核施設であり、漁港内では活魚直売など、市民生活に根ざすよう精力的な活動が行われています。今後も漁港については、市民と漁業者の交流などが図れる都市型漁港となるよう必要な機能の充実を図ります。

3 - 3 市街地整備の基本方針

本市の今後の都市づくりにおいて、主要3駅周辺や市街化調整区域等をどのように整備、誘導していくかは、重要な課題の一つです。

各地区について、周辺の開発動向や道路、公園等の都市施設の整備と連携、整合を確保しつつ、計画的に市街地整備を図っていきます。

1) 主要駅周辺地区

(1) 高石駅周辺地区

南海本線・高師浜線連続立体交差事業との連携を図り、本市の南の玄関口として駅前周辺を充実していきます。また、都市計画事業等の進捗に合わせ、有効な土地利用が図れるように、市街地の改善と機能充実を促進します。

高石駅西地区の面整備については、地区住民の理解と協力を得ながら、早期事業化のため、より円滑で効率的な事業手法をはじめ、整備優先順位等を含めた段階施行等を検討していきます。また、災害に強いまちづくりの整備を図るため、密集市街地の改善に向けて各種規制誘導手法等の検討を行い、市街地の改善を促進します。

(2) 羽衣駅周辺地区

南海本線・高師浜線連続立体交差事業と連携し、羽衣駅前東地区第一種市街地再開発事業の早期完了を図ります。また周辺地区については、災害に強いまちづくりの整備と密集市街地の改善に向けて、土地の高度利用や防災道路等の整備を図り、地区住民の理解と協力を得ながら市街地整備の手法を検討し、本市の北の玄関口にふさわしい都市的機能の集積と市街地の改善を促進します。

(3) 富木駅周辺地区

住環境の改善や防災性の向上を図るため、(都)富木線、(都)富木中央線等の道路整備、駅前の街区整備等を促進します。また、隣接市域の大型開発の動向を踏まえ、地区住民の理解と協力を得ながら市街地整備の手法を検討し、本市の東の玄関口にふさわしい市街地の形成を促進します。

2) 宅地化農地と生産緑地の混在地区

宅地化農地と生産緑地の混在が見られる地区は、地権者等の理解と協力を得ながら地区計画制度の活用等により、都市基盤施設が整った市街地形成を促進します。

3) 市街化調整区域

市域東部の農地や空閑地等が広がっている市街化調整区域については、周辺市の開発や幹線道路の整備が進展している状況を踏まえ、地域の意向を反映しながら、無秩序な市街化を防止するために地区計画制度の活用等により、周辺地域と調和した緑あふれる土地利用を検討していきます。

4) (都) 南海中央線等の地域幹線道路沿道地区

(都)南海中央線等の地域幹線道路の整備推進に併せて、店舗や住宅等が複合した都市型居住地を形成していくために地域地区の変更により、より有効な土地利用の促進を図っていきます。

また、景観形成のガイドラインや、地区計画による誘導手法等を検討し、道路と一体となった個性ある都市景観の形成を図っていきます。

5) 浜寺運河沿いの内陸臨海連携地区

浜寺水路周辺の市民会館跡地や図書館跡地などの市有地を含む地区においては、浜寺水路沿いの緑道やスポーツ施設等の水と緑に親しむ空間としての機能を活かしつつ、民間活力の活用等により臨海部と内陸部を結びつける産業活性化を図るため、地域地区の変更、地区計画制度の活用等により、土地の有効活用・利活用を検討していきます。

3 - 4 都市防災の基本方針

本市は、古くから形成された集落などを中心に発展してきたため、密集市街地が広がっており、地震や火災等の災害が発生した場合には、被害が広がっていく危険性が高いことが予想されます。そのため、市街地の不燃化や、建築物の耐震・不燃化、防災拠点の整備など、ハード、ソフト両面から総合的な都市防災を進めていきます。

