

3. アクション・プログラム

計画の基本方針を踏まえ、将来像の実現に向けて、都市整備上の課題に対応する「重点施策」を体系化するとともに、計画指標を設定・管理しながら、施策・事業の推進を図ります。

1 施策全般の考え方

(1) 「インフラ戦略」の推進 (P.12)

- ①大阪の将来に必要なインフラ整備の推進
- ②戦略的な維持管理の推進

◇大阪府都市基盤施設長寿命化計画の策定 ◇施設用地の適正管理・利活用

(2) 施策・事業の「重点化」(P.13)

2 重点施策の体系

【体系1】都市の成長を支えるインフラの強化 (P.19)

(1) 物流・交通ネットワークの強化、交通渋滞の解消

- ①インフラ・ストックの利便性向上
- ②道路ネットワークの機能強化、港湾の機能強化、鉄道ネットワークの充実
- ③慢性的な交通渋滞の解消

(2) 都市拠点形成と都市再生 (まちづくりとリノベーション)

- ①都市拠点形成 (まちづくり)
- ②都市再生 (リノベーション)

【体系2】減災、安全・安心のまちづくり (P.32)

(1) 減災のまちづくりの推進

- ①地震防災対策
- ②治水対策・土砂災害対策

(2) 交通安全対策の推進

- ①総合的な交通安全対策の推進
- ②バリアフリー化の推進など

【体系3】都市の魅力づくり (P.51)

(1) にぎわいの創出

(2) 環境の保全と創出

(3) まちづくり支援

1 施策全般の考え方

(1)「インフラ戦略」の推進

①大阪の将来に必要なインフラ整備の推進

- 産業政策、総合特区、物流戦略、防災力強化など、広域的な都市経営の観点から成長・活力や安全・安心など大阪の将来に必要なインフラ整備を推進し、財政規律を踏まえながら、その整備手法や財源確保策等について提案し、全庁的に議論します。

平成 23 年度以降の取組

- 公共交通戦略の策定(H26.1)
- 都市整備部地震防災アクションプログラムの見直し(H27.3)
- 大阪府都市開発株式会社の株式売却(H26.7)

②戦略的な維持管理の推進

◇『大阪府都市基盤施設長寿命化計画』の策定

- 都市基盤施設の維持管理については、政策目標に「維持管理の重点化」を掲げ、維持管理予算を平成 23 年度より従来の 1.5 倍に増額するなど、日常の点検や補修等に加えて、施設の長寿命化に資する予防保全対策を強化しています。
- さらに、平成 27 年 3 月、これまでの取組も含め、より一層戦略的な維持管理を推進するために「大阪府都市基盤施設長寿命化計画」を策定しました。
- 今後は、同計画に基づき、施設の点検や診断手法の充実、予防保全対策の拡充、特に、施設ごとの更新時期の見極めの考え方を明確化し、将来の更新時期の平準化など維持管理・更新の最適化を行う「効率的・効果的な維持管理」を推進していきます。

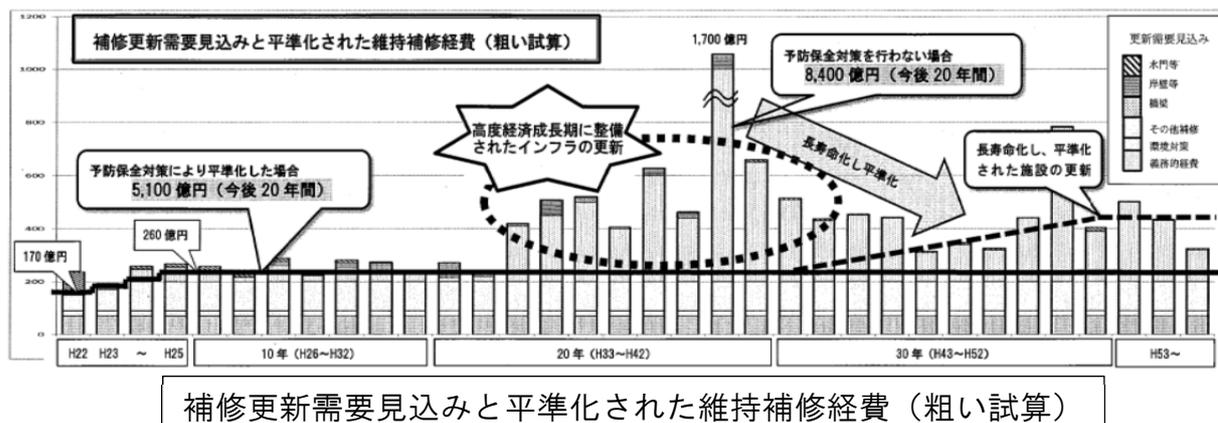
〔予防保全対策による財政縮減効果の試算〕

・20 年間の財政縮減効果（20 年間で 3300 億円、年間 165 億円の財政縮減効果を見込む）

今後 20 年間で、予防保全対策を行わない場合、約 8400 億円の維持管理費が必要となることに対し、予防保全対策を講じた場合は、約 5100 億円に縮減でき、△3300 億円（年平均：△165 億円）の効果が見込まれます。

・維持管理予算の確保

予防保全の強化を含む年間 260 億円の所要額については、地方債を活用しながら、平成 23 年度から 3 年間をかけて段階的に予算を増額しています。今後も必要な予算を確保し、引き続き予防保全対策に取り組んでまいります。



◇施設用地の適正管理・利活用

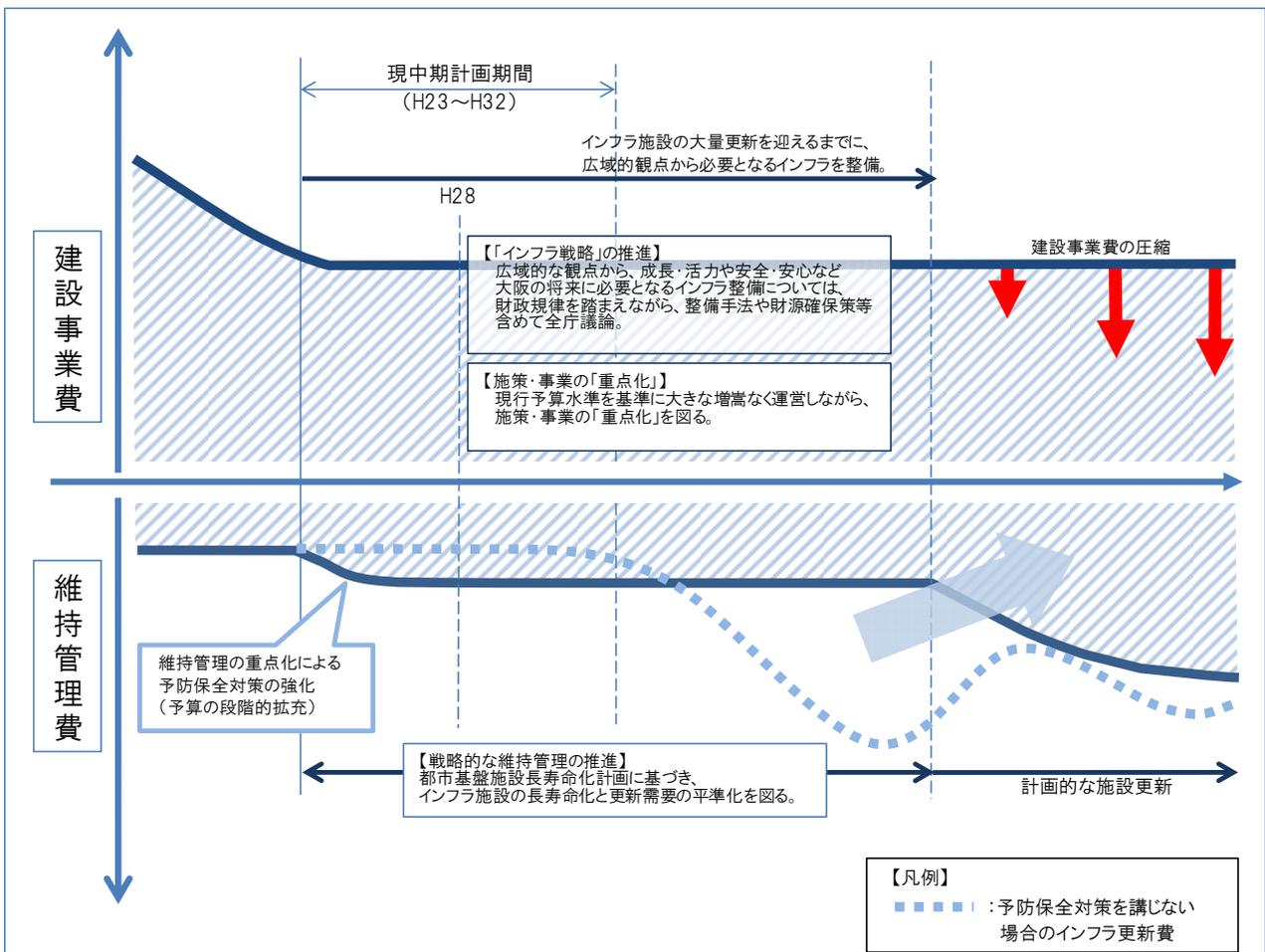
- ・道路、河川、公園等の都市基盤施設の境界確定を計画的に進め、用地（府有財産）の適正な管理に努めます。
- ・民間の資金やノウハウを活かしつつ、規制緩和も図りながら、事業予定地などの公共空間の利活用に取り組みます。

