

# 大阪国際空港周辺地域整備構想

令和4年（2022年）3月

豊中市

# 目次

<b>第1章 構想の策定</b> .....	<b>1</b>
1. 大阪国際空港の沿革とこれまでの取組み .....	2
2. 背景と目的.....	13
3. 対象区域.....	13
4. SDGs への取組み.....	14
<b>第2章 現況と課題</b> .....	<b>17</b>
1. 大阪国際空港周辺地域の現況と課題.....	18
2. 大阪国際空港周辺地域のまちづくりに関する市の方針 .....	28
3. 大阪国際空港周辺地区整備計画（案）の検証 .....	35
4. 大阪国際空港周辺地域の施設整備に重要な視点 .....	55
<b>第3章 基本理念と基本方針</b> .....	<b>57</b>
1. 基本理念.....	58
2. 将来像 .....	59
3. 基本方針.....	60
<b>第4章 整備の方向性</b> .....	<b>61</b>
1. 都市計画緑地 .....	62
2. 公園・緑地及び児童遊園.....	64
3. 道路・緑道.....	66
4. 防火水槽.....	68
5. 移転補償跡地 .....	70
6. 共同利用施設 .....	72
<b>第5章 重点事業</b> .....	<b>75</b>
1. (仮称) 原田緩衝緑地の整備.....	76
2. 走井地区内緩衝緑地の利活用 .....	83
3. 共同利用施設の設備の充実 .....	85
<b>第6章 推進体制</b> .....	<b>87</b>



## 第1章 構想の策定

---

## 1. 大阪国際空港の沿革とこれまでの取組み

**昭和 14 年（1939 年）**に、逓信省運輸局により、現在の大阪国際空港の前身となる「大阪第二飛行場」が開場しました。米軍による接收を経て、昭和 33 年（1958 年）から「大阪空港」として使用を開始し、昭和 34 年（1959 年）に運輸省の管轄の下、「大阪国際空港」と改称しました。



写真 1-1 大阪国際空港とその周辺（昭和 36 年（1961 年）撮影）（提供 国土地理院）



写真 1-2 大阪国際空港とその周辺（平成 24 年（2012 年）撮影）（提供 国土地理院）

**昭和 39 年（1964 年）** のジェット機の就航以降に騒音問題が深刻化し、昭和 44 年（1969 年）に川西市住民 28 人による航空機公害訴訟が提訴され、昭和 46 年（1971 年）には本市住民 122 人も提訴に踏み切ることになりました。以降昭和 59 年（1984 年）の和解調印に至るまで、航空機公害に関する争訟が長年にわたり展開されました。

表 1-1 大阪国際空港公害訴訟の判例概要

請求内容	第 1 審判決 昭 49. 2. 27 (大阪地裁)	第 2 審判決 昭 50. 11. 27 (大阪高裁)	上告審判決 昭 56. 12. 16 (最高裁大法廷)
午後 9 時から翌朝 7 時までの飛行差し止め。	午後 10 時から翌朝 7 時までの間、緊急その他やむを得ない場合を除き離発着を禁止する。	午後 9 時から翌朝 7 時までの間、緊急その他やむを得ない場合を除き離発着を禁止する。	訴え却下（この請求は不可避免的に航空行政権の発動を求める内容であり民事上の請求は不適法。）
過去の損害賠償の内金として 65 万円（弁護士費用含む）の支払い。	国賠法第 1 条第 1 項に基づき、居住地区・期間の区分に応じ、世帯あたり 45～57 万円（弁護士費用含む）の慰謝料を支払え。 ただし、B 滑走路開始後入居の 3 人については請求棄却。	国賠法第 2 条第 1 項に基づき、居住地区・期間の区分に応じ、原告各人につき 16.6～132.8 万円（弁護士費用含む）を 40 年 1 月から 50 年 5 月までの間の慰謝料として支払え。	上告棄却（被害の程度・公共性・国の対策等を総合的に勘案すれば、空港供用行為を違法とした 2 審の判決は是認できる。 ただし、B 滑走路開始後の入居者については破棄差し戻し。）
夜間飛行の禁止と 65 ホン以下となるまで、月 11,500 円（弁護士費用含む）の支払い。	請 求 棄 却	将来も同様の権利侵害・損害の発生が継続するものと推定され、21 時以降の発着禁止まで 1 人 1.1 万円/月、それ以降減便等の合意成立まで 1 人 6.6 千円/月（いずれも弁護士費用含む）を支払え。	訴え却下（将来の損害の有無程度は、今後の対策などによって左右され、損害の変動を把握することは困難であり、このような将来の給付請求は許されない。）

**昭和49年(1974年)**に大改正された「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害等の防止に関する法律(以下「航空機騒音防止法」という。)」第9条の3の規定に基づき、本市の一部を含む大阪国際空港の周辺地域における土地利用を図るための整備に関する基本的な計画として、同年に、大阪府、兵庫県両知事の共同で「大阪国際空港周辺整備計画」を策定しました。

この計画は、新たに航空機の騒音による障害が発生することを防止し、又は航空機の騒音により生ずる障害を軽減し、あわせて生活環境の改善に資することを目的としており、「航空機騒音防止法」に基づき、騒音対策区域内の土地について住民意思を尊重しながら取得していくことのほか、第3種区域において緑地帯を整備することなどを示しています。

## 大阪国際空港周辺整備計画(昭和49年3月28日)

大阪府知事 黒田 了一  
兵庫県知事 坂井 時忠

### 1 序(目的)

#### (1) 計画の意義

航空機の発達は、交通、情報の迅速化に大きな役割を果たしたが、その反面、地域住民に対しては種々の深刻な影響をもたらした。

特に大阪国際空港においては、昭和39年ジェット機が就航して以来、航空機の大型化、ジェット便数の増加に伴い、空港周辺地域の住民が受ける航空機騒音の影響は著しくなり、いまや重大かつ深刻な社会問題となっている。

これを抜本的に解決するためには、住民生活に障害を及ぼさない関西新国際空港が必要であるが、この建設にあたっては、大阪国際空港の撤去を基本として検討し、計画を策定する必要がある。新空港が建設されるまでの間においては、現空港周辺地域の住民の被害を軽減することこそ最大緊急の課題である。これがためには、まず、航空機公害の発生源対策を進めるべきであるが、それとともに、住民の現に受けている被害を軽減するため空港周辺地域の生活環境を改善し、周辺住民の福祉の向上をはかる強力な施策が必要である。このたび改正された「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」(以下「航空機騒音障害防止法」という。)に基づく施策の実施にあたっては、航空機の音源対策とあわせ移転補償、住宅の防音工事等の抜本的対策の充実がはかられ航空機騒音に係る環境基準の可及的速やかな達成が望まれている。この計画は、このような要請に応えるため、空港周辺整備対策について、総合的に策定したものである。

#### (2) 計画の性格

航空機騒音障害防止法に基づき、空港周辺住民の意思が反映できるよう配慮するとともに、関係市と十分協議しながら運輸大臣からの機関委任事務として、土地利用を中心として、長期的かつ総合的視点からの空港周辺整備の基本的な計画を定めたものである。

