

第1章 都市計画区域マスタープランの概要

1. 都市計画区域マスタープランの基本的事項

(1) 意義・目的

都市計画区域マスタープランは、一体の都市として総合的に整備、開発、保全すべき区域として定められた都市計画区域を対象として、中長期的視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けて広域的観点から都市計画の基本的な方針を定めるものです。

都市計画区域において定められる都市計画や、市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下、「市町村マスタープラン」という。）は、都市計画区域マスタープランに即することとされています。

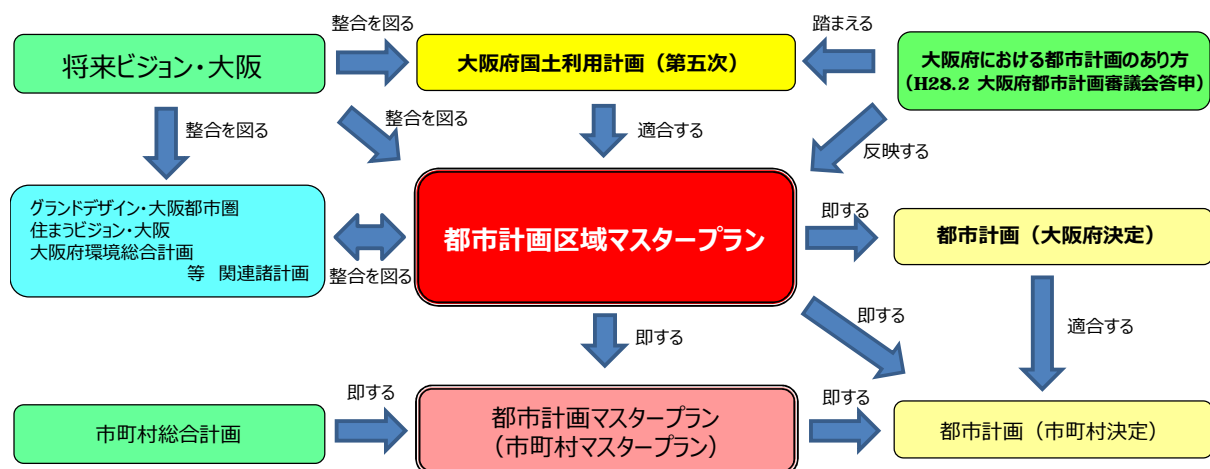
このため、本都市計画区域マスタープラン（以下、「本マスタープラン」という。）では、大阪の特性や近年の社会情勢の変化を踏まえ、大阪府全体を視野に入れ、これまでの都市づくりにおいて蓄積されたストックを活かしながら、国際競争、防災、環境、都市魅力、コンパクト・プラス・ネットワーク、スマートシティ等の多様な視点から、大阪の目指すべき方向性を定め、大阪にふさわしい都市づくりのあり方を示した上で、都市計画区域ごとの主要な都市計画の決定方針を定めます。

(2) 位置付け

本マスタープランは、都市計画法第6条の2に規定される「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」として定めます。

大阪府では、「大阪府国土利用計画（第五次）」を平成29年3月に策定し、今後10年間に於いて土地利用の観点から大阪の将来像を描き、目指すべき方向性を定めました。本マスタープランは、「大阪府国土利用計画（第五次）」における土地利用に関する基本的事項と適合して定めるとともに、その他関連諸計画との整合・連携を図ります。（図表1-1）

図表 1-1 都市計画区域マスタープランの位置付け（他の諸計画との関係）



(3) 目標年次

本マスタープランの目標年次は、令和 **12** 年とします。

上位計画が改定されたときや、社会経済情勢が大きく変化し、その対応が必要となったときなどには、本マスタープランの見直しを適時適切に行います。

なお、区域区分については、本マスタープランの改定とあわせ、令和 **7** 年を目標とした第 **8** 回一斉見直しを行います。その後は、人口・産業の動向等を踏まえ、必要に応じ、次回（第 **9** 回）の一斉見直しを行います。

2. 大阪の都市の概要

大阪は、戦災復興等、都市づくりの歴史的な経緯から、全国的にも早期に都市化が進展し、我が国でも有数の都市機能の集積と、それを支える充実した都市基盤を有しています。鉄道や幹線道路等から成る交通ネットワークも高密度に整備され、高いアクセシビリティが確保されていることから、豊能、三島、北河内、中河内、南河内、泉北、泉南、大阪市の **8** つの地域ブロック内のみならず、地域ブロック間が相互に補完・連携し合い、府内各所に備わる都市機能を十分に利活用した都市活動、府民生活が営まれています。

また、全国の都道府県で **2** 番目に狭い大阪府域のほぼ全域が都市計画区域に指定され、その約半分が市街化区域であり、市街化区域のほぼ全域が人口集中地区（**DID**）となっています。さらに鉄道沿線を中心に市街地が連担し、鉄道駅周辺等に人口や都市機能が集積するなど、大阪は全体として「コンパクト・プラス・ネットワーク」な都市を形成しています。

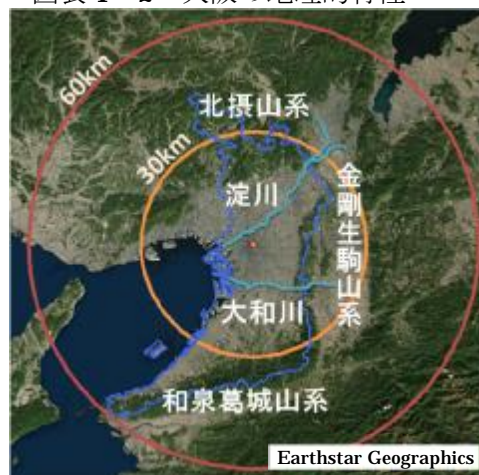
(1) 自然的特性

府域は、東西方向に約 **50km**、南北方向に約 **80km** と南北に細長く、西は大阪湾に面し、北は北摂山系、東は金剛生駒山系、南は和泉葛城山系に囲まれています。

市街地の近郊に周辺山系や海辺の自然が存在し、また、淀川、大和川等の河川や丘陵部によって区分されるという特性を有しています。

また、府域を囲む山林とそれに続く農地が府域の約 **4** 割を占めており、比較的身近なところに自然がまとまって存在しています。（図表 1-2）

図表 1-2 大阪の地理的特性



(2) 土地利用の状況

都心からおおむね **40km** 圏というコンパクトなエリアに人口が集中し、府域のほぼ全域が都市計画区域（約 **99%**）、また、市街化区域のほぼ全域が **DID**（約 **95%**）です。（図表 1-3）