（２）施策・事業の「重点化」

- ・即効性、実現性の観点から「計画や事業の見直し」に取り組みます。
- ・新たな課題への対応や近年の国費減少を踏まえ、「建設事業におけるストック効果」や「既存ストックの利活用などインフラを賢く使う」視点を重視しながら、施策・事業の「重点化」を実施するとともに、ソフト対策を戦略的に組み合わせることによって、施策・事業のより効率的な効果発現に取り組みます。

- | | |
|--|-----------|
| ・道路整備の重点化（成長・活力と安全・安心） | (P.14) |
| ・新たな治水対策への転換、土砂災害対策の推進
（地先の危険度評価、「逃げる」「凌ぐ」「防ぐ」） | (P.15,16) |
| ・下水道施設の改築更新への重点化 | (P.17) |
| ・都市計画の見直し（道路、公園） | (P.18) |

【インフラ事業の中長期的マネジメントイメージ（概ね30年間）】



＝今後の道路整備の重点化＝

“活力・成長” “安全・安心” の二本柱で実施

“活力・成長”を支えるための物流の効率化や広域連携の強化に資する道路整備

- ～国内外への広がり確保する道路ネットワーク～
- ◆大阪の内外への円滑な交通の確保に寄与する路線
- ◆産業拠点開発等に必要路線

“安全・安心”を支えるための道路整備

- ◆開かずの踏切対策（道路と鉄道の立体交差化）
- ◆歩行者・自転車走行空間確保、バリアフリー化
- ◆防災を支える都市基盤整備

■今後の道路投資の基本的考え方

今後、概ね30年で幹線道路ネットワークを概成させ、大量更新時代に向け維持管理に投資をシフト

(1) 第1ステージ 大規模継続事業にメド (H23～H32)

「国際競争力を高めるための物流・産業活動を支える都市の戦略インフラが概成」

- <活力・成長> 大和川線、新名神高速道路アクセス、府県間道路 等
- <安全・安心>
 - ・連立事業（東大阪・高石・泉大津）
 - ・道路施設の長寿命化、ライフサイクルコストの抑制など戦略的な維持管理に移行
 - ・自歩道整備、事故危険対策、バリアフリー化 等

(2) 第2ステージ 成長の定着と安全・安心の充実 (H33～H42)

「戦略インフラの効果を府域に定着させる」

- <活力・成長> 広域幹線道路ネットワークの更なる整備推進
- <安全・安心>
 - ・連立事業（枚方・寝屋川・摂津）
 - ・道路施設の長寿命化、ライフサイクルコストの抑制など戦略的な維持管理
 - ・自歩道整備、事故危険対策、バリアフリー化 等

(3) 第3ステージ 大量更新時代への移行 (H43～)

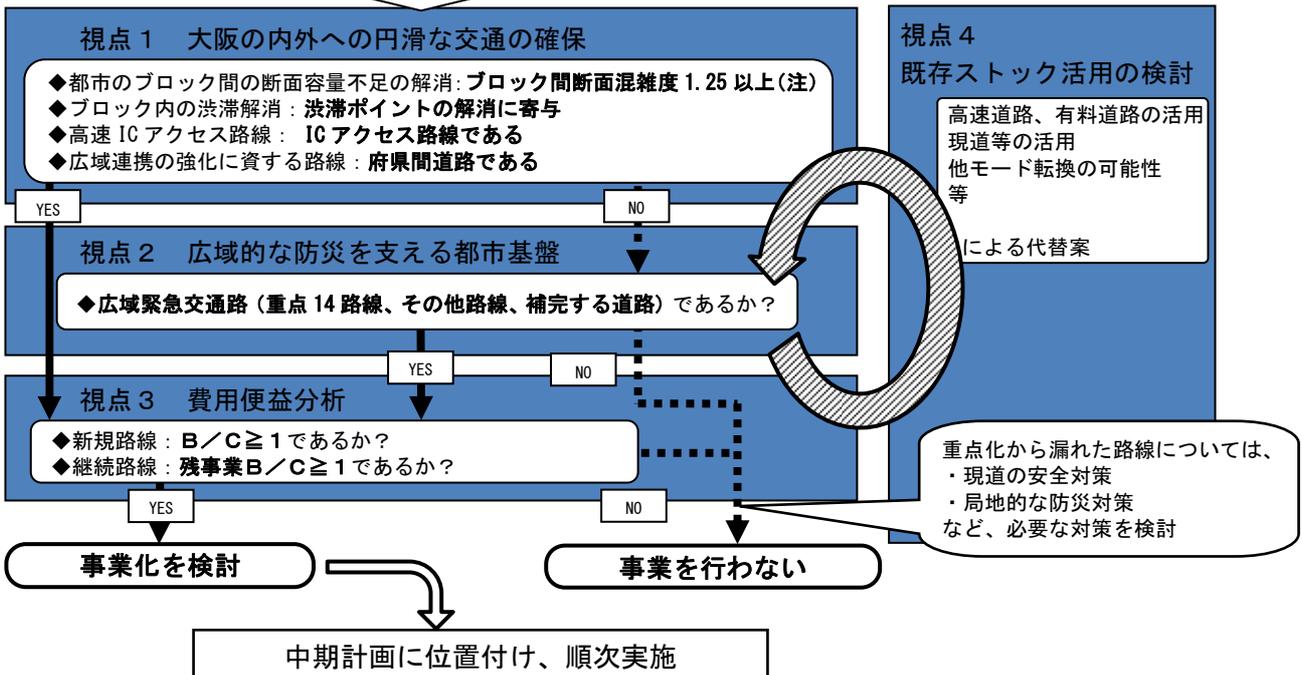
「府民に密着した道路の質の向上と更新・大規模修繕事業をスタート」

- <活力・成長> 現道拡幅事業などネットワークの総仕上げ
- <安全・安心>
 - ・戦略的な維持管理、更新・大規模修繕事業
 - ・自歩道整備、事故危険対策、バリアフリー化 等

■幹線道路ネットワークの将来形の見極め（路線仕分け）

大阪府がこれまで整備を考えていた路線全て（約 280km）

※産業政策、総合特区、物流戦略、防災力強化など、広域的な都市経営の観点から成長に必要な路線は別途対応



(注) 混雑度 1.25 未満であれば、昼間 12 時間のうち、混雑する可能性のある時間帯が 1 ～ 2 時間。何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。

=治水対策の推進=

《基本理念》 人命を守ることを最優先とする

洪水リスク表示図を基軸に、「逃げる」「凌ぐ」「防ぐ」施策を総合的・効果的に組み合わせた対策に取り組む。

住民への「洪水リスク表示図」の開示・共有を基軸にした施策の展開

- 「現況の洪水リスク表示図」の公表を平成24年度末に完了
- 引き続き、治水対策後の地先の危険度評価を行い、「河川改修後の洪水リスク表示図」を公表。

「逃げる」

◇情報伝達・避難（地域での地域版ハザードマップの作成等による“自助”の意識向上）

- 地域とのワークショップ形式によるまちあるきの実施・地域版ハザードマップの作成
- 地域版ハザードマップを利用した避難訓練などの実施

「凌ぐ」

◇耐水型都市づくり

- 河川からあふれても被害が最少限となる街をつくる

◇流出抑制

- 雨が降っても河川に流出する量を減らす

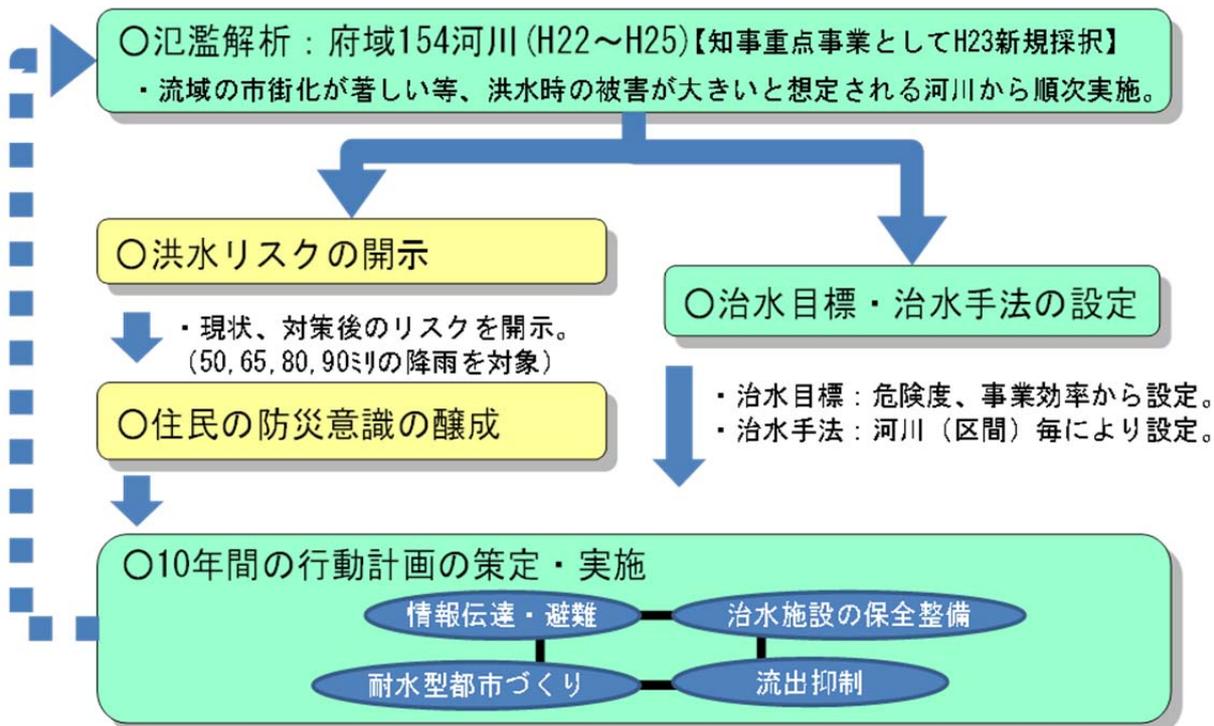
「防ぐ」

◇治水施設の保全整備（整備箇所の重点化）

- 「水害の頻度」、「老朽化等の度合い」や「人家への影響」から効率的・効果的に実施。

河川毎に今後20年～30年の当面の治水目標（時間雨量50^{mm}程度、65^{mm}程度、80^{mm}程度）を設定。
時間雨量50^{mm}程度で床下浸水が発生させない、かつ少なくとも65^{mm}程度で床上浸水が発生させない。