### 2 計画の地域

航空機騒音障害防止法に基づく第1種区域および第1種区域から住居を移転する者の住居等に関連して行なう事業対象区域とする。

### 3 整備の基本構想

#### (1) 整備の基本的課題

この計画の基本的課題は、深刻化した航空機騒音問題に対処するため、国における発生源対策の促進と並行して、土地利用を中心とした空港周辺の整備、防災、再開発等の抜本的施策を講じ、もって航空機騒音による障害を軽減し、また新たに障害が発生することを防止し、あわせて周辺住民の生活環境の改善を図ることにある。

## (2) 整備の基本的方向

- (ア) 国および地方公共団体は、地域の実情に即した土地利用計画のもとに、空港周辺地域（第1種区域をいう。）の整備を促進する。
- (イ) 航空機騒音による被害が著しく、住環境として適さない地域では、住民の希望に応じて、国が主体となり、移転補償の促進ならびに土地の取得を図る。
- (ウ) 第1種区域内の移転補償の対象となった者に対しては、代替用地、施設を提供するよう努める。
- (エ) 移転補償がなされた場合における跡地等については、騒音の障害の程度に応じ、緑地帯または航空機騒音によりその機能が害されるおそれの少ない施設に転換整備するよう努める。

## 4 整備の基本計画

### (1) 第1種区域内の土地の取得

- (ア) 第3種区域内の土地および第2種区域内の宅地については、住民の意思を尊重しながら、空港設置者たる国が取得に努める。
- (イ) 上記以外の第1種区域内の土地については、5により計画実施主体とされた者が、住民の意思を尊重しながら取得に努める。
- (ウ) これらの土地の取得については、関係地方公共団体と十分連絡調整を図るとともに、移転希望の高い地域、騒音の高い地域、新たに住宅地になるおそれのある地域等を勘案し、これらの地域から重点的に行う。

### (2) 第1種区域から移転する者のための代替地の取得、造成および譲渡等

- (ア) 第1種区域内から住居を移転する者のために、5により計画実施主体とされた者が、住宅等の用に供する土地を、第1種区域以外の地域に計画的に造成配置し、希望する移転者に譲渡する。
- (イ) 上記代替地の取得、造成にあたっては、事業計画、事業の実施等について地方公共団体と事前に十分協議し調整を図る。
- (ウ) 第1種区域から移転する者のうち、借家人等の移転先を確保するため、代替住宅の建設を促進し、移転者の負担の軽減を図るものとする。

### (3) 緑地帯等の整備

- (ア) 第3種区域は、できる限り空港と市街地の緩衝地帯とするため、緑地帯等として整備するよう努める。
- (イ) 第3種区域を除く第1種区域は、防災上の施設を含め、必要に応じて航空機の騒音によりその機能が害されるおそれの少ない施設を計画的に配置するよう努める。
- (ウ) 上記(ア)、(イ)の事業化にあたっては、関係地方公共団体と緊密な連携のもとに、十分調整を図る。

### (4) (3)により整備された土地の管理および処分

- (ア) 緑地帯等の用に供される土地については、原則として5により計画実施主体とされた者が、委託を受け維持管理する。
- (イ) (ア)以外の土地で航空機の騒音によりその機能が害されるおそれの少ない施設の用に供される土地については、地域環境に悪影響をおよぼさない施設を配するよう処分するものとする。

### (5) 他の計画との適合

上記(1)～(4)までの計画の実施にあたっては、公害防止計画、都市計画その他の環境保全または地域の振興もしくは整備に関する国または地方公共団体の計画に適合したものでなければならない。

## 5 整備の実施主体

航空機騒音障害防止法に基づく空港周辺整備機構の設立を図り、同機構が自らまたは周辺整備空港の設置者もしくは地方公共団体の委託により4に掲げる整備を実施するものとする。

図 1-1 大阪国際空港周辺整備計画



# 第1章 構想の策定

**昭和62年(1987年)**に、騒音対策区域の第2種・第3種区域が大きく縮小され、緑地の確保や移転補償跡地のあり方について見直しが必要となりました。

また、同年に、「大阪国際空港周辺整備計画」を踏まえて、当時の第3種区域内に緩衝緑地、第3種区域を除く第2種区域内に利用緑地を整備することを目的として、都市計画手法を活用した大阪国際空港周辺の緑地帯などの基幹施設の整備を進めるため、大阪府により都市計画緑地の計画決定が行われました。

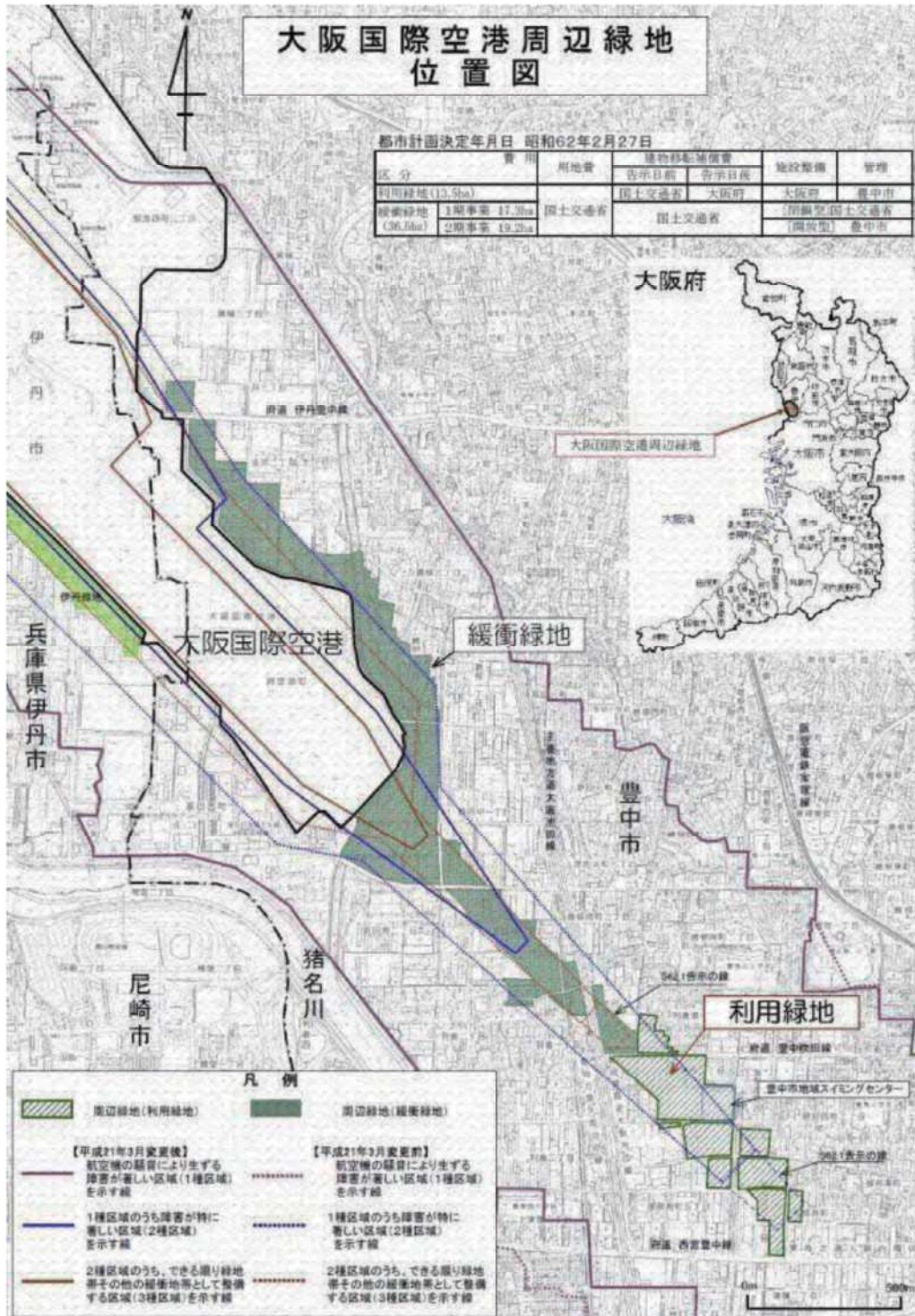


図 1-2 大阪国際空港周辺緑地位置図 (平成 21 年 (2009 年) 4 月の都市計画図)