1) 都市防災機能の強化

(1) 密集市街地の整備

防災性向上を図るべき木造密集市街地において、「災害に強いすまいとまちづくり整備計画」等を策定し、防火及び準防火地域の指定拡大、住宅市街地整備促進事業(密集住宅市街地整備型)の実施、耐震診断の誘導等により、耐震化、不燃化を促進し、都市基盤施設や住宅等を総合的に整備し、住環境の改善を図っていきます。

(2) 都市施設の耐震化等

都市基盤施設及び各種公共施設については、「大阪府福祉のまちづくり条例」、「高石市福祉のまちづくり要綱」に基づいて整備改善を図り、災害弱者や災害時要援護者の安全対策を推進します。

道路

一般道路は、緊急交通路となる道路を優先して、整備を進めるとともに、災害時に活用できるよう整備に努めます。

公園・緑地等

公園等に災害対策施設として、災害用のトイレや自主電源の照明灯の整備を計画的に進めます。

河川・水路等

南海地震による津波被害に備えるために作成された津波ハザードマップを広く市民に周知するとともに、災害に対する知識や心構えの啓発、避難所、避難路などの周知を図ります。

(3) 臨海部における防災機能の強化

本市の埋立地は、府の調査によると地震時に液状化する可能性の高い地区とされており、必要に応じて地盤改良等の指導に努めます。

また、臨海部においては、石油コンビナート等災害防止法、消防法、高圧ガス保安法等の関係法令や、高石市環境保全協定に基づき総合的な防災対策を促進します。

2) 防災拠点の整備

(1) 防災中枢拠点

本市の防災対策の指令拠点としての役割を果たす防災中枢拠点は、市役所、高石消防署に位置づけており、耐震対策の推進、自家発電設備等の整備、大規模災害に対応力のあるライフラインシステムの構築、災害対策本部機能の独立性確保等を推進します。

(2) 地域防災拠点

市域における応援部隊の受入れ及び活動拠点としての役割を果たす地域防災拠点は、(都)鴨公園、(都)新公園に位置づけており、大阪府が整備する広域防災拠点、後方支援活動拠点と連携する拠点としての機能の充実を図ります。

(3) 地区防災拠点

市内の各小学校は、地区防災拠点として位置づけており、災害時の避難施設として、順次屋内運動場の耐震化を推進するとともに、物資や資機材等の備蓄、消防水利や情報通信システム、地下水を利用した給水施設、雨水等の貯水施設、自家発電施設、厨房施設等の整備を進めます。

(4) 輸送拠点

災害発生時に救助、救急、医療、消火、緊急物資の供給を迅速かつ的確に実施するために輸送拠点の機能整備に努めます。

3) 避難場所等の整備

(1) 一時避難地

一時避難地は、広域避難地へ避難する前の中継地点で、避難者が一時的に避難できる身近な場所等で、集合する人々の生活圏内の学校のグラウンド、公園、緑地、団地内の広場等の概ね1haの場所を選定し、集合した人々の安全が当面確保されるスペースとするため、周辺緑化の促進、複数進入口や防災資機材の整備を促進します。

(2) 広域避難地

広域避難地は、火災の延焼拡大によって生じる輻射熱、熱気流から住民の安全を確保するために概ね10haの面積を有する公園・緑地等とすることが求められており、本市域では(都)鴨公園周辺、高南中学校周辺に位置づけており、非常電源つき照明設備、放送施設、複数の進入口の整備、周辺における耐震・耐火建築物の整備や緑化等を促進します。

(3) 避難所

避難所は、災害による家屋の倒壊、消失等の被害を受けたり、受ける恐れのある人々を、一時的に収容し、保護するものであり、原則として耐震・耐火構造の学校、集会所、公民館等の公共建築物に位置づけており、耐震、不燃化の促進、避難の実施に必要な設備や機器の整備を図ります。

(4) 福祉避難所

福祉避難所は、避難生活の長期化が予測されたり、避難者の急増等で高齢者や障害者等への配慮を要する場合に、災害時要援護者を収容して福祉サービス等を提供する施設であり、コミュニティーセンター、東コミュニティーセンター、慶翠苑(パンセ羽衣)等に位置づけており、必要な整備・改修を進めます。