〔治水対策の進め方〕



=土砂災害対策の推進=【今後の土砂災害対策の進め方(平成24年8月とりまとめ)】

《基本理念》「府内での土砂災害による犠牲者ゼロの継続」(人命を守ることを最優先)

土砂法に基づく区域指定を基軸とした施策の展開と

「逃げる」「凌ぐ」「防ぐ」を併せた総合的・効果的な施策の着実な推進

住民へのリスク開示・共有を基軸にした施策の展開(土砂法に基づく区域指定の方針)

- 「同一避難行動単位」を地区単位と定め、「災害時要配慮者利用施設」を含む地区などを**最優先に指定**
- 「人家」「重要公共施設」が存在する箇所、開発計画や住宅立地の可能性がある地区については、**平成28年9月までに指定を完了**

「逃げる」

◇情報伝達・避難(警戒避難体制の構築と住民の避難行動意識の向上)

- 住民参加による「地区単位のハザードマップ」作成などの、警戒避難体制の整備に関する市町村の取組に対し支援
 - ・国交付金制度の活用
 - ・NPOや大学等との連携による人材の確保
- 避難勧告・指示に必要な情報の適切な発信

まずは「逃げる」施策を着実に推進

「凌ぐ」

◇自ら行う対策

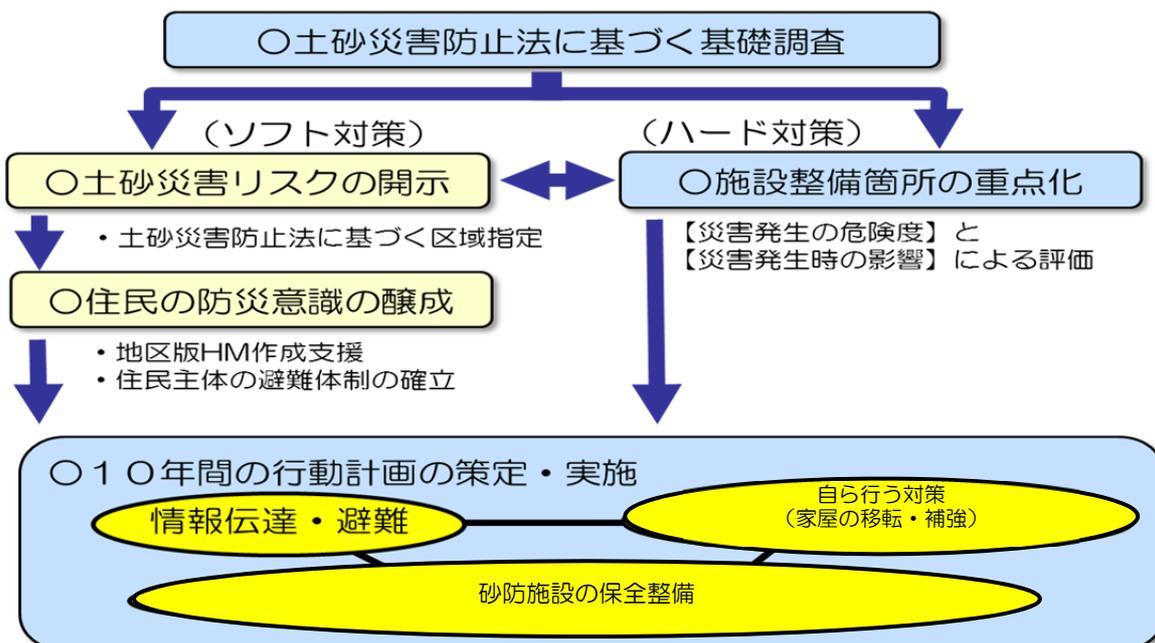
- 既存の国交付金制度を活用した家屋移転・補強に対する市町村及び府の助成制度の構築(土砂災害特別警戒区域内)

「防ぐ」

◇砂防施設の保全整備(整備箇所の重点化)

- 災害発生の危険度(地形・地質等)と災害発生時の影響度(災害時要援護施設の有無等)を評価軸に対策実施箇所を選定

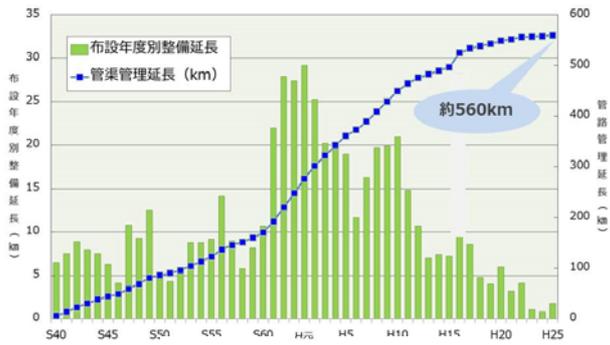
[土砂災害対策の進め方]



= 今後の下水道整備の重点化 =

これまでの整備と効果

【整備】



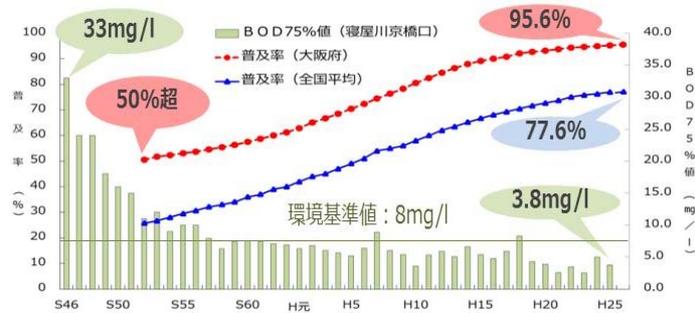
グラフ 管渠延長の推移



グラフ 処理能力の推移

【効果】

- ・ 下水道普及率の向上
- ・ 大阪湾や河川などの水質改善
- ・ 浸水被害の軽減



グラフ 下水道普及率と水質 (寝屋川京橋口)



図 下水道増補幹線のイメージ

転換のポイント

- ・ 下水道事業費の減少 (H27はH22から約4割減)
- ・ 老朽化施設の増加
- ・ 地方公営企業法の適用開始(H30~)

主要施設	ストック施設	老朽化施設※	割合
雨水ポンプ	158台	97台	61%
受変電設備	311施設	124施設	40%
監視制御設備	95施設	62施設	65%

※耐用年数を超えた施設

今後の下水道事業の進め方

- ・ 計画的な改築更新事業を優先的に実施 (経年劣化による機能停止に陥る可能性が高い施設を優先)
- ・ 下水道増補幹線など継続的な取組の着実な整備
- ・ 経営戦略の策定と地方公営企業法の適用に向けた取組

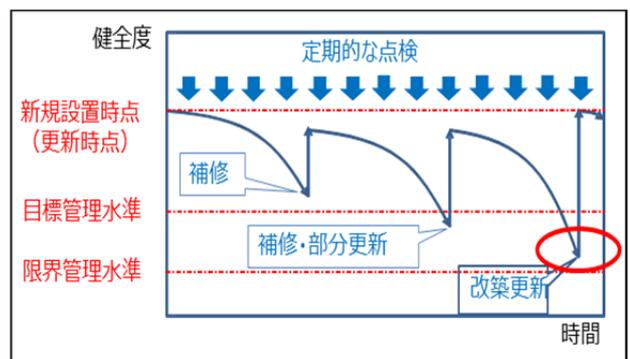


図 計画的な改築更新のイメージ

= 都市計画の見直し =

人口減少や少子高齢化などの社会経済情勢の変化に伴い、効率的・効果的な選択と集中により質的充実を図っていく必要性が高まっている中、都市計画決定後、長期にわたり事業着手がなされていないものについて、都市計画の見直し(「変更」「存続」「廃止」)を行います。