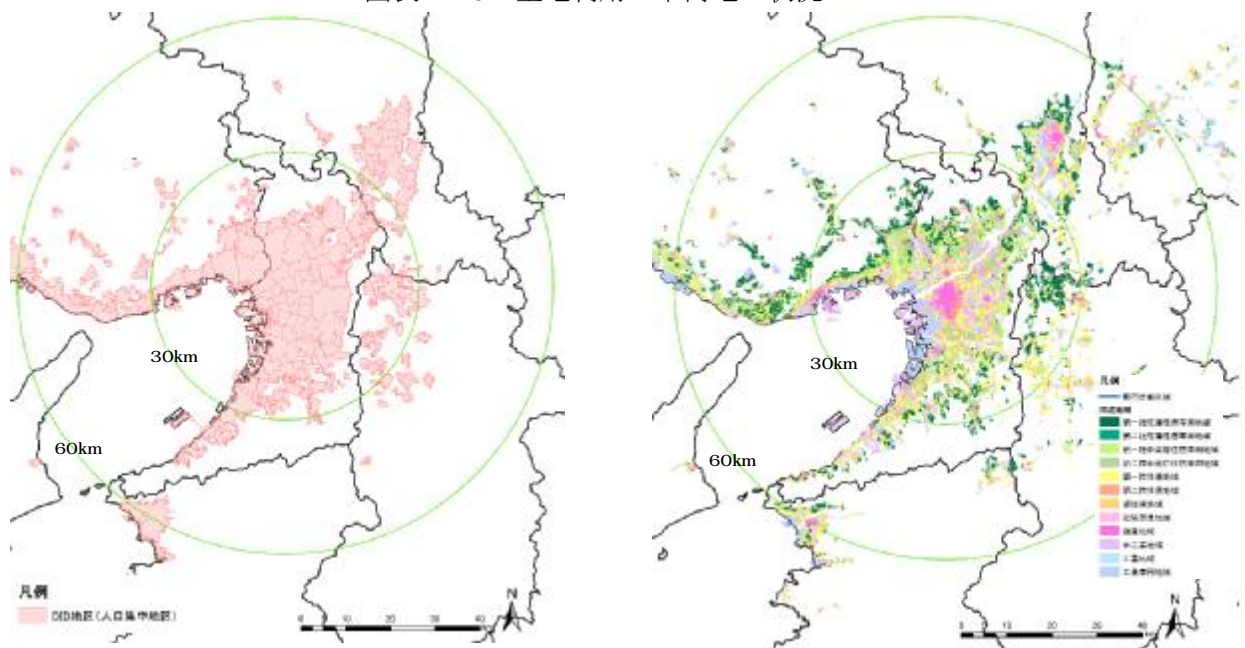
市街化区域内の人口密度は約 **90** 人/ha であり、全国平均（約 **61** 人/ha）と比べ高

い状態にあります。あわせて、府全域に占める **DID** 内人口の割合は約 **95.7%**、**DID** 面積の割合は約 **47.6%**です。

DID は人口の増加に伴い、大阪市を中心に市街地が広がってきましたが、人口減少局面に入っていることから、おおむね市街地の拡大は収束したと考えることができます。(図表 1-4)

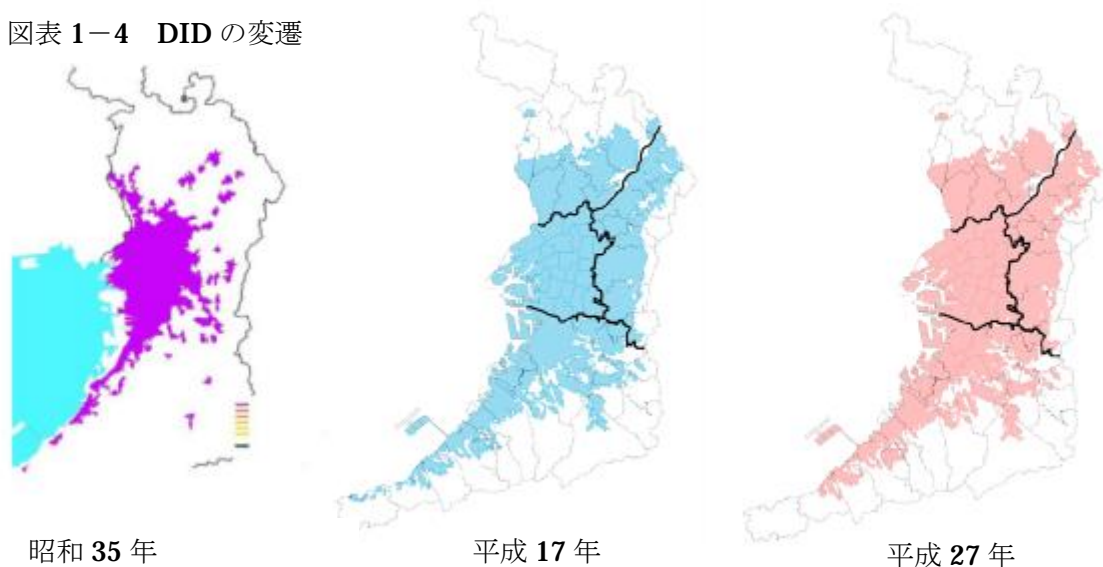
また、大阪市の都心部を中心に、商業・業務を中心とした高密度な市街地を形成しています。一方、沿岸部には、製造、物流施設を中心とした工業系の土地利用が進んでいます。都心部から内陸部にかけては、鉄道駅の周辺に人口、都市機能が集積しており、商業系・工業系の土地利用に加え、住宅系土地利用が多くみられ、農地や森林がその外側に広がっています。(図表 1-3、5、6)

図表 1-3 土地利用・市街地の状況



出典：国土数値情報より大阪府作成

図表 1-4 DID の変遷



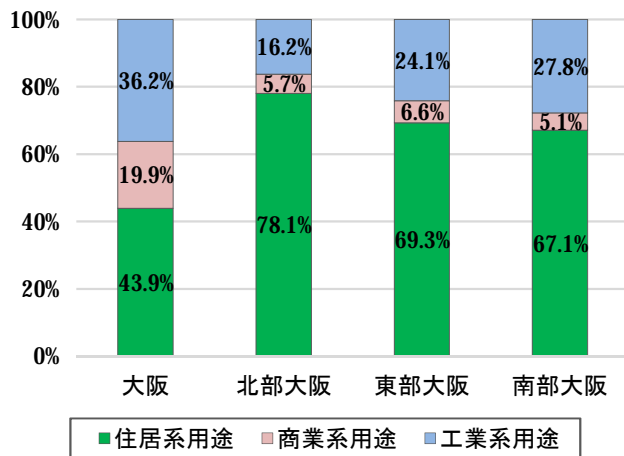
昭和 35 年
(国勢調査開始当初)