**昭和 63 年（1988 年）** に、大阪国際空港周辺のまちづくりの一環として、①走井地区、②勝部地区、③原田地区、④利倉地区、⑤豊島北地区、⑥豊島地区、⑦野田地区の 7 地区を対象とした大阪国際空港周辺地区の整備を進めるため、国や大阪府、空港周辺整備機構、本市で構成する「空港周辺整備事業調査検討委員会」が、「大阪国際空港周辺整備計画」の実施計画として「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」を策定しました。同計画（案）は地域と空港との調和を図るため、道路や公園などの配置を中心とする望ましい土地利用の方向付けを行うものです。

具体的な内容として、土地利用方針図を定め、これに基づき、都市計画緑地、公園・緑地及び児童遊園、道路・緑道、防火水槽、移転補償跡地の整備方針を示しています。

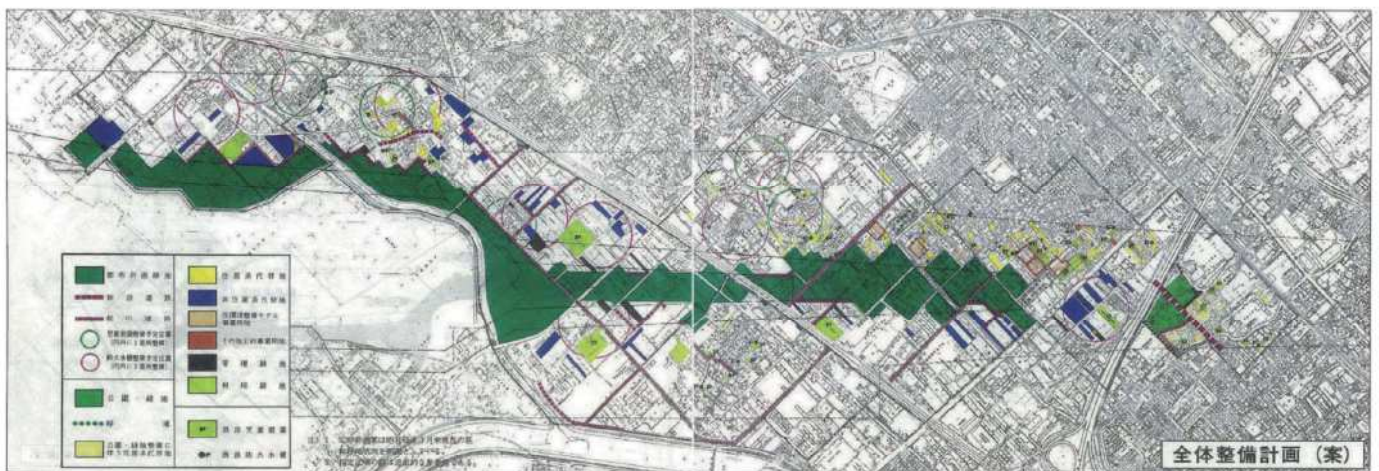


図 1-3 大阪国際空港周辺地区整備計画（案）の全体整備計画（案）

## 大阪国際空港の主な沿革

これまでの主な大阪国際空港の沿革を示します。

表 1-2 大阪国際空港の主な沿革

昭和 14 年 (1939 年) 1 月 17 日	「大阪第二飛行場」として開場
昭和 20 年 (1945 年) 9 月	米軍に接収され、伊丹空港基地として駐留
昭和 33 年 (1958 年) 3 月 18 日	米軍より全面返還され、「大阪空港」として使用開始
昭和 34 年 (1959 年) 7 月 3 日	「大阪国際空港」と改称され、「空港整備法」による第 1 種空港に指定
昭和 35 年 (1960 年) 4 月 1 日	国際線の就航開始
昭和 39 年 (1964 年) 6 月 1 日	大阪－東京間のジェット機就航開始
昭和 42 年 (1967 年) 9 月 7 日	「航空機騒音防止法」による特定飛行場に指定
昭和 44 年 (1969 年) 12 月 15 日	川西市住民による航空機公害訴訟の提訴
昭和 45 年 (1970 年) 2 月 5 日	B 滑走路 (3,000m) 供用開始
昭和 46 年 (1971 年) 11 月 30 日	豊中市住民による航空機公害訴訟の提訴
昭和 47 年 (1972 年) 4 月 27 日	午後 10 時から翌朝 7 時までの間、原則として航空機の発着を禁止
昭和 50 年 (1975 年) 12 月 12 日	国内線の午後 9 時から翌朝 7 時までのダイヤを廃止 (国際線は昭和 51 年 (1976 年) 7 月 13 日から)
昭和 59 年 (1984 年) 3 月 17 日	航空機公害訴訟和解調印
平成 2 年 (1990 年) 12 月 3 日	「大阪国際空港の存続及び今後の同空港の運用等に関する協定」の調印
平成 6 年 (1994 年) 9 月 4 日	国際線を廃止
平成 24 年 (2012 年) 7 月 1 日	「関西国際空港」と「大阪国際空港」の経営が統合され、新関西国際空港株式会社による両空港の運営開始
平成 28 年 (2016 年) 4 月 1 日	関西エアポート株式会社による「関西国際空港」と「大阪国際空港」の運営開始
平成 30 年 (2018 年) 4 月 1 日	関西エアポートグループによる関西 3 空港の一体運営の開始

## 大阪国際空港周辺対策の主な変遷

これまでの主な大阪国際空港周辺対策の変遷を示します。

表 1-3 大阪国際空港周辺対策の主な変遷

昭和 42 年 (1967 年) 8 月 1 日	「航空機騒音防止法」制定 教育施設等防音工事助成、共同利用施設整備助成開始
昭和 45 年 (1970 年)	移転補償事業開始
昭和 49 年 (1974 年) 3 月	「大阪国際空港周辺整備計画」策定、緑地造成事業開始
昭和 49 年 (1974 年) 3 月 27 日	「航空機騒音防止法」大改正
昭和 49 年 (1974 年) 4 月 1 日	住宅防音工事助成の開始、周辺整備空港に指定
昭和 62 年 (1987 年) 2 月 27 日	大阪国際空港周辺緑地事業開始 (都市計画決定)
昭和 63 年 (1988 年) 1 月 13 日	大阪国際空港周辺緑地 (利用緑地) の事業承認・認可
昭和 63 年 (1988 年) 12 月	「大阪国際空港周辺地区整備計画 (案)」策定
平成元年 (1989 年) 10 月 3 日	生活保護等世帯空調機器稼働費助成開始
平成 7 年 (1995 年) 6 月 6 日	大阪国際空港周辺環境整備事業助成開始
平成 14 年 (2002 年) 4 月 1 日	大阪国際空港周辺緑地 (緩衝緑地 I 期) の事業承認・認可
平成 24 年 (2012 年) 3 月 31 日	大阪国際空港周辺緑地 (緩衝緑地 I 期) の整備が完了 (一部を除く)
平成 26 年 (2014 年) 3 月 31 日	大阪国際空港周辺緑地 (利用緑地) の整備が完了 (一部を除く)