■都市計画(道路)見直しの基本方針

【見直しの視点】

活力・競争力のある都市の形成

- 次世代産業の誘致、集積
- 物流機能の強化

集約・連携型都市構造の強化

- 鉄道駅を中心とした都市機能の維持・強化

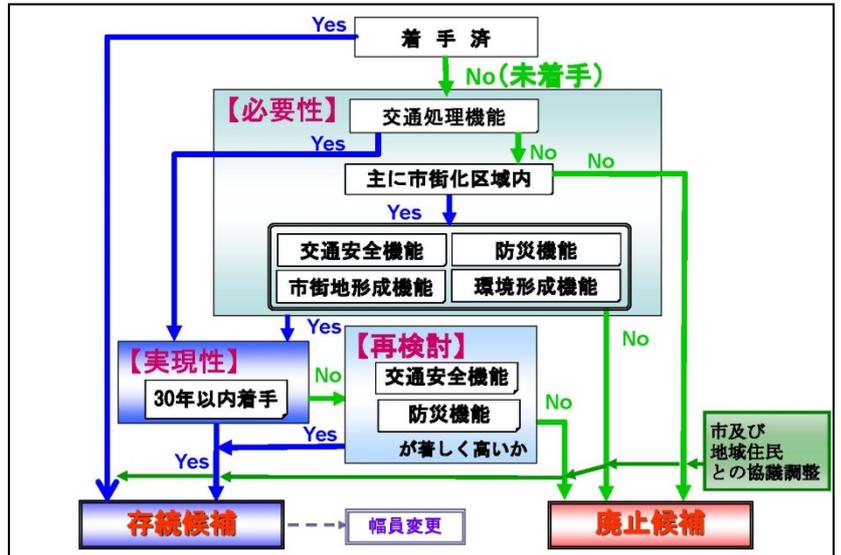
環境負荷の小さい都市の形成

- 駅へのアクセス機能強化
- 緑陰に覆われた多様な街路空間の形成

安全で安心な都市の形成

- 充実した歩行空間や自転車走行空間の確保
- 災害時の円滑な救護・救援機能の強化

【見直しの流れ】



■都市計画公園・緑地（府営公園）見直しの基本方針

【見直しの視点】

現状

- ・府域における一人当たり公園緑地面積が少ない
- ・府民の8割が都市部のみどりが少ないと感じている

背景

- ・人口減少および少子高齢化
- ・財政状況の悪化
- ・国の都市計画の方向性変化
- ・都市環境の悪化
- ・災害リスクの高まり

課題

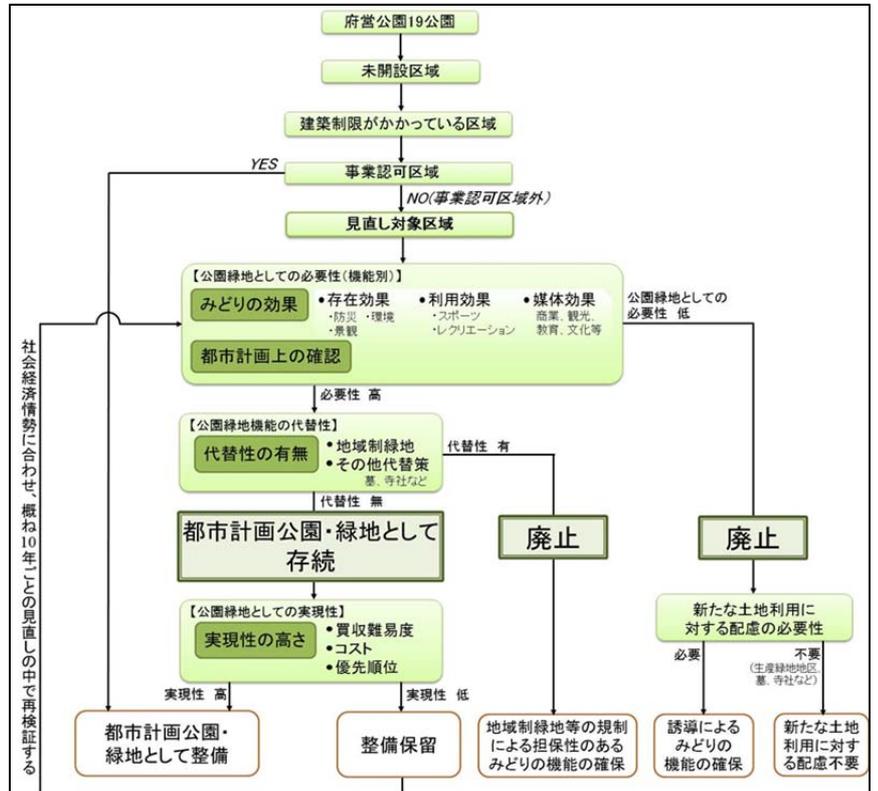
- ・建築制限の長期化への対応、説明責任の明確化
- ・災害リスクへの対応、みどりの早期確保

方向性

- 都市づくりにおいて「みどりの施策を重要視
- 「みどりの充実を一層しっかりと行っていける現実性のある施策を展開

都市計画公園・緑地だけでなく、施設緑地や地域制緑地等を一体的に評価

【見直しの流れ】



2 重点施策の体系

【体系1】都市の成長を支えるインフラの強化

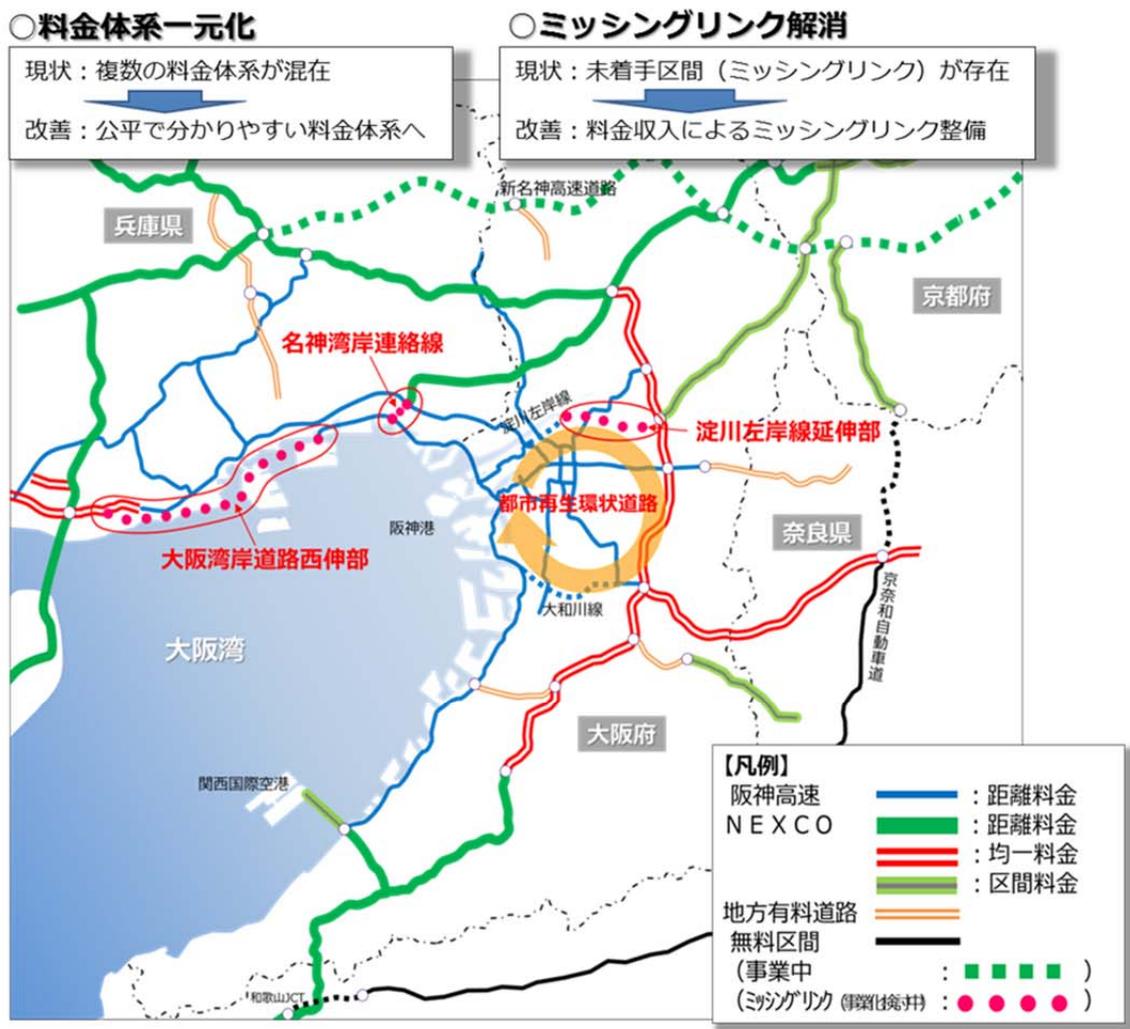
(1) 物流・交通ネットワークの強化、交通渋滞の解消

① インフラ・ストックの利便性向上

◇ 高速道路ネットワークの有効活用

【高速道路料金体系の一元化・ミッシングリンク解消】

- ・ 公平でわかりやすく、高速道路ネットワークの有効活用を図る料金体系の一元化や淀川左岸線延伸部などのミッシングリンクの早期整備に取り組みます。



料金体系一元化のイメージ①



料金体系一元化のイメージ②



図 3-1-1 高速道路料金体系一元化・ミッシングリンク解消のイメージ

◇公共交通の利便性向上、利用促進

- ・利用者の視点にたった乗継ぎ時（鉄道⇔鉄道、鉄道⇔バスなど）の移動負担の軽減や情報案内の充実などにより、さらなる利便性の向上を図ります。
- ・観光・商業・まちづくりなど、様々な主体と連携した取組や啓発活動などにより、公共交通の利用機会の増加を促します。