平成 17 年

平成 27 年

出典：国土数値情報より大阪府作成

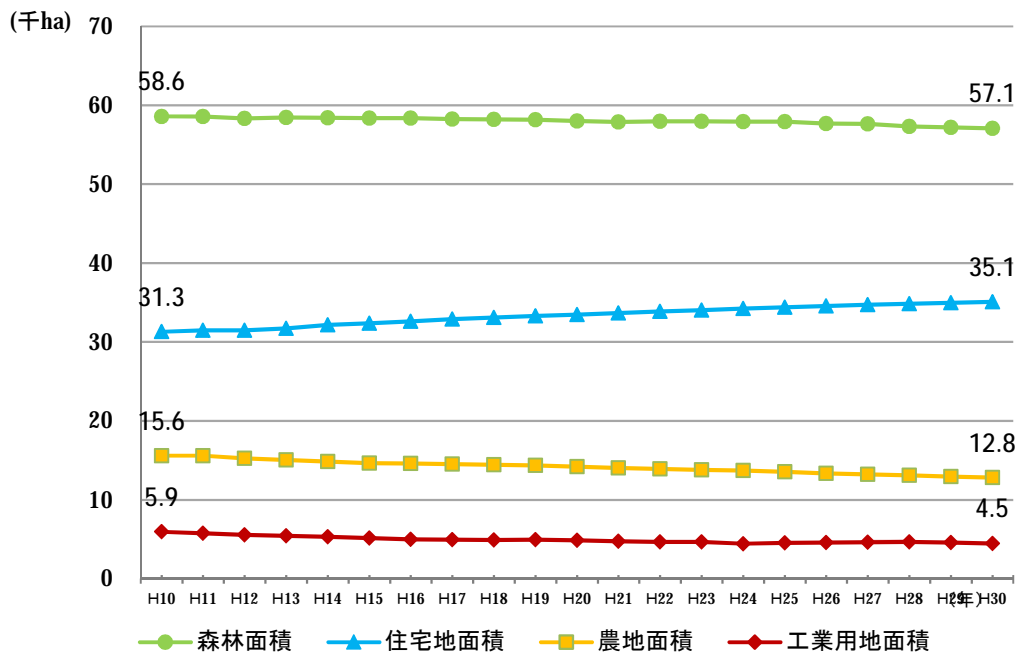
図表 1-5 用途地域ごとの面積及び面積割合



都市計画 区域	用途地域ごとの面積 (ha)		
	住居系	商業系	工業系
大阪	9,292	4,203	7,650
北部大阪	14,556	1,062	3,023
東部大阪	13,786	1,306	4,795
南部大阪	23,434	1,794	9,692

出典：平成 31 年 3 月末時点 大阪府調べ

図表 1-6 土地利用・市街地の状況



出典：令和元年度版国土利用計画関係資料集（大阪府）

(3) 都市機能・都市基盤の状況

大阪は、都心から放射状に広がる鉄道沿線等に都市機能が集積した市街地が連坦して一体の都市を形成し、府県域を超えた都市構造を有しています。(図表 1-7)

大学研究機関、高度医療施設、大規模文化施設等の高次な都市機能が道路や鉄道でネットワーク化され、さらに、総合病院や教育文化施設、大規模な商業施設や官公庁施設等の中核市レベルの都市機能に、鉄道・バス等の公共交通でアクセス可能な都市構造を有しています。

図表 1-7 大阪府周辺の鉄道網図



出典：国土数値情報（平成 29 年 12 月時点）より大阪府作成

(4) 人口と構成比率の推移

大阪府の人口は平成 22 年より減少期に入り、平成 27 年には約 884 万人と、約 3 万人減少しています。

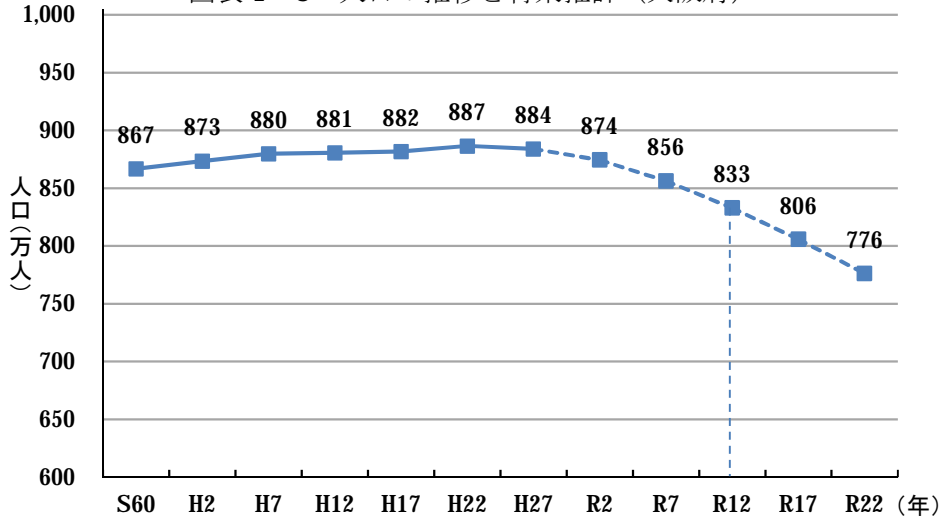
平成 30 年 8 月公表の大阪府推計によると、今後、減少傾向は続き、本マスタープランの目標年次である令和 12 年には約 833 万人となり、平成 27 年から約 51 万人の減少（▲約 5.8%）が見込まれています。(図表 1-8)

世帯数は単独世帯が増加していることから、平成 27 年は約 392 万世帯であり、令和 7 年の約 401 万世帯までは増加しますが、その後の令和 12 年には約 396 万世帯になり、減少期に入ることが見込まれています。(図表 1-9、10)

また、高齢者人口は年々増加し、平成 27 年の約 232 万人が、令和 12 年には約 245 万人となり、全体の約 29.4%を占めると見込まれています。

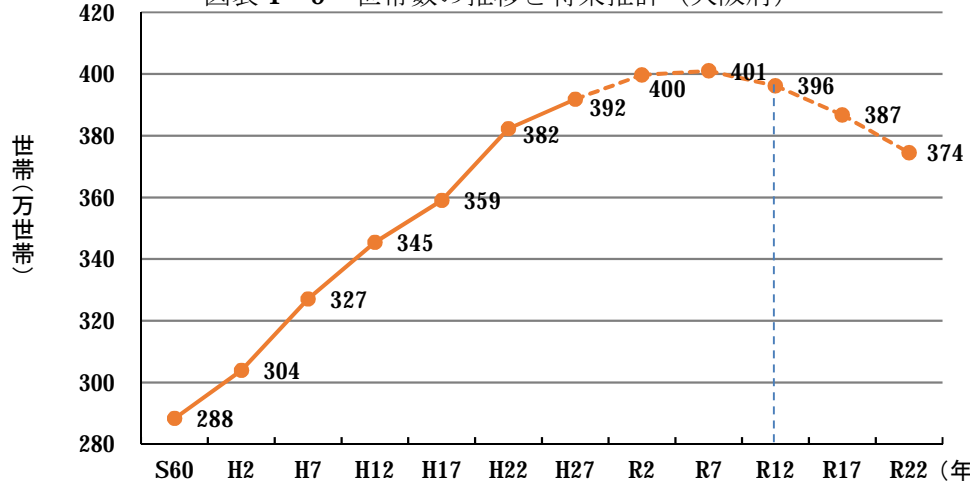
一方、生産年齢人口は大幅に減少し、平成 27 年の約 542 万人が、令和 12 年には約 500 万人を割り込み、同様に、年少人口は約 110 万人が、約 90 万人になると見込まれています。また、その割合についても減少を続け、生産年齢人口は平成 27 年の約 61.3%から令和 12 年には約 59.8%まで減少し、年少人口は約 12.4%から、全体の 1 割程度の約 10.7%にまで減少すると見込まれています。(図表 1-11、12)