## 大阪国際空港騒音対策区域の変遷

大阪国際空港周辺対策の基本となる「航空機騒音防止法」に基づく騒音対策区域（第1種区域、第2種区域、第3種区域）の概要は次のとおりです。

また、これまでの各区域の変遷を次頁より示します。

表 1-4 大阪国際空港騒音対策区域の定義と対策

区分	定義	対策
第1種区域	航空機の騒音により生ずる障害が著しいと認めて国土交通大臣が指定する特定飛行場の周辺の区域	当該指定の際現に所在する住宅（人の居住の用に供する建物又は建物の部分をいう。以下同じ。）について、その所有者又は当該住宅に関する所有権以外の権利を有する者が航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するため必要な工事を行うときは、その工事に関し助成の措置をとるものとする。
第2種区域	政令で定めるところにより第1種区域のうち航空機の騒音により生ずる障害が特に著しいと認めて国土交通大臣が指定する区域	当該指定の際現に所在する建物、立木竹その他土地に定着する物件（以下「建物等」という。）の所有者が当該建物等を第2種区域以外の地域に移転し、又は除却するときは、当該建物等の所有者及び当該建物等に関する所有権以外の権利を有する者に対し、政令で定めるところにより、予算の範囲内において、当該移転又は除却により通常生ずべき損失を補償することができる。 特定飛行場の設置者は、政令で定めるところにより、第2種区域に所在する土地の所有者が当該土地の買入れを申し出るときは、予算の範囲内において、当該土地を買い入れることができる。
第3種区域	政令で定めるところにより第2種区域のうち新たに航空機の騒音による障害が発生することを防止し、あわせてその周辺における生活環境の改善に資する必要があると認めて国土交通大臣が指定する区域	所在する土地で前条第二項の規定により買入れたものが緑地帯その他の緩衝地帯として整備されるよう必要な措置をとるものとする。 特定飛行場の設置者は、前項の土地以外の第3種区域に所在する土地についても、できる限り、緑地帯その他の緩衝地帯として整備されるよう適当な措置をとるものとする。

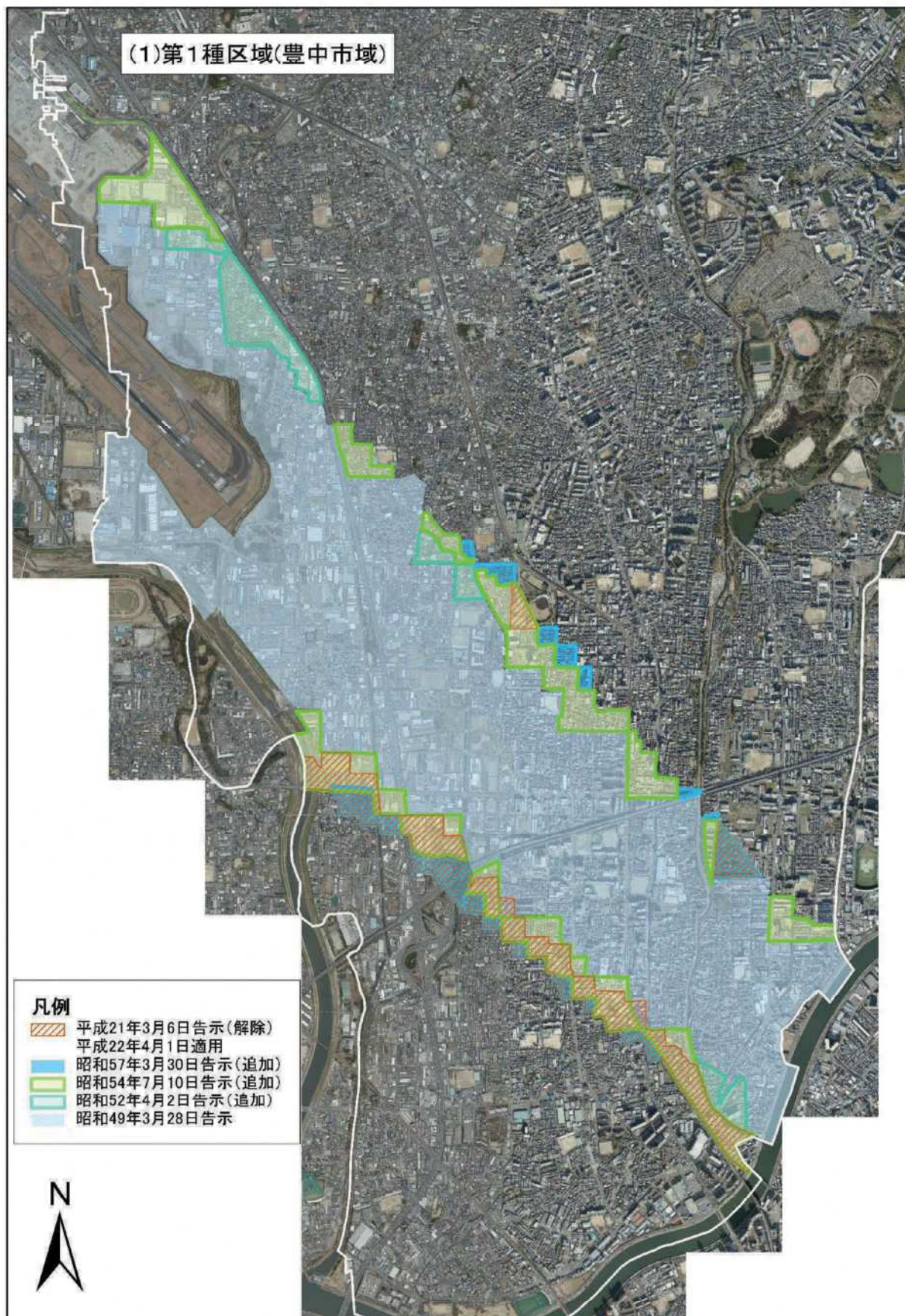


图 1-4 大阪国際空港騒音対策区域図 (第 1 種区域)