<移動の負担軽減>

- ・駅前広場の整備、駅へのアクセスの充実
- ・乗継駅における駅機能の充実



<ネットワークの充実・強化>

- ・相互直通運転の実施

<情報提供>

- ・乗継案内情報の充実



<利用促進>

- ・交通環境学習や利用促進キャンペーンの実施
- ・観光や地域のにぎわいづくりと連携した利用促進



<安全の確保>

- ・鉄道の連続立体交差の整備
- ・鉄道駅耐震補強、可動式ホーム柵設置



<利用しやすい運賃>

- ・料金負担の軽減

出典：公共交通戦略

図 3-1-4 公共交通の利便性向上と利用促進

〔取組イメージ ～既存ストックを最大限に活用～〕

<p>中長期的な対策として検討を行うもの</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・相互直通運転の実施（部分的な改良など） ・乗継駅における駅機能の充実 ・料金負担の軽減 <p style="text-align: right;">など</p> <p>〔実績〕 【H26 年度】泉北高速鉄道乗継割引拡大 (実質利用者負担 80 円値下げ)</p>
<p>引き続き取り組むもの</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の連続立体交差の整備 ・駅前広場の整備、駅へのアクセスの充実 ・乗継案内情報の充実 ・交通環境学習や利用促進キャンペーンの実施 ・観光や地域のにぎわいづくりと連携した利用促進 ・鉄道駅耐震補強、可動式ホーム柵設置 <p style="text-align: right;">など</p>

②道路ネットワークの機能強化、港湾の機能強化、鉄道ネットワークの充実

◇幹線道路ネットワークの強化

- 道路ストックを最大限に活用しながら、大阪・関西の成長に資する国土軸や大都市圏環状道路の強化、ベイエリア・関空・国土軸・IC・防災拠点などへのアクセス強化、府県間の連携強化など、道路ネットワークの強化に取り組みます。



国道 423 号 (箕面 IC アクセス)
(国土軸へのアクセス強化)



大和川線
(大都市圏環状道路の強化)



国道 371 号
(府県間の連携強化)

図 3-1-5 幹線道路ネットワークのイメージ

◇港湾の機能強化（岸壁の整備等）

- ・物流施策として、阪神港の国際競争力の強化を図るため、内航フィーダー輸送等の充実強化に資するソフト対策を実施するとともに、大阪湾諸港の港湾管理の一元化を見据え、物流拠点の集約・再編と貨物量の増加に資する事業に重点化します。



図 3-1-6 岸壁の整備イメージ（夕凧 1 号岸壁（堺泉北港汐見沖地区）泉大津市）

- ・貨物（輸出中古車）取扱いの需要に応じ汐見沖地区に岸壁を整備することで港内各地に散在している貨物（輸出中古車）の取扱いを同地区メインに集約を図ります。また、助松地区（泉北 6 区）を内航フィーダー、定期 RORO の拠点へと再編し、阪神港への集荷、創荷を促進します。

◇港湾の機能強化（企業立地の促進）

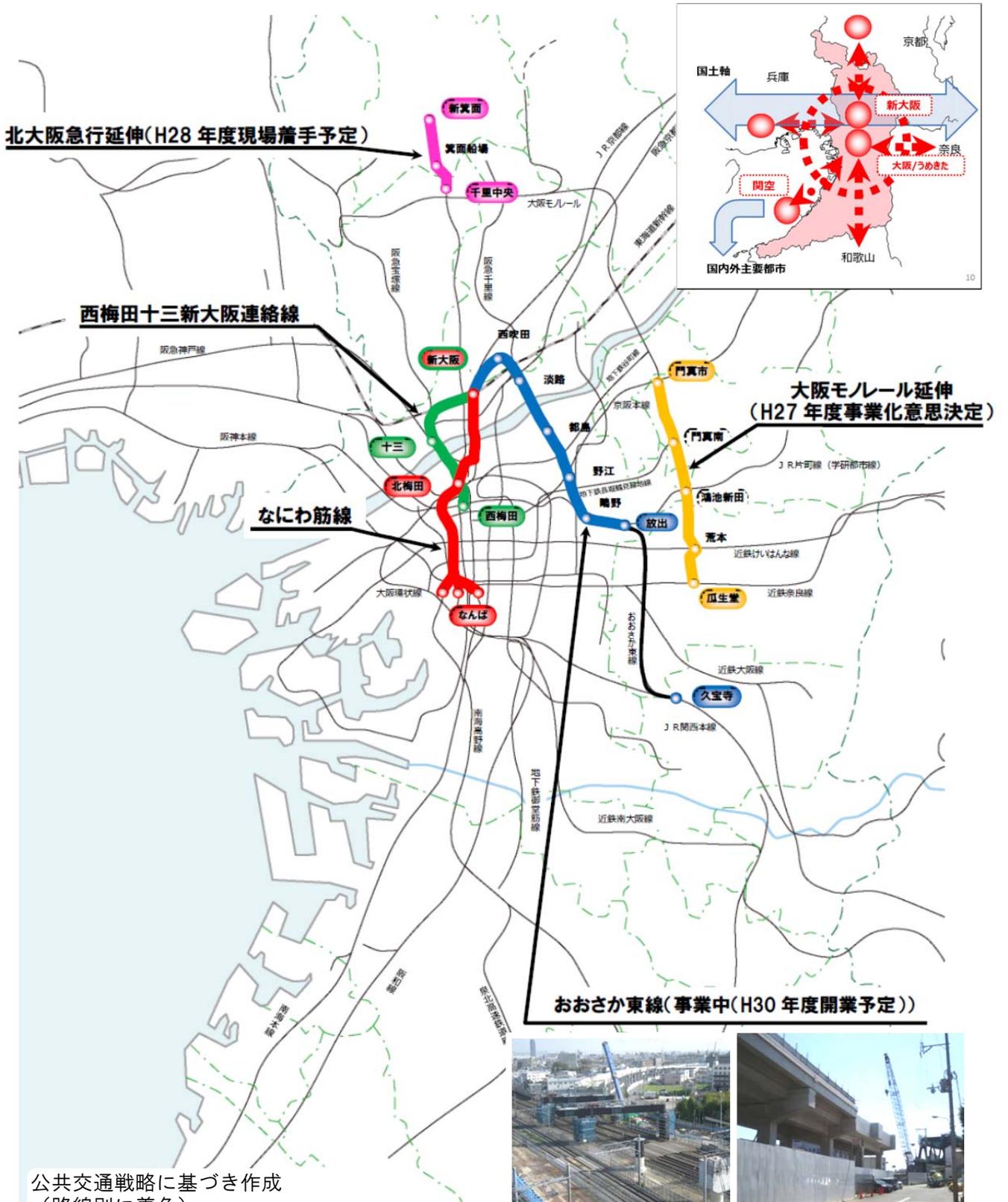
- ・港湾物流機能の強化・拡充を図るため、阪南 2 区を産業用地として造成し、物流関連企業の立地促進を図るとともに、背後地域の住工混在地域の環境改善や緑地等水辺環境の整備を図り、併せて地域の振興に寄与することに取り組みます。



図 3-1-7 企業立地の促進（阪南 2 区整備事業（阪南港）岸和田市）

◇鉄道ネットワークの充実

- ・一定の公共交通ストック、魅力ある資源（商業・観光）の集積を最大限に活かしつつ、「都心機能の強化」/「関西の連携強化」/「観光集客」などの観点で鉄道ネットワークの充実を図ります。



公共交通戦略に基づき作成
(路線別に着色)

図 3-1-8 鉄道ネットワークの充実

おおさか東線の施工状況
(提供：大阪外環状鉄道株式会社)

③慢性的な交通渋滞の解消

- ・膨大な経済損失と環境負荷を発生させる慢性的な交通渋滞の緩和に向け、地域の交通事情に応じ、ボトルネックとなる交差点の改良などのハード整備と、高速道路料金体系の一元化などのソフト対策を組み合わせた、総合的な渋滞対策に取り組めます。

◇対策内容

- ・交差点改良事業については、「するっと交差点対策」を平成14年度に策定し、短期間に少ない投資で効果が期待できる現道内での対策などは概ね完了しました。平成24年度に、国土交通省、交通管理者等とともに、最新のデータを用いて「地域の主要渋滞箇所」を抽出し、対策に取り組んでいるところですが、実施状況の点検の結果、用地買収が難航し、効果発現が遅れている箇所がありました。今後の対策箇所の多くは、用地買収等による期間と費用を要するため、早期効果発現の観点から、用地買収の協力度など地域の状況を踏まえつつ箇所を厳選し、交通の混雑状況に応じた対策に取り組めます。(P.66《渋滞対策の考え方》を参照)



既存の道路幅員を見直し、
左折専用車線を増設

図 3-1-9 [府] 茨木摂津線 みのり橋南交差点 (吹田市)

- ・「開かずの踏切」等による交通渋滞や事故を抜本的に解消するとともに、鉄道により分断されていた街の一体化による都市の活性化を図る連続立体交差事業や、道路と鉄道の立体交差事業のほか、道路の交通容量を増加させる道路拡幅、混雑した路線を迂回させるバイパス整備による道路ネットワークの強化(再掲)についても取り組めます。(P.66《踏切抜本対策の考え方》を参照)



南海本線・高師浜線
高石駅



京阪本線
香里園駅付近



都) 十三高槻線(寿町工区)
平成26年4月供用

図 3-1-10 連続立体交差事業

図 3-1-11 道路と鉄道の立体交差

- ・また、高速道路料金体系の一元化による一般道から高速道路への誘導(短距離利用料金の低減・乗継時の割高感の低減)の検討をはじめ、自動車利用の低減にも寄与する公共交通の利用促進(再掲)を図るなど、渋滞緩和に資するソフト施策に取り組めます。