(5) 防災セフティーロード

震災発生時の帰宅困難者支援等を目的として、広域緊急交通路である大阪和泉泉南線やその沿道公園等において、LED照明灯や災害用トイレの整備を促進します。

3 - 5 都市環境の基本方針

近年、地球規模での環境破壊が問題となり、地球温暖化等の防止に向けて全世界的な規模での取り組みが行われています。また、大気汚染や水質汚濁の防止、都市内エネルギーの有効活用、ごみ・廃棄物処理、少子・高齢社会、国際化社会への対応など、住みよい都市環境の形成に向けて広域的に取り組む課題が多くなってきます。そのため、環境や人にやさしいまちづくりに向けて、総合的に各種施策を推進していきます。

1) 環境にやさしいまちづくりの推進

(1) 公害の防止・改善

本市では、住みよい都市環境の形成をより一層推進するため、今後とも、法律・条例にもとづく規制及び高石市環境保全協定に基づいた指導の強化を図り、公害のない都市環境の創出を積極的に促進します。

大気汚染

本市では、高石市環境保全協定等にもとづいて大気汚染の防止に努めていますが、依然、光化学スモッグ等の発生が見られます。

光化学スモッグは、工場や自動車から排出される窒素酸化物等が発生源であり、協定締結企業に対しては使用燃料の限定、有害物質等の排出量等の測定義務を課すとともに、窒素酸化物等の排出量の常時監視による指導等を行い一定の成果を上げており、今後とも継続して実施し改善します。

一方、自動車の排出ガス対策は渋滞の改善はもとより、交通量の低減や車両の性能向上、生活様式の改善等広範囲に渡る抜本的な対策が必要となり、本市では、渋滞の緩和による排出ガス量の軽減に寄与するため、広域幹線道路を補完する道路の整備や鉄道の連続立体交差事業を推進します。

水質汚濁

本市では、高石市環境保全協定等にもとづく海域の水質汚濁の防止に努めており、工業系排水は一定の成果を上げ、今後とも継続して実施し改善します。

近年、河川の水質汚濁は、家庭排水が主な要因となっており、都市下水路的な役割をはたしています。したがって、流域の各市域とも連携を図りつつ、家庭排水の水質改善に向けて様々な啓発活動や、河川の浚渫、清掃を継続的に実施し水質改善を図ります。特に、ふるさとの川づくりを進めている芦田川流域は、流域関連公共

下水道整備事業に積極的に取り組み、下水道の普及率向上を促進し水質を改善します。

騒音・振動

本市の住環境の悪化につながる騒音・振動の発生源は、交通量の多い幹線道路や鉄道、住宅に近接する小規模な工場等が挙げられます。

本市の住環境の悪化につながる騒音・振動の発生源の内、南海本線・高師浜線(既設高架区間を除く)については連続立体交差事業の推進に併せて、また、JR阪和線(羽衣線高架区間を除く)については、沿線市域との連携を図り改善を要請します。

また、住宅に近接する小規模な工場等は、著しい騒音等が生じている場合には、関連法令や府条例にもとづく指導を行っていきます。

(2) 自然と共生するまちづくりの促進

本市では、市域東部と海域を結ぶ小河川をビオトープのネットワークの中心として活用できるよう、街路や公園整備等とも連携して各緑地拠点(ビオトープ)の充実とネットワーク化を推進し、自然の生態系にも配慮した都市環境の創出を促進します。

2) 人にやさしいまちづくりの推進

(1) ユニバーサルデザインのまちづくり

本市では、「高石市福祉のまちづくり要綱」を定め、保健・医療・福祉施設などを中心に、人にやさしいまちづくりを進めてきました。

今後は、さらに、高齢者や障害者などを含めたすべての人に対して、やさしいまちづくりを実現するために、公共公益施設や福祉バスの充実を積極的に進めるとともに、ユニバーサルデザインの理念に基づき、安全で快適な市街地や都市施設、建築物等の整備・誘導を進め、公共公益施設だけでなく民間施設等に対しても改善を要請し、ハードだけでなくソフト面での対応を含め、市民が安全で快適に活動できる都市環境の創出を促進します。