(2)第2種区域

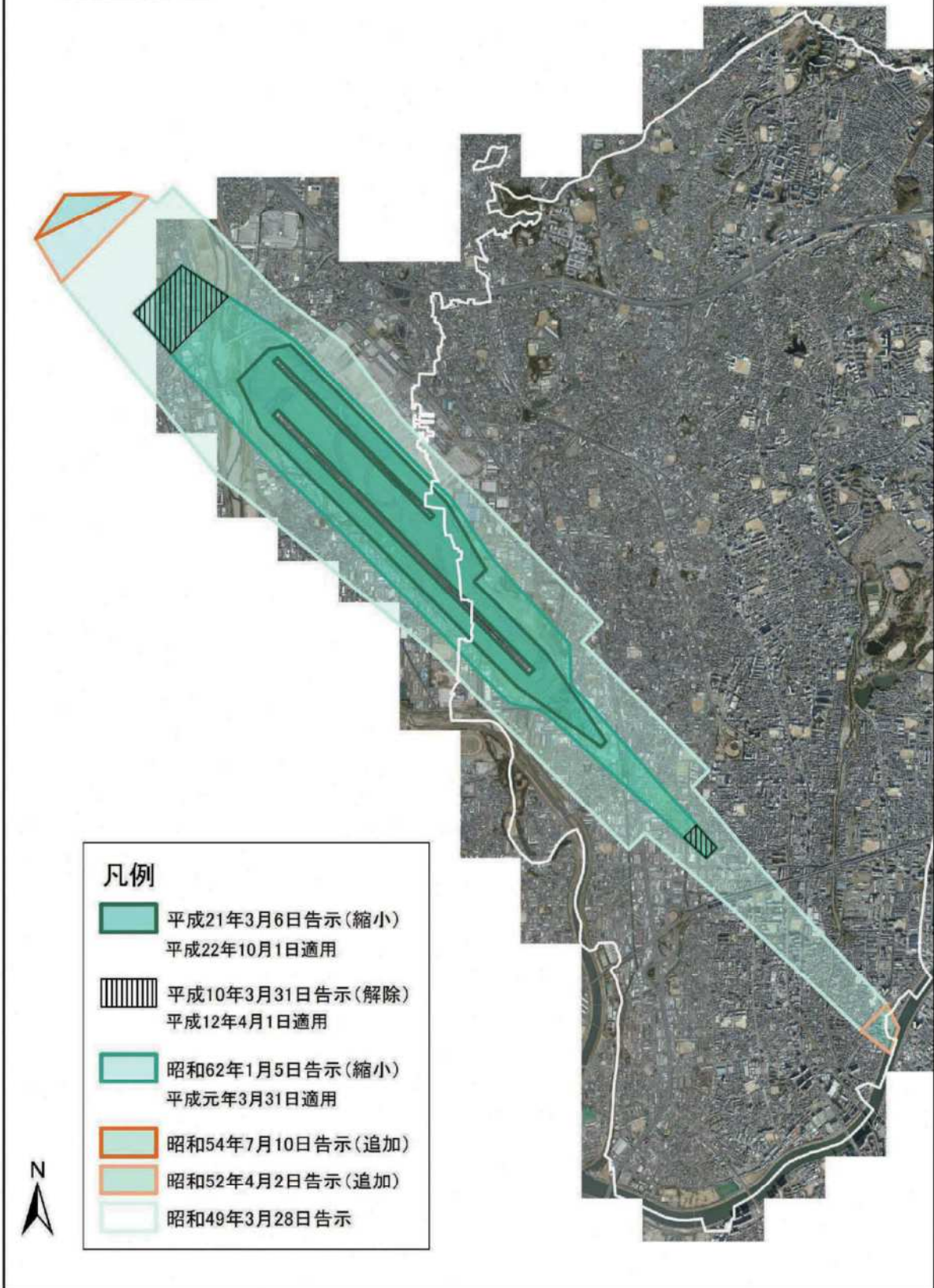


图 1-5 大阪国際空港騒音対策区域図(第2種区域)

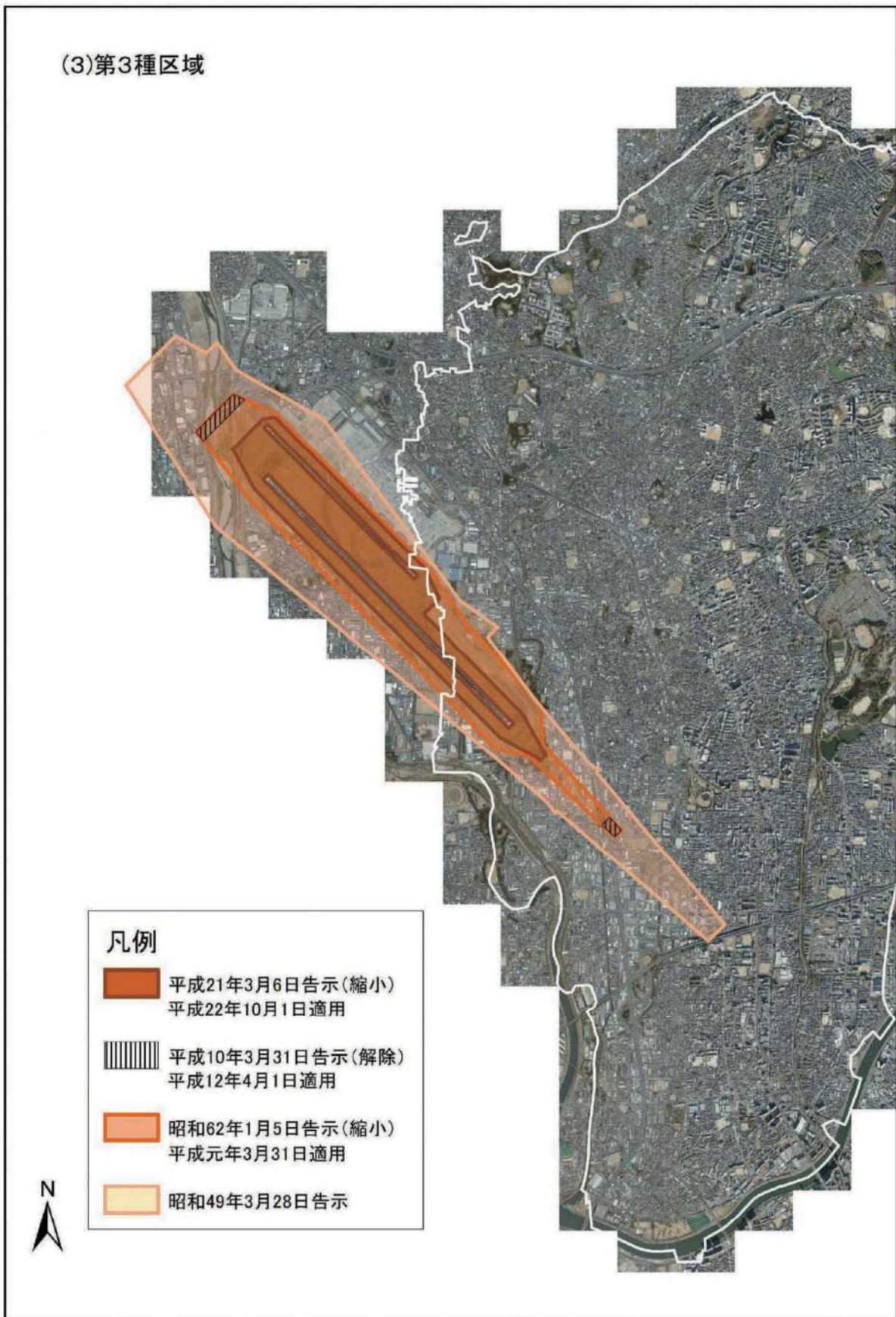


图 1-6 大阪国際空港騒音対策区域図(第3種区域)