(2) 都市拠点形成と都市再生（まちづくりとリノベーション）

① 都市拠点形成（まちづくり）

◇ 都市拠点とそのアクセス道路の整備（物流・産業拠点の整備）

- ・東京圏や近隣府県への経済機能の流出に歯止めをかけ、府内での再投資及び府外からの企業立地を促進するため、新名神高速道路からの抜群の交通アクセスを活かせる物流・産業拠点を整備するとともに、そのアクセス道路の整備を進めています。

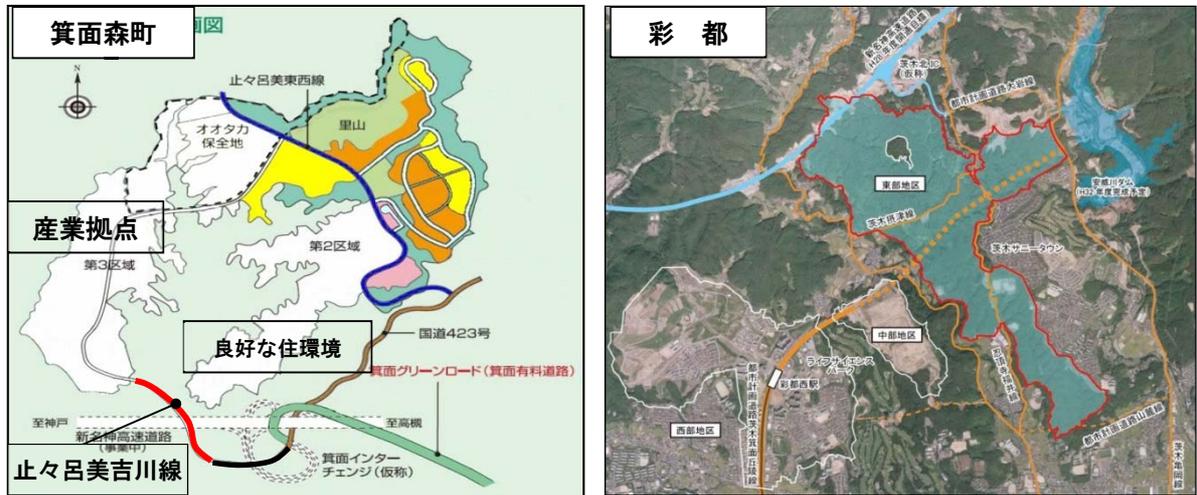


図 3-1-12 都市拠点とそのアクセス道路の整備



提供：泉北高速鉄道株式会社



提供：プロロジス

図 3-1-13 物流拠点のイメージ

◇鉄道沿線まちづくり

- ・北大阪急行や大阪モノレールの延伸など公共交通ネットワークを強化するとともに、高齢者や環境に優しい鉄道を軸とした沿線都市における質の高いまちづくりを促進します。

あわせて、既存鉄道沿線において、都市の特色を活かしつつ、都市・生活機能の再編を行い、「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを促進します。

〔北大阪急行延伸部沿線のまちづくり〕

北大阪急行延伸にあわせた、千里中央、(仮称)箕面船場、(仮称)新箕面の各駅周辺のまちづくりを促進し、大阪の南北軸を強化するとともに、彩都、箕面森町等の新たに開発される拠点と千里ニュータウン、大阪国際空港周辺など、今後、再生される拠点が相互に連携、補完しながら、大阪全体の活性化に資する「新たな広域拠点」の形成を目指します。



図 3-1-14 北大阪急行延伸部沿線の将来像イメージ

〔モノレール延伸部沿線のまちづくり〕

大阪東部地域が昔から担ってきた“ものづくりのまち”としての環境を継承するとともに、交通の利便性と多様な都市機能の集積を活かした居住・商業環境と調和する“まち”を形成し、その魅力を発信することにより、定住人口の増加や地域内外との交流の促進を図ります。

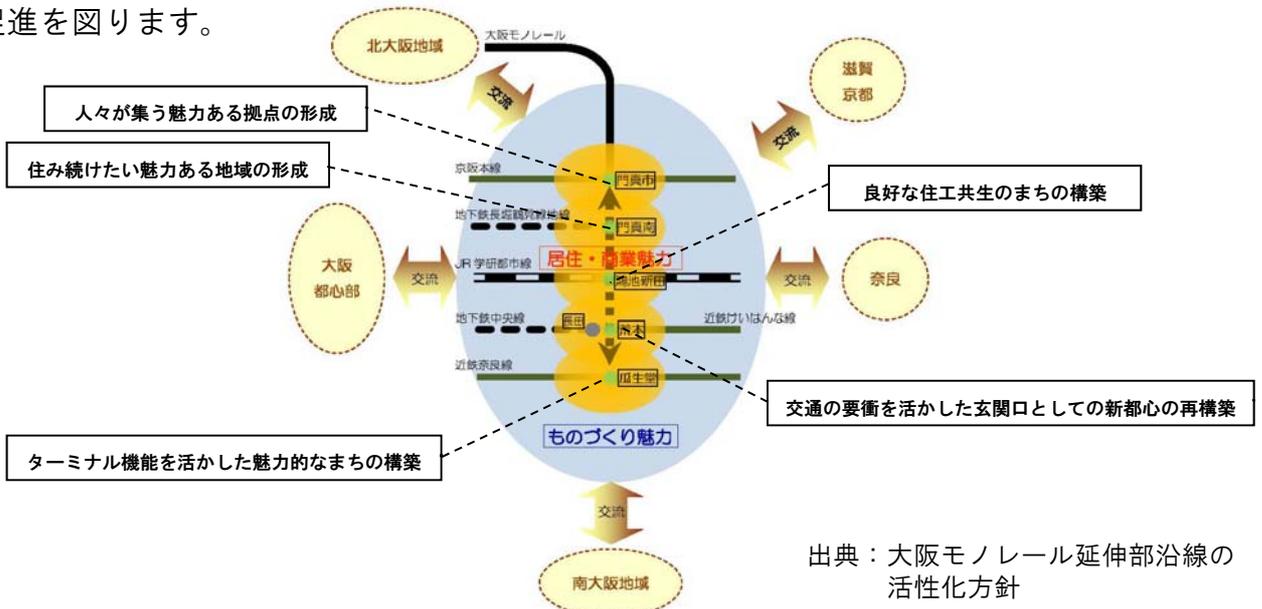


図 3-1-15 モノレール延伸部沿線の将来像イメージ

〔既存鉄道沿線における「コンパクト+ネットワーク」のまちづくり〕

既存鉄道沿線のネットワークを活かし、都市機能が集積する都市特有の構造を活かしつつ、交通結節点である駅周辺への都市機能を誘導するとともに、特に文化・教育・医療等については、その機能・施策の分担・連携について検討し、地域全体の再生を目指す、「鉄道を活かしたまちづくり」を促進します。（泉州鉄道沿線のまちづくりなど）

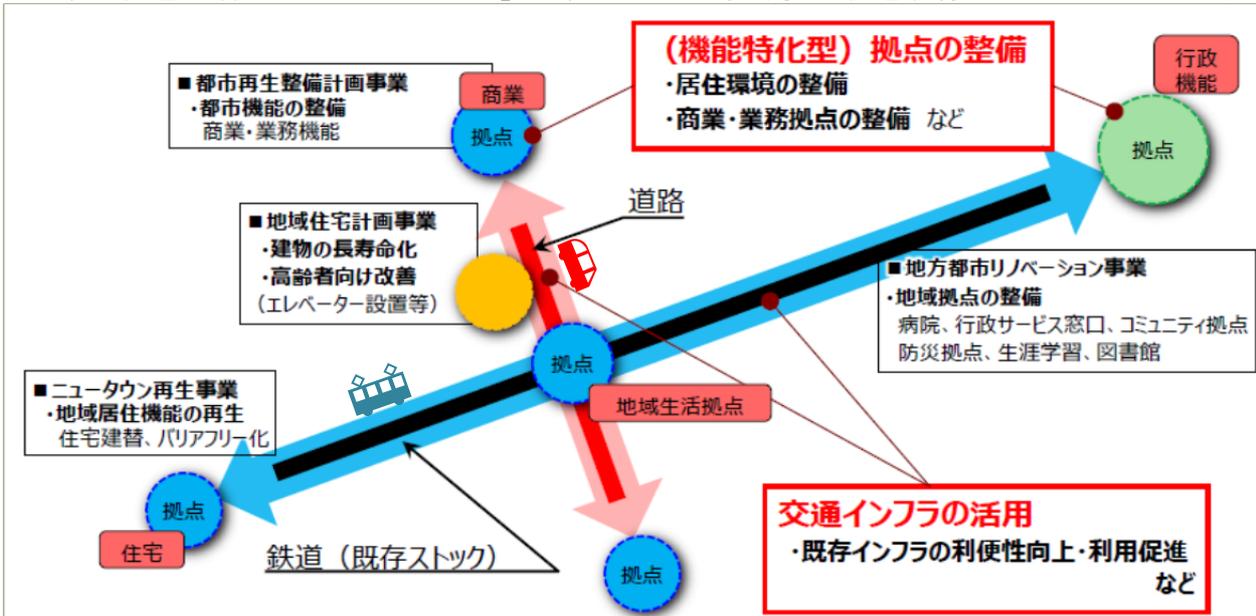


図 3-1-16 既存鉄道沿線における「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりイメージ

◇幹線道路沿道まちづくり

幹線道路沿道等では、そのポテンシャルを活かし無秩序な土地利用を防ぐために、農的土地利用に配慮しつつ、産業立地を誘導することで、近隣地域の雇用を確保し、必要な都市機能を充実させるまちづくりを推進します。