3 - 6 都市景観の基本方針

都市の魅力を高めていくためには、良好な景観の形成が不可欠であり、国における景観に関する総合的な法律である「景観法」の制定を契機に、景観を都市計画の重要な要素として位置づけ、本市においても景観形成の取り組みを推進していきます。

1) 賑わいあふれる都市核景観

都市核である高石、羽衣、富木駅周辺は、駅周辺の市街地整備や、鉄道、駅舎の改善等に伴い、賑わいと緑豊かな都市景観の形成を図っていきます。

また、民間建物等による景観形成を適切に誘導するため、種々な事業推進に併せてデザインの向上を図っていくために、景観形成のモデル地区の指定や景観形成のためのガイドラインの策定等を検討していきます。

2) 道路と建物が調和した沿道景観

市域の骨格を形成する広域幹線道路の(都)国道26号沿道は、大阪府景観条例にもとづく「国道26号(第二阪和国道)景観形成地域」に指定されており、まちなみの調和やまとまりに配慮した秩序ある景観づくりを行うことを基本方針に、沿道景観の形成を図っていきます。

(都)高石南線及び(都)高砂1号線沿道は、本市の都市シンボルロードとして、道路空間と沿道の建物とが一体となった魅力的な沿道景観の形成を図っていきます。

また、こうした骨格的な沿道において緑化や建築物の良好な景観形成を誘導するため、景観形成のためのガイドラインの策定や地区計画制度の活用等を検討し、潤いのある都市景観の形成を促進します。

3) 地域文化が香る良好な住宅地景観

浜寺公園周辺の古くから別荘地として発展してきた良好な住宅地においては、公園の自然環境や別荘地としてのデザイン要素等、地域の資源を活かした建築物のデザインや敷地の緑化について、地域住民とともに検討を行い、市民参加による個性ある街並み形成を促進します。

4) 魅力ある工場景観

臨海部においては、都市の活力を担う産業空間として、他の市街地には見られない魅力的な工場景観を形成します。

3 - 7 住宅・宅地の基本方針

本格的な人口減少、少子・高齢社会が到来する中で、全国的に住宅の量は充足する一方で、耐震性やバリアフリー性などの面で多くの住宅ストックの質が依然変わらず、また密集市街地をはじめ居住環境も低いレベルにあります。

このような状況を踏まえ、国において生活の質の向上等を図るための「住生活基本法」が制定されました。

本市においても、国や府の住宅政策の動向を踏まえながら、住宅政策の指針となる「住宅マスタープラン」の策定と各種施策や事業等の実施により、豊かな住生活の実現を図っていきます。

1) 住宅

多様な住宅ニーズに対応できる住宅を供給していくため、公的住宅と民間住宅との適切な役割分担のもと、民間住宅の借上げ等による低廉な公的住宅の供給を含めた住宅の整備などを検討するとともに、地域住宅計画等に基づき、市営住宅の時代に対応した安心・安全な住居づくりとしての住戸改善や維持管理の他、民間住宅の耐震化を進め、安心住まいの確保に努めます。

また市民ニーズの多様化に対応し、子育て世帯、高齢者や障害者等が安全で安心して住める多様な住宅を民間活力の誘導により、供給するよう努めると同時に住宅改造に対する支援を充実していきます。

2) 宅地

市街化区域内は、細街路により構成された密集市街地も多く、適正な土地・建物利用の更新を阻害しており、今後とも、密集市街地の改善に積極的に取り組みます。

市街化調整区域内は、周辺隣接市の大規模開発や道路整備などの動向を踏まえながら、今後、地域住民の意向の調整を踏まえ、農地と市街地が調和した良質な土地利用が図られるよう地区計画制度の活用等の適切な規制誘導手法を検討していきます。