## 2. 背景と目的

大阪国際空港の周辺対策として、昭和42年（1967年）に制定された「航空機騒音防止法」に基づき、「大阪国際空港周辺整備計画」（昭和49年（1974年））の策定、共同利用施設の整備、移転補償事業、緑地造成事業、公共施設や住宅の防音工事などの取組みが始まりました。

その後、昭和63年（1988年）には、同計画の実施計画として「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」を策定し、大阪国際空港周辺緑地事業などの施設整備が進められてきました。

また、この間の航空機騒音をめぐる国との長い交渉・協議の末、現在の空港の運用や空港周辺対策に至っていますが、現在においても、環境基準を超える騒音が発生していることから、空港周辺対策事業の継続は、航空機運航の安全の確保とともに、本市の最優先の課題です。

一方で、本市は「空港を活かしたまちづくり」を掲げ、空港が生み出す雇用や経済波及効果、全国に広がる就航先との交流、空港や飛行機に身近に接することができる立地など、大阪国際空港によって生み出される様々なプラス面を本市の活性化につなげようと取り組んでいます。

こうしたことを背景に、本構想は、騒音・環境・安全への対策を最優先としつつ、空港と共生し、共に発展することをめざして、住宅地の環境向上や産業立地の誘導、地域交通機能や防災力の向上などに関する市の方針を踏まえて、都市計画緑地や共同利用施設の整備をはじめ、大阪国際空港周辺地域の基盤となる施設などについて、今後の整備の方向性を示すことを目的とします。

## 3. 対象区域

本構想は、「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」を継承し、その後の状況変化に応じた新たな構想として策定するものです。

対象とする区域は、都市計画緑地、公園・緑地及び児童遊園、道路・緑道、防火水槽については、同計画（案）の対象区域を踏襲した範囲とし、移転補償跡地、共同利用施設については、騒音対策区域の第1種区域を中心とした範囲とします。また、本構想では、この両範囲からなる区域を「大阪国際空港周辺地域」とします。



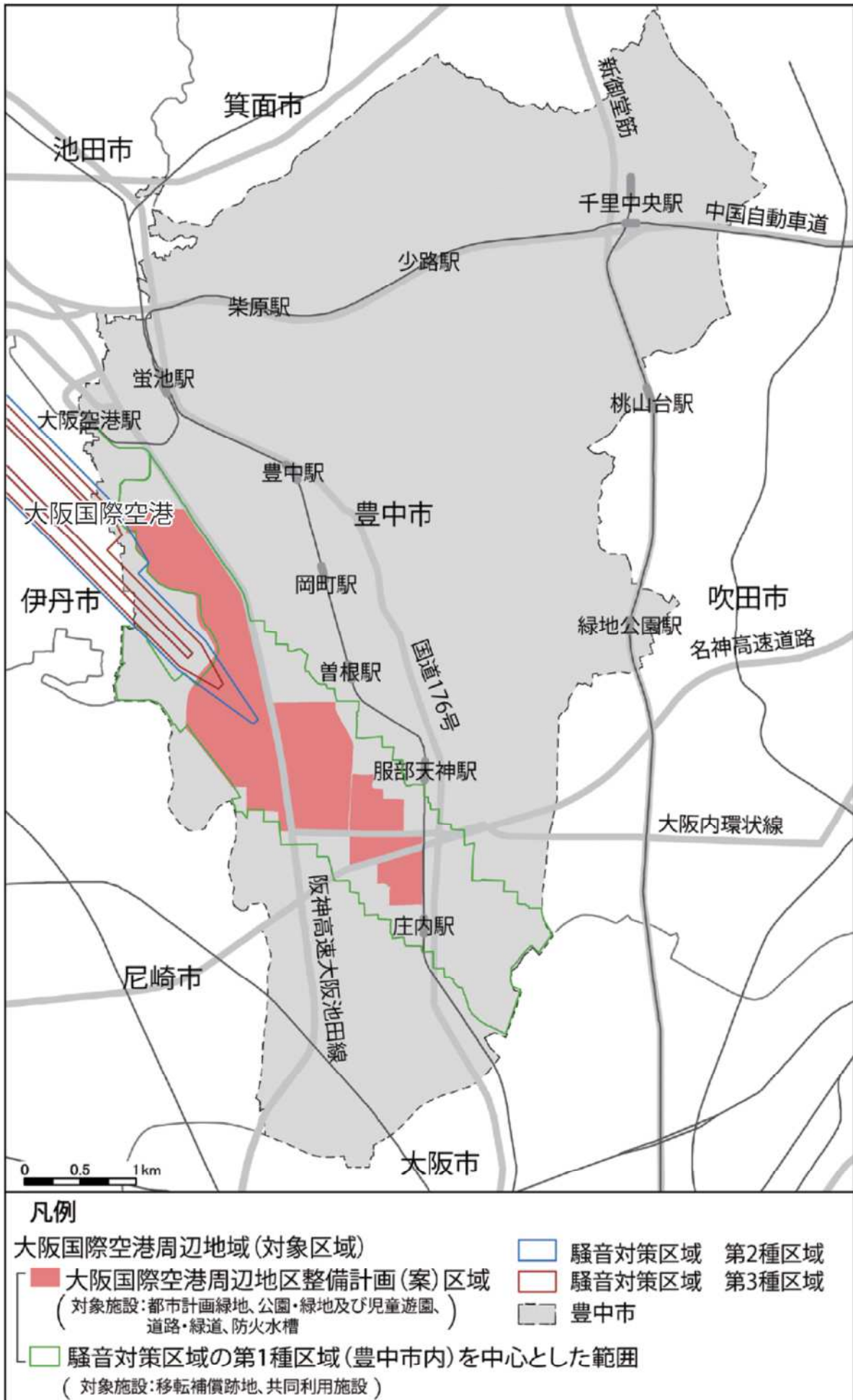


図 1-7 大阪国際空港周辺地域

## 4. SDGs への取組み

本市は、SDGs（持続可能な開発目標）の理念に沿った基本的・総合的取組みを推進しようとする都市・地域の中から、特に経済・社会・環境の三側面における新しい価値創出を通して持続可能な開発を実現するポテンシャルが高い都市・地域として、令和 2 年（2020 年）7 月に、国から「SDGs 未来都市」に選定されました。

そして、令和 2 年（2020 年）8 月に、「豊中市 SDGs 未来都市計画」を策定し、将来ビジョンとして、令和 12 年（2030 年）のあるべき姿やその実現に向けた優先的なゴール・ターゲット、自治体 SDGs の推進に資する取組みなどを示しています。

こうしたことから、本構想の目的の達成とともに、本構想と結びつきが強い「8.働きがいも経済成長も」「11.住み続けられるまちづくりを」「17.パートナーシップで目標を達成しよう」など、SDGs の達成に向けた取組みを進めます。