また、今後整備される同様な幹線道路沿道についても、地域の実情に応じて道路と一体的かつ計画的にまちづくりを進めていきます。

〔第二京阪道路沿道まちづくり（門真市北島東地区、寝屋川市小路地区など）〕

第二京阪道路沿道では、“緑豊かで活力ある土地利用”を目指すなど、土地の利用方針を示した「第二京阪沿道まちづくり方針」に基づき、農空間の保全に配慮しつつ、広域商業施設・流通業務施設等の立地を中心とした計画的なまちづくりを推進しています。

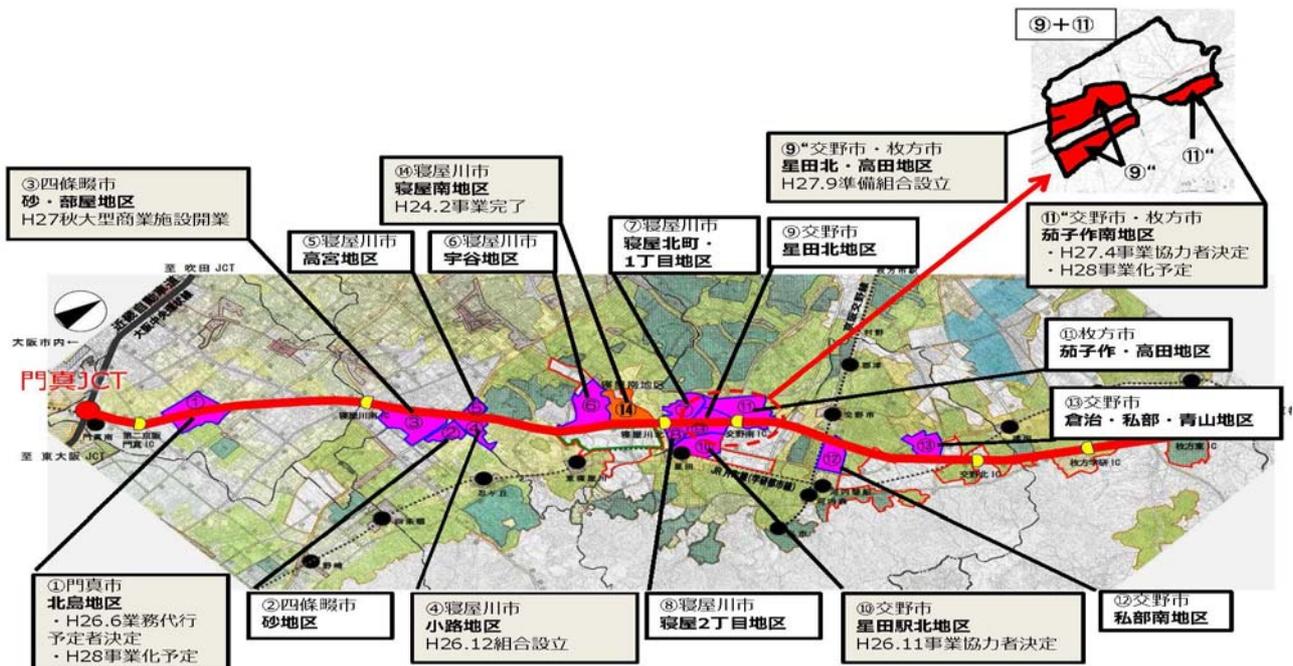


図 3-1-17 第二京阪道路沿道まちづくり検討地区例（H27.11 時点）

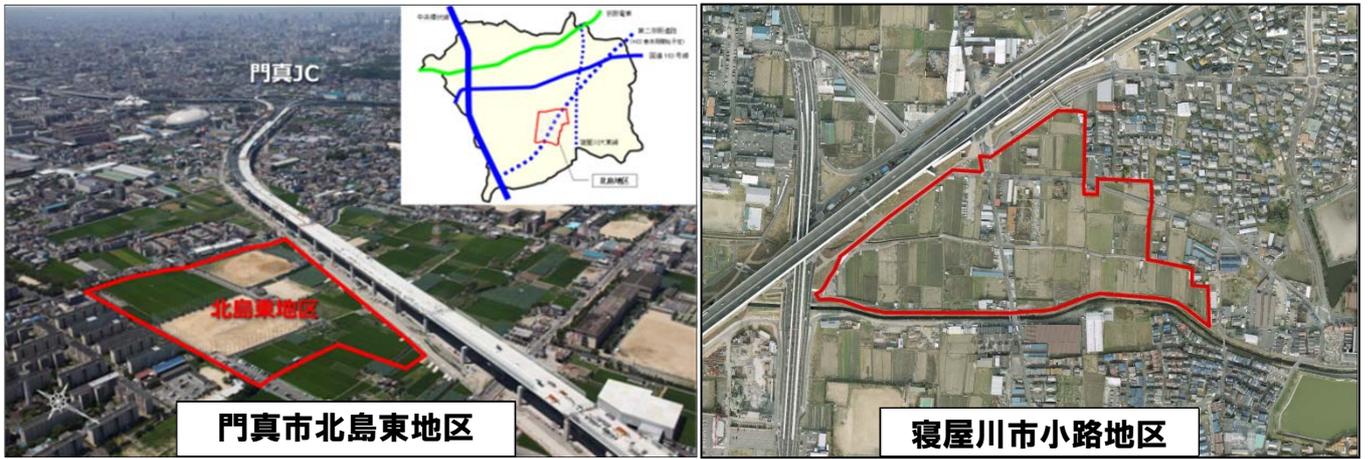


図 3-1-18 第二京阪道路沿道まちづくりの例 (提供：門真市、寝屋川市)

〔大阪外環状線等沿道まちづくり（富田林市、河内長野市、和泉市、岸和田市）〕

大阪外環状線等の沿道では、無秩序な土地利用を解消し計画的な土地利用を進めるための方針を示した「外環状線等沿道まちづくり方針」に基づき、農空間の保全・活用を図り、周辺環境や景観に配慮しながら、公民が連携して、都市的土地利用と農的土地利用が調和したまちづくりを進めていきます。

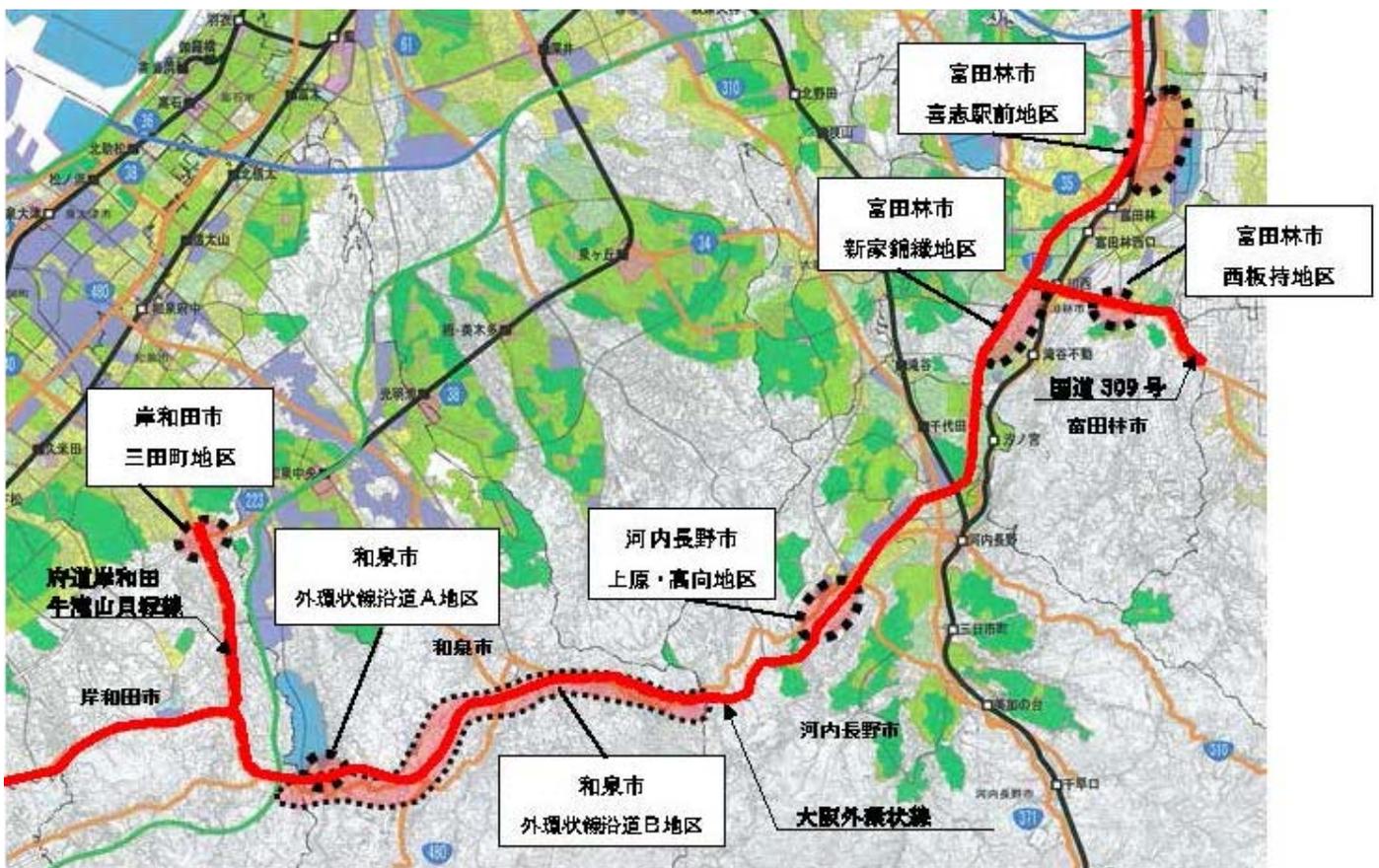


図 3-1-19 大阪外環状線等沿道まちづくりの取組状況

②都市再生（リノベーション）

- ・大規模工場跡地の整備や駅周辺の再整備等にあたり、時代に応じた都市の再生（リノベーション）の観点から、土地区画整理事業や市街地再開発事業を推進します。

◇国際的な都市拠点の形成（うめきた）

- ・大阪駅周辺地域は、1日に約250万人が行き交う西日本最大のターミナルを有する地域であり、大阪駅北側に位置するうめきたは、「都心に残る最後の一等地」と呼ばれています。平成25年4月にはうめきた先行開発区域がまちびらきし、2期区域においては、世界の人々をひきつける比類なき魅力を備えた「みどり」を確保し、「みどり」と「イノベーション」の融合拠点として、まちづくりを進めていきます。