図表 1-8 人口の推移と将来推計（大阪府）



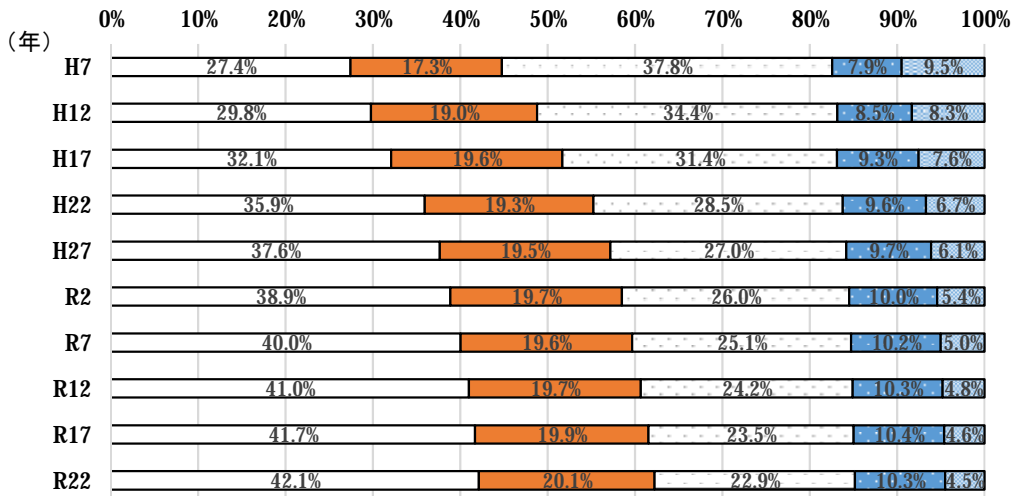
出典：「大阪府の将来推計人口について」（平成 30 年 8 月）（大阪府）をもとに作成

図表 1-9 世帯数の推移と将来推計（大阪府）



出典：「大阪府人口ビジョン策定後の人口動向の整理」（令和元年 8 月）（大阪府）をもとに作成

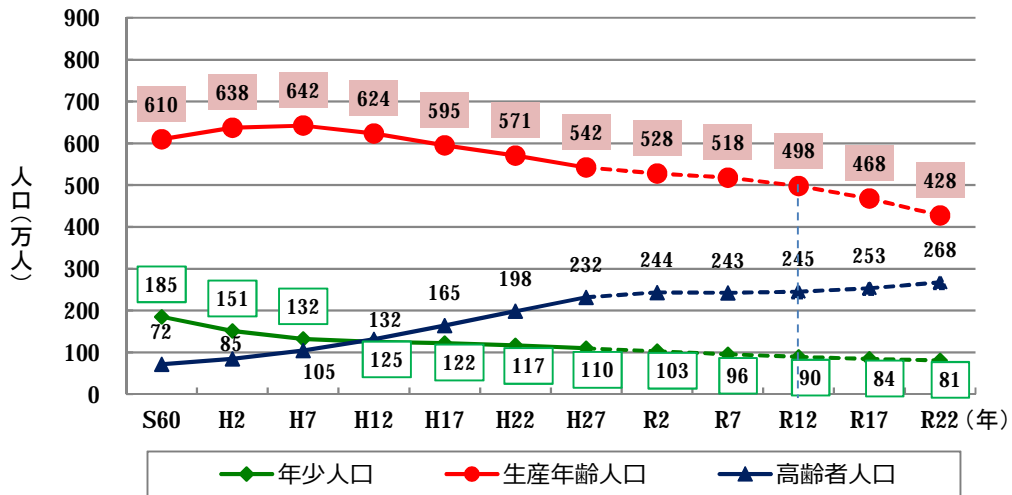
図表 1-10 全世帯に占める世帯累計別割合（大阪府）



□単独世帯 ■夫婦のみの世帯 ▨夫婦と子から成る世帯 ■ひとり親と子から成る ▨その他の一般世帯

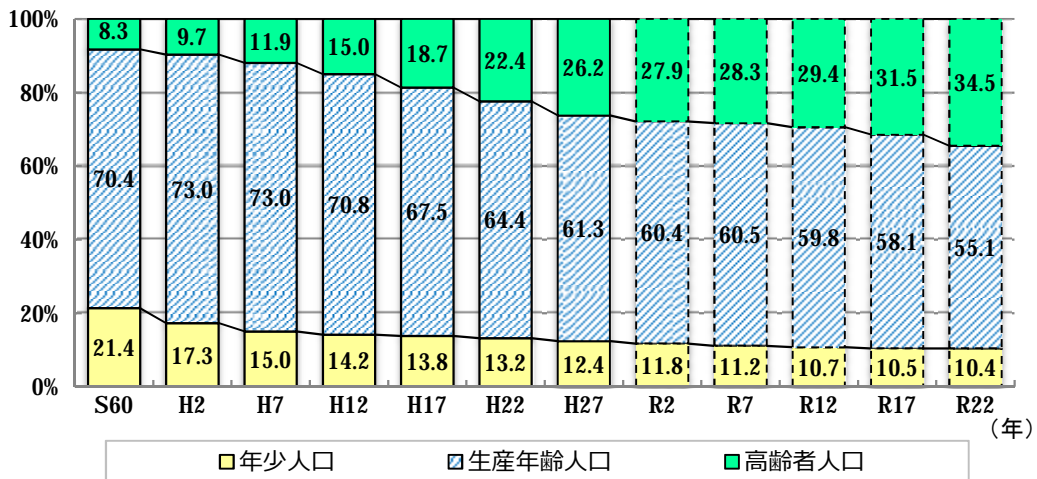
出典：「大阪府人口ビジョン策定後の人口動向の整理」（令和元年 8 月）（大阪府）をもとに作成

図表 1-11 年齢 3 区分別人口の推移と将来推計（大阪府）



出典：「大阪府の将来推計人口について」（平成 30 年 8 月）（大阪府）をもとに作成

図表 1-12 大阪府の年齢 3 区分ごとの人口構成割合（大阪府）



出典：「大阪府の将来推計人口について」（平成 30 年 8 月）（大阪府）をもとに作成

また、近年、人口減少社会の到来、急激な少子・高齢化のほか、自然災害の激甚化・広域化、グローバル化の進展、資源・エネルギー問題の顕在化、**Society5.0**の浸透、ライフスタイルの多様化、厳しい財政的制約等、都市を取り巻く社会情勢が大きく変化してきています。