図 1-8 SDGs（持続可能な開発目標）の 17 のゴール

# 第 1 章 構想の策定

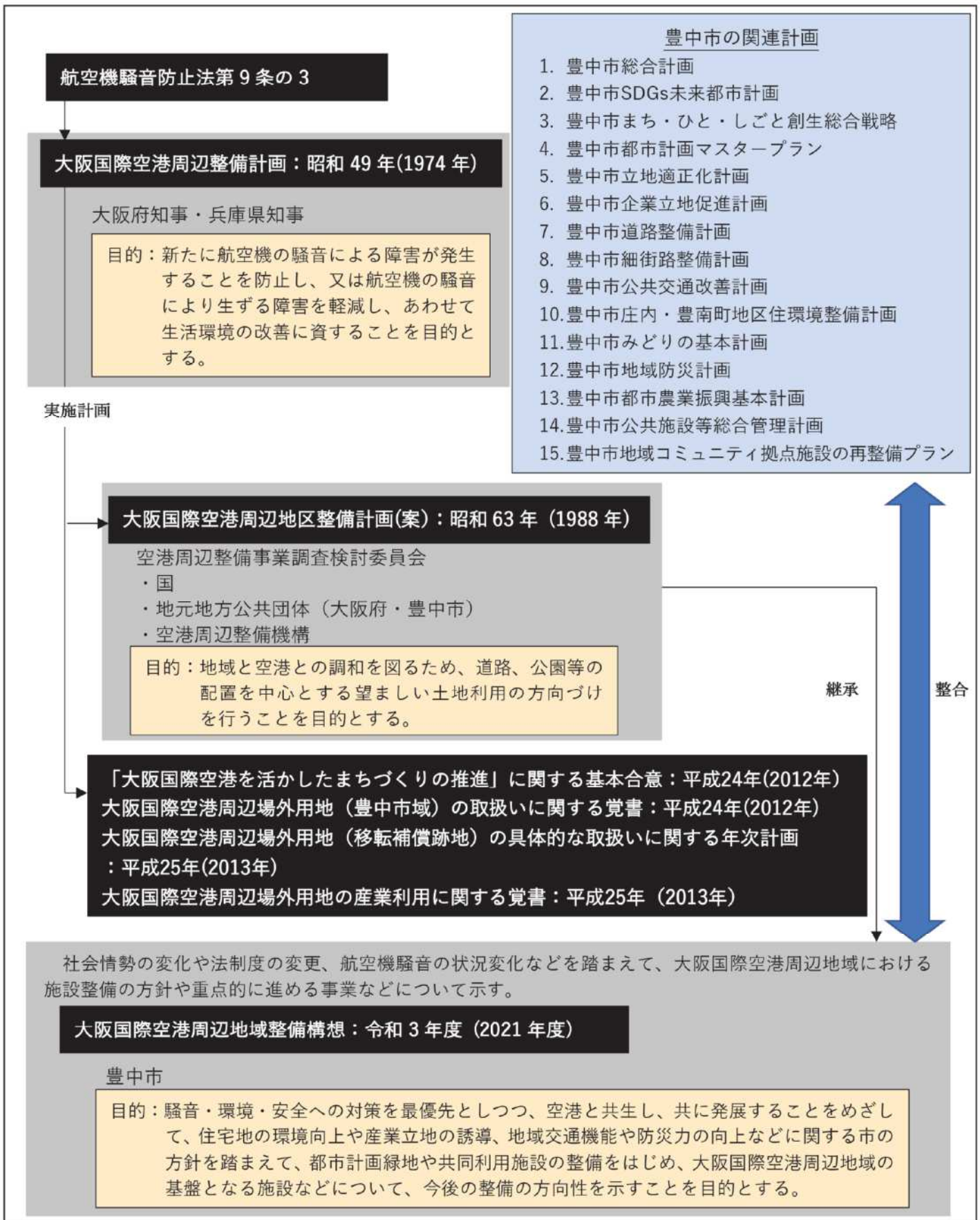


図 1-9 大阪国際空港周辺地域整備構想の位置づけ

## 第2章 現況と課題

---

### 1. 大阪国際空港周辺地域の現況と課題

大阪国際空港周辺地域の現状や今後の解決・改善すべき課題について示します。

#### ○人口 ～課題：年少人口の減少と高齢人口の増加予測への対応～

本市の人口は、昭和60年（1985年）をピークに平成17年（2005年）まで減少傾向にありましたが、大規模共同住宅の建替えなどに伴う40歳代前半までの若年層の転入超過による増加が見られ、平成27年（2015年）には約39万5千人となりました。

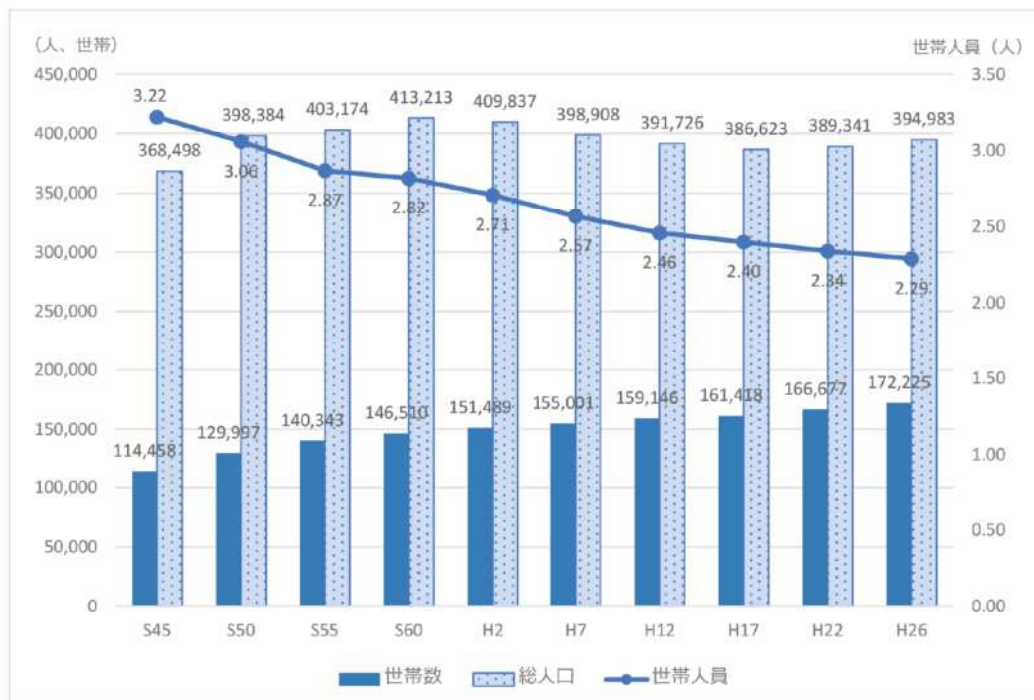


図 2-1 総人口・世帯数・世帯人員の推移（国勢調査に基づく推計値）  
 （出典：豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン 平成27年（2015年）10月）

「豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」では、平成32年（2020年）までは人口の増加が続き約39万8千人となり、その後減少に転じ、目標年次に近い平成37年（2025年）には現状と概ね同数の約39万5千人、平成52年（2040年）には約38万1千人になることが想定されています。また、平成22年（2010年）に22%であった65歳以上の人口割合は平成52年（2040年）に30%を超え、平成22年（2010年）に13.9%であった14歳以下の人口割合は平成52年（2040年）に10%台になるなど、少子高齢化の進展が想定されています。