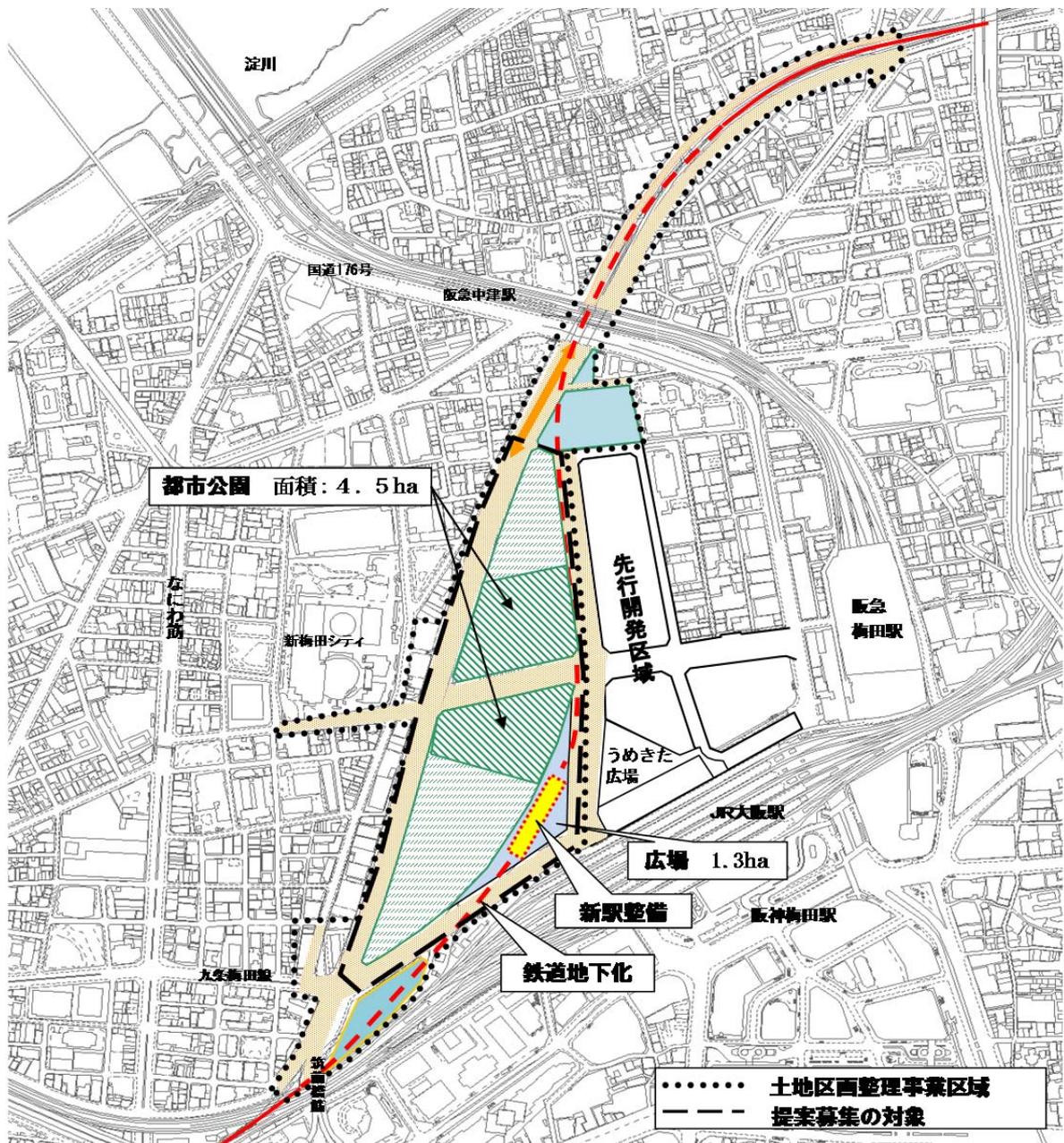


図 3-1-20 うめきた地区概略

◇土地区画整理事業

- ・都市基盤が未整備な市街地や市街化の予想される地区を健全な市街地にするために、道路・公園・河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え、宅地の利用の増進を図る事業です。また、既成市街地においても、区画整理手法を活用し、公共施設の再配置や土地の集約化等を行うことで、良質な都市空間の形成を図ります。
(高槻市・岸和田市・八尾市 など)

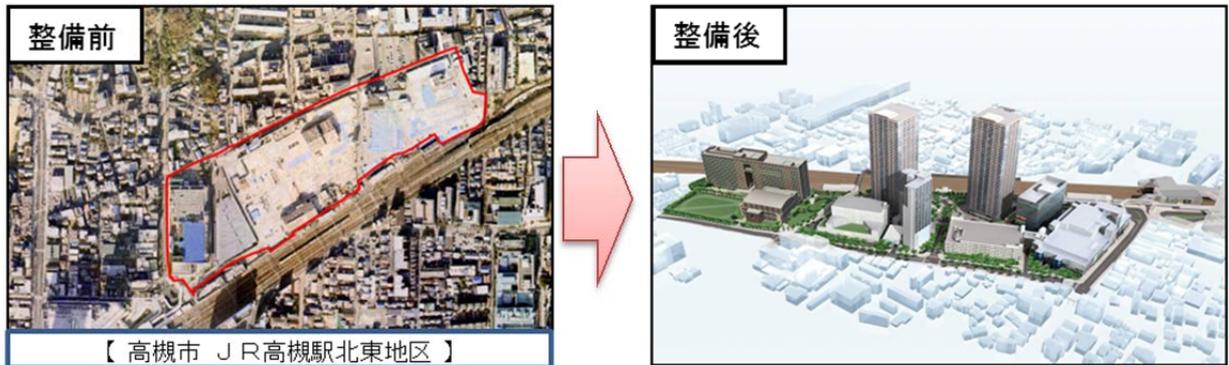


図 3-1-21 土地区画整理事業の取組事例（高槻市 JR 高槻駅北東地区）

◇市街地再開発事業

- ・都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合や不燃化された共同建築物の建築、公園・広場・街路等の公共施設の整備を行うことにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の誘導を図ります。(香里園駅東地区、羽衣駅前地区 など)

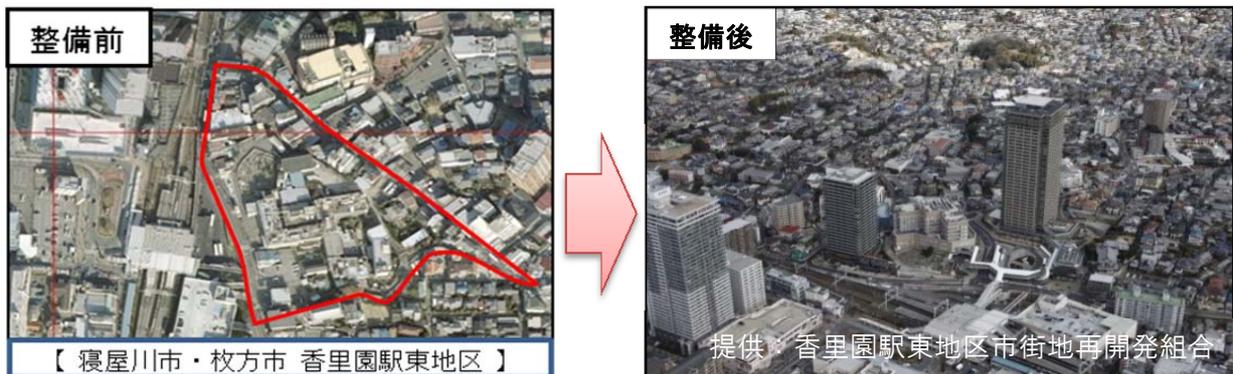


図 3-1-22 市街地再開発事業の取組事例（寝屋川市・枚方市 香里園駅東地区）

◇再々開発

- ・かつて再開発事業を実施した駅前等の中心市街地で、現在、施設の老朽化やテナントの撤退による空き床の発生が見られる箇所においては、「市街地再開発事業の今後の展開に関する検討会」を開催し、再々開発に向けた調査等を実施するなど、新たな再整備事業を支援します。(堺東駅南地区、茨木市駅前地区)



図 3-1-23 再々開発の取組事例（堺市 堺東駅南地区）