3. 東部大阪都市計画区域の概要

(1) 位置

東部大阪都市計画区域は、北河内地域と中河内地域からなり、南北を淀川と大和川に挟まれ、東に金剛生駒山系を有し、西は大阪市、東は京都府、奈良県に接しています。

(2) 範囲

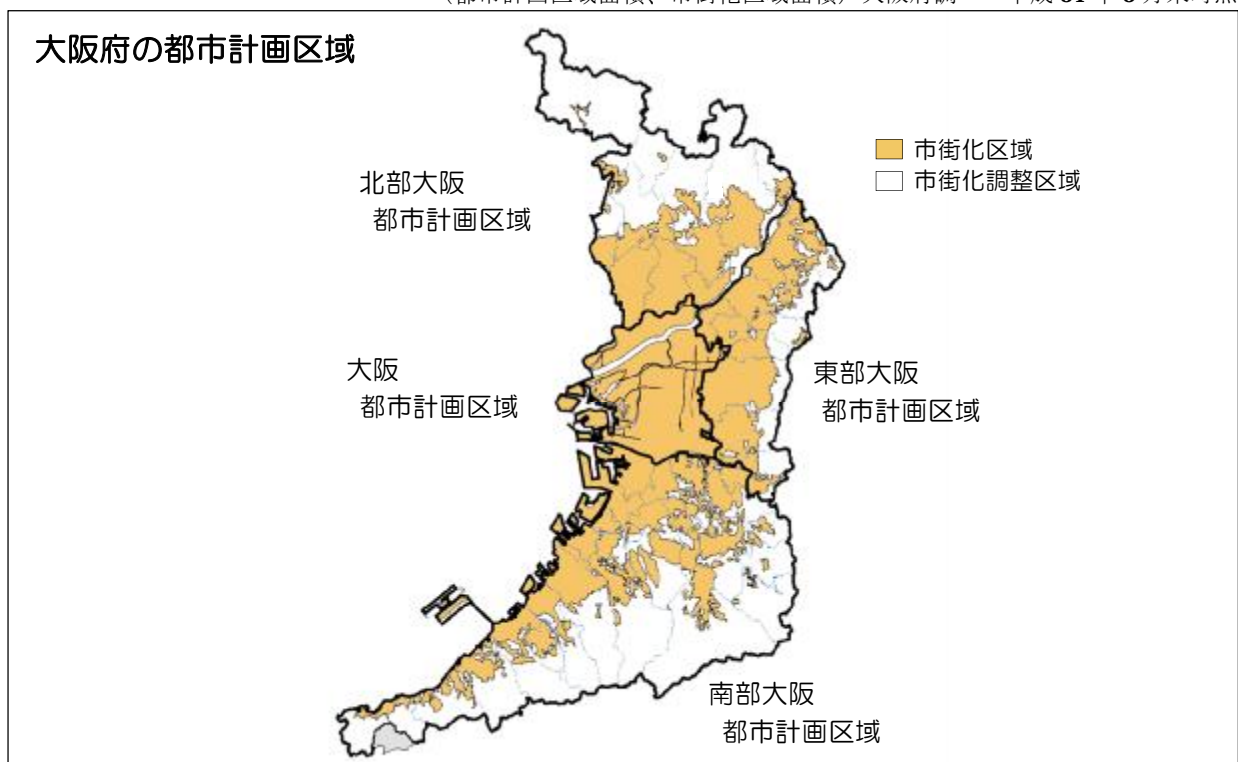
本区域の範囲は以下のとおりです。

- 北河内地域：守口市、枚方市、寝屋川市、大東市、門真市、四條畷市及び交野市の行政区域の全域
- 中河内地域：八尾市、柏原市及び東大阪市の行政区域の全域

(3) 規模

- 人口：約 **197** 万人
(大阪府全域約 **882** 万人の約 **22.4%**)
- 都市計画区域面積：約 **30,617ha**
(大阪府全域約 **189,544ha** の約 **16.2%**)
- 市街化区域面積：約 **20,150ha** (都市計画区域の約 **65.8%**)
(大阪府全域約 **95,683ha** (都市計画区域の約 **50.5%**))
- 人口密度：約 **64.4** 人/ha (市街化区域人口密度：約 **98.6** 人/ha)
(大阪府全域 約 **46.3** 人/ha(市街化区域人口密度:約 **90.1** 人/ha))

出典：(人口) 大阪府毎月推計人口 令和元年 7 月 1 日時点
(市街化区域人口密度) 平成 27 年国勢調査 (総務省)、及び平成 28 年 3 月末時点の大阪府調べより算出
(都市計画区域面積、市街化区域面積) 大阪府調べ 平成 31 年 3 月末時点



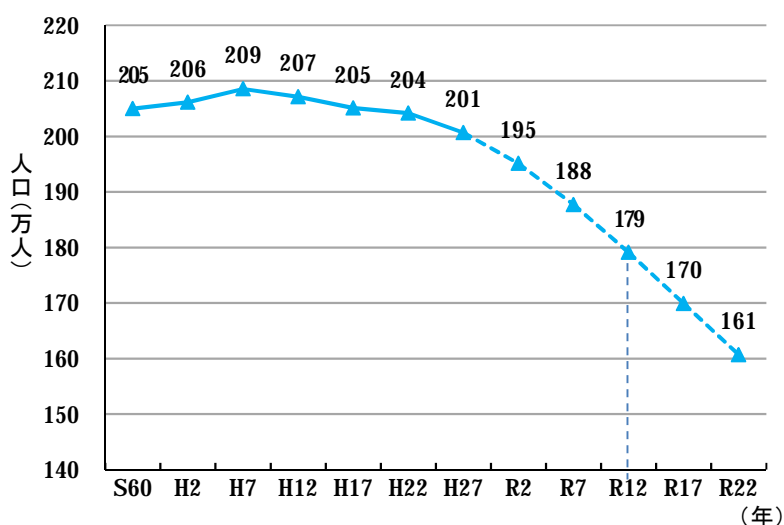
(4) 現況

①人口の推移

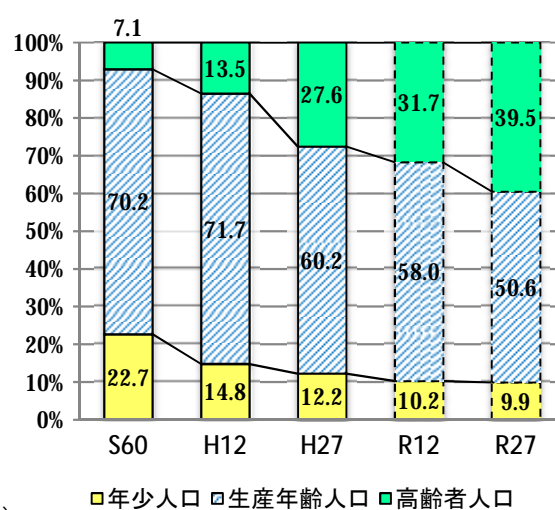
本区域の人口は平成 27 年には約 201 万人で、既に減少期に入っていますが、大阪府推計によると、令和 12 年には約 179 万人とさらに大幅に減少することが推計されています。(図表 1-13)

また、年齢構成比では、令和 12 年には、高齢者人口の割合が約 31.7%に達する一方で、生産年齢人口は約 58.0%となり、年少人口は約 10.2%になると推計されており、今後も徐々に少子・高齢化が進むとみられます。(図表 1-14)

図表 1-13 人口の推移と将来推計 (東部大阪)



図表 1-14 年齢別構成比 (東部大阪)



出典：「大阪府の将来推計人口について」(平成 30 年 8 月)(大阪府)をもとに作成

②都市の構造

本区域の市街化区域の面積は、約 20,150ha で都市計画区域の約 65.8%が市街化区域に指定されており、市街化区域内の人口密度は約 98.6 人/ha と高く、また市街化区域のほぼ全域が DID (約 98.6%) となっています。

あわせて本区域に占める DID 内人口の割合は約 97.3%で、府全域に占める DID 内人口の割合(約 95.7%)と比べて高くなっています。

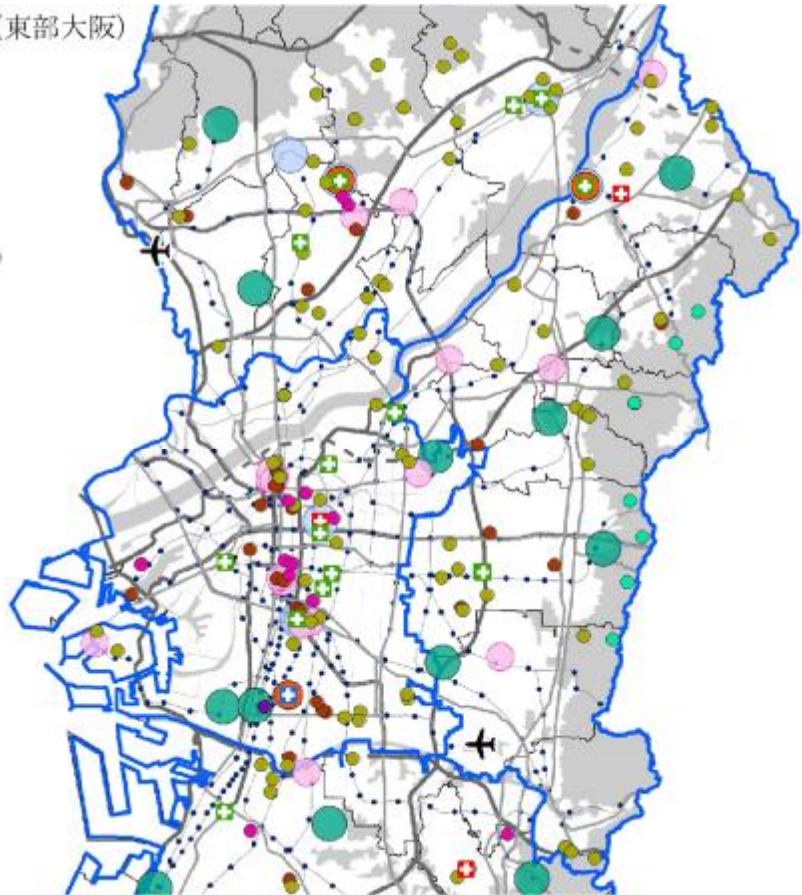
また、本区域の急行停車駅等の主要な鉄道駅周辺には、日常生活を支える都市機能だけでなく、大学、高度医療施設、大規模文化施設、広域公園等の高次な都市機能が集積しており(図表 1-15)、鉄道駅勢圏(半径 1km に含まれる町丁目)の人口割合は約 69.5%と、人口の 7 割程度が鉄道駅 1km 圏に居住していることから、おおむね鉄道駅を中心にして都市機能や人口が集積した都市構造を形成しているといえます。(図表 1-16)

図表 1-15 都市機能の集積状況 (東部大阪)

凡例

- 大学
- 主要文化施設等
- 文化財建造物(国宝、重要伝統的建造物群保存地区)
- 府民の森
- 観光資源
- 広域公園
- 基幹災害拠点病院
- 地域災害拠点病院
- 特定診療災害医療センター
- 3次救急医療体制(区分:高)
- 特定機能病院
- 大規模小売店舗(店舗面積:4万㎡以上)
- ✈ 空港
- 都市計画区域
- 市街化調整区域
- 駅
- 鉄道
- - - (事業中)高速道路・有料道路
- 高速道路・有料道路
- 一般国道

※駅・鉄道は平成 29 年 12 月時点



出典：国土数値情報より大阪府作成

図表 1-16 鉄道駅勢圏 (駅から半径 1km) 人口

凡例

- 駅
- 鉄道
- 高速道路・有料道路
- - - (事業中)高速道路・有料道路
- 一般国道・その他幹線道路
- 駅から半径1km圏
- 市街化区域



都計 区域	駅勢圏人口 (人)	総人口 (人)	割合
北部大阪	1,084,369	1,783,746	60.8%
東部大阪	1,395,678	2,006,853	69.5%
南部大阪	1,517,581	2,357,314	64.4%

出典：平成 27 年国勢調査 (総務省)

(駅勢圏人口は町丁目人口を面積按分で算出)

国土数値情報 (平成 29 年 12 月時点) より大阪府作成



③人の動き

平成22年パーソントリップ調査によると、通勤トリップでは、本区域から大阪市への移動の割合はすべての市で20%を超えていますが、本区域内での移動の割合が7市で20%を超えており（自市町村内移動を除く）、本区域内での移動が多くなっています。（図表1-17）

休日の自由トリップでは、大阪市に隣接する市については大阪市への移動の割合が10%を超えていますが、本区域内での移動の割合が5市で20%を超えており（自市町村内移動を除く）、区域内での移動が多くなっています。（図表1-18）

また、代表交通手段分担率をみると、本区域では、他区域と比べて自転車の分担率が高く、最も分担率が高い交通手段は、平日は自転車、休日は自動車が多くなっています。（図表1-19、20）

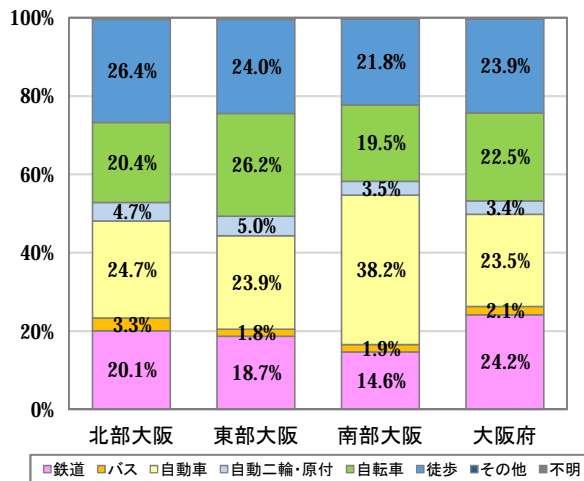
図表1-17 通勤（平日・休日）トリップ

市町村	区域内	区域外	市町村内	大阪市	府域外
枚方市	16.6%	5.6%	40.9%	23.6%	13.2%
交野市	40.6%	4.4%	25.2%	23.4%	6.3%
寝屋川市	27.8%	6.1%	32.5%	27.5%	6.2%
守口市	20.1%	8.9%	33.6%	32.7%	4.7%
門真市	26.2%	5.5%	36.5%	27.9%	3.9%
四條畷市	34.2%	5.6%	24.2%	27.2%	8.8%
大東市	24.1%	5.9%	32.2%	32.4%	5.4%
東大阪市	10.3%	4.6%	49.2%	30.9%	5.0%
八尾市	13.8%	7.3%	41.0%	33.6%	4.3%
柏原市	23.7%	14.6%	32.6%	24.5%	4.6%

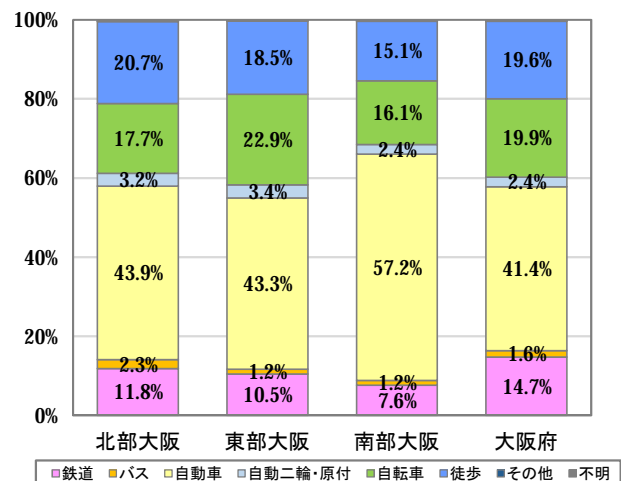
図表1-18 休日自由トリップ

市町村	区域内	区域外	市町村内	大阪市	府域外
枚方市	10.8%	3.6%	64.9%	5.4%	15.3%
交野市	28.4%	3.2%	50.9%	6.0%	11.4%
寝屋川市	21.3%	3.9%	59.2%	7.9%	7.7%
守口市	18.7%	4.5%	52.0%	19.1%	5.7%
門真市	25.9%	4.1%	51.5%	11.8%	6.6%
四條畷市	33.6%	4.0%	36.6%	9.5%	16.3%
大東市	24.0%	4.0%	52.4%	11.3%	8.4%
東大阪市	9.9%	3.3%	64.9%	14.0%	7.9%
八尾市	8.5%	6.6%	67.0%	10.9%	7.0%
柏原市	18.3%	12.3%	46.6%	9.7%	13.1%

図表1-19 代表交通手段分担率（平日）



図表1-20 代表交通手段分担率（休日）



出典：平成22年第5回パーソントリップ調査（国土交通省）

④土地利用の状況

【住宅地の状況】

本区域では、大阪市の外縁部等、交通利便性が高く、高度経済成長期に文化住宅等の木造賃貸住宅が数多く建設された地域において、密集市街地が残っています。

平成20年から平成30年にかけて、住宅地は約338ha増加しています。(図表1-21) 住宅数は約5万戸増加していますが、一方で空き家率は約0.3%増加しています。本区域の空き家率は他区域に比べて高くなっています。(図表1-23)

【工業用地の状況】

本区域では、区域の北東部において、関西文化学術研究都市の一部である津田サイエンスヒルズ等の研究開発企業が立地しています。また、市街地においても高い技術力を持つ中小企業が集積している地域があります。

平成20年から平成30年にかけて、工業用地は約105ha減少しており、産業の流出、活力の低下が懸念されます。(図表1-21)

【農用地・みどりの状況】

本区域の農用地と森林の合計面積は、区域全体の約2割であり、北部大阪・南部大阪と比べると農用地、森林が少ない区域です。(図表1-22)

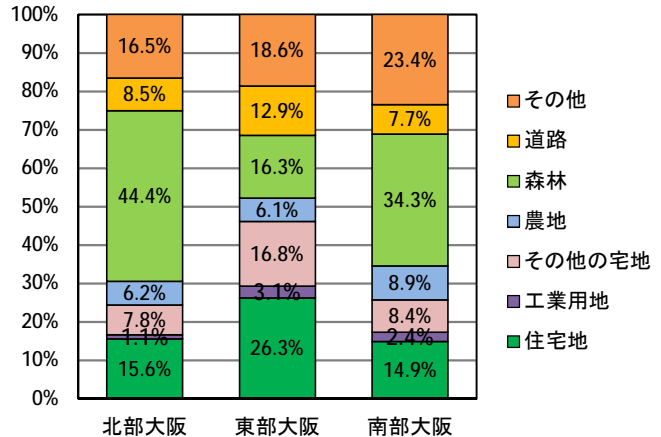
さらに、平成20年から平成30年にかけて、農用地は約343ha、森林は約36ha減少しており、農用地に関しては農業従事者の高齢化による担い手不足が一因となり、住宅地等へ転用されているものと考えられます。(図表1-21)

図表1-21 土地利用区分ごとの面積増減
(東部大阪都市計画区域)

	H20	H30	差(ha)	増減率
住宅地	7,704	8,042	338	4.4%
	25.2%	26.3%		
工業用地	1,043	938	-105	-10.1%
	3.4%	3.1%		
その他の宅地	4,895	5,153	258	5.3%
	16.0%	16.8%		
農用地	2,203	1,860	-343	-15.6%
	7.2%	6.1%		
森林	5,030	4,994	-36	-0.7%
	16.4%	16.3%		
道路	3,076	3,940	864	28.1%
	10.0%	12.9%		
その他 (運輸施設用地、河川・水面等)	6,678	5,690	-988	-14.8%
	21.8%	18.6%		
区域面積	30,629	30,617	—	—

注) 上段：面積 (ha)、下段：区域面積に占める割合
 その他の宅地：住宅地、工業用地以外の宅地
 その他：空港・港湾等運輸施設、公園・緑地、河川・水面、公共施設、未利用地等
 出典：令和元年度版国土利用計画関係資料集 (大阪府)

図表1-22 土地利用区分ごとの面積割合(平成30年)



出典：令和元年度版国土利用計画関係資料集 (大阪府)

図表1-23 住宅数と空家率の増減

	平成20年		平成30年		増減	
	住宅数 (戸)	空家率 (%)	住宅数 (戸)	空家率 (%)	住宅数 (戸)	空家率 (%)
北部大阪	812,570	12.1	899,630	13.9	87,060	1.8
東部大阪	956,580	14.6	1,007,760	14.9	51,180	0.3
南部大阪	1,029,340	12.7	1,081,130	13.6	51,790	0.9

出典：住宅土地統計調査 (総務省)

⑤産業の動向

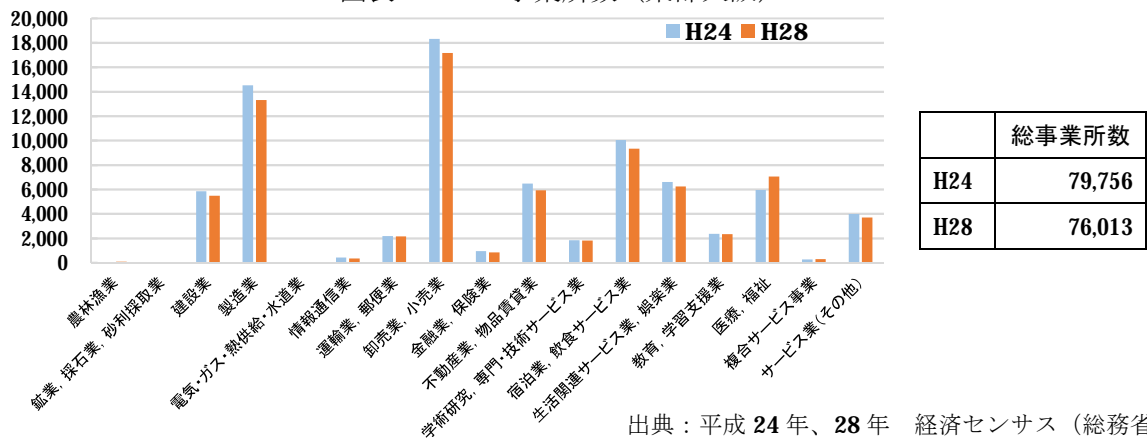
本区域の民営事業所数は卸売業・小売業が最も多く、次いで製造業が多くなっており、他区域と比べて製造業が多いのが特徴的です。平成24年から平成28年にかけて、総事業所数は約4千事業所が減少しており、医療・福祉の事業所数は増加していますが、その他の事業所数はほぼ横ばいか減少しています。(図表1-24)

就業者数は平成17年から平成27年にかけて、約93万4千人から約85万1千人と約8万3千人減少(▲約8.8%)しています。(図表1-25)

また、本区域の製造品出荷額は、平成19年と平成29年を比較すると約9千億円(▲約17.1%)と大幅に減少しており、特に平成19年から平成24年には大きく減少していましたが、その後はほぼ横ばいが続き、平成29年には増加しています。

なお、本区域の製造品出荷額は減少していますが、工業用地面積あたりの製造品出荷額は他区域と比べて最も高くなっています。(図表1-26、27)

図表1-24 事業所数(東部大阪)



出典：平成24年、28年 経済センサス(総務省)

図表1-25 産業別の就業人口

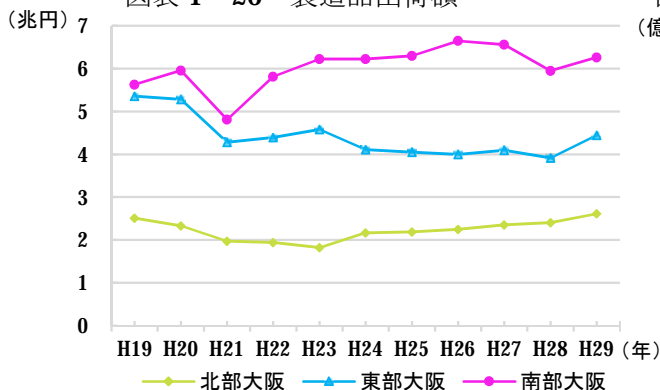
	H17					H27				
	1次産業	2次産業	3次産業	分類不能	合計	1次産業	2次産業	3次産業	分類不能	合計
北部大阪	4,917 0.6%	178,346 22.2%	597,782 74.4%	22,706 2.8%	803,751 —	4,068 0.5%	159,181 20.3%	571,561 72.7%	50,897 6.5%	785,707 —
東部大阪	4,708 0.5%	289,237 31.0%	613,634 65.7%	26,095 2.8%	933,674 —	3,850 0.5%	221,803 26.1%	556,277 65.4%	69,244 8.1%	851,174 —
南部大阪	12,184 1.2%	277,004 26.2%	739,000 69.9%	28,750 2.7%	1,056,938 —	10,027 1.0%	235,808 23.1%	708,313 69.4%	66,431 6.5%	1,020,579 —

上：就業人口(人)

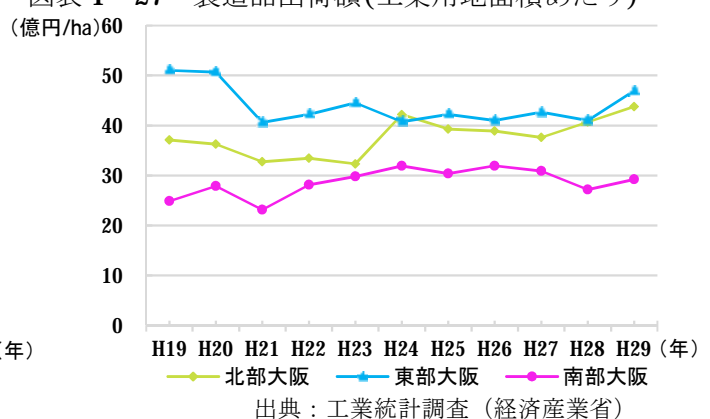
下：全就業人口に対する産業別人口の割合

出典：平成17年、27年 国勢調査(総務省)

図表1-26 製造品出荷額



図表1-27 製造品出荷額(工業用地面積あたり)



出典：工業統計調査(経済産業省)

⑥東部大阪都市計画区域の特徴

本区域は、昭和初期に耕地整理等で整形化された農地に工場の立地が始まり、高度経済成長期に大阪市と近接していることから人口が急増し、大阪市側から山麓部まで平野部全域に市街地が形成されました。

現在、新たな交通基盤として、**JR** おおさか東線の放出駅から新大阪駅間が平成**31**年**3**月に開業し、久宝寺駅から新大阪駅間が全線開通したことにより、大阪東部・奈良方面から国土軸のアクセスが強化され、更に大阪モノレールについても、門真市駅からの延伸事業が進められています。また、大阪都市再生環状道路の整備も進められています。

また、歴史的な雰囲気が残る京街道沿道や枚方宿周辺、久宝寺寺内町では、歴史的・文化的資源を活かした景観形成や賑わいづくりに取り組んでいます。