一方、大阪国際空港周辺地域に多くが該当する西部地域、南部地域では、近年においても人口減少が見られることから、多世代が住みたくなる魅力的なまちづくりを進めていくことが課題です。



将来展望人口：各施策を継続していくことで、合計特殊出生率 1.37 を維持し、平成 52 年（2040 年）における人口 38 万人とする推計値

社人研推計：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年（2013 年）3 月推計）」による推計値

図 2-2 将来展望人口推計における年齢 3 区分別の推移

（出典：豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン 平成 27 年（2015 年）10 月 一部加筆）



図 2-3 地域別人口推移（20 年前との比較）

（出典：豊中市立地適正化計画 平成 31 年（2019 年）1 月 一部加筆）

### ○土地利用 ～課題：事業所の操業環境の維持と安心して暮らせる住環境の形成～

大阪国際空港周辺地域は、昭和初期に大阪国際空港が開設される以前は多くが農地で、古くからの住宅集積地がありました。その後、都市化が進み準工業地域・工業地域として発展したことから、住宅集積地以外において工場地が増加し、一般市街地（住宅地）と工場地が隣接して入り混じる住工混在の状態になっています。

事業所では交通利便性や事業規模の拡大、住宅地では静かで安全な環境や道路など重視すべき点が異なりますが、今後の地域の発展のためには、これらの住工混在の状態をできるだけ解消し、交通利便性や安全の確保、騒音の軽減などにより事業所の安定した操業環境を維持・形成し、住民と事業所が共生できるまちづくりを進めることが課題です。

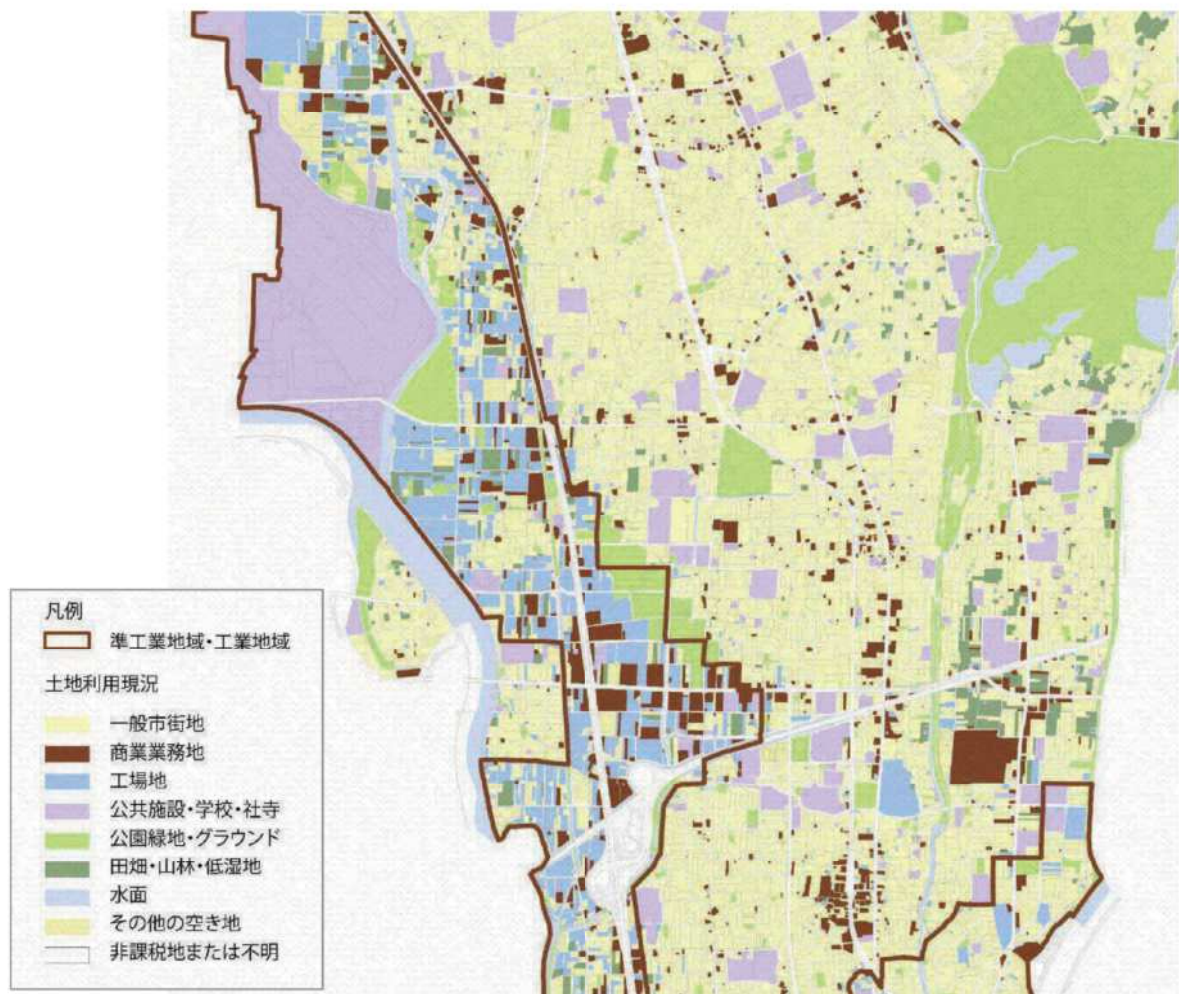
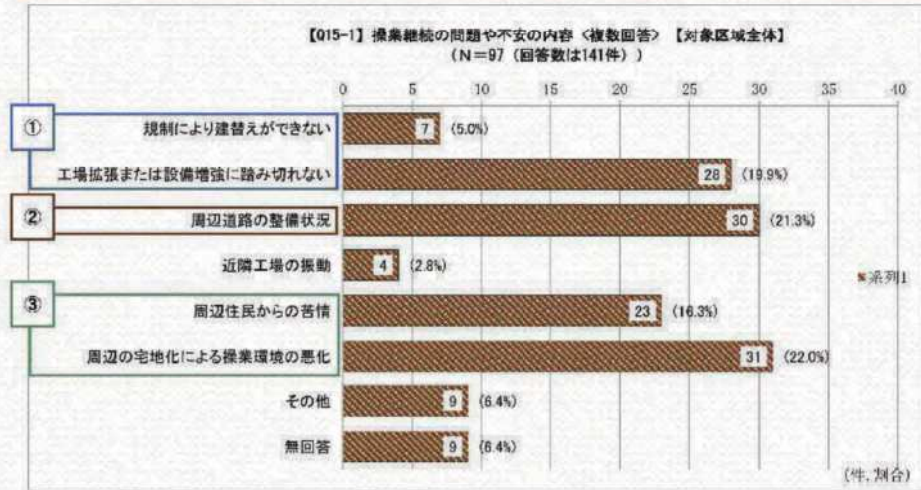


図2-4 土地利用状況（平成30年（2018年）調査）

□事業所が抱える問題や不安

事業所が抱える問題や不安として、大きく分けると以下の3つがあげられる。

- ①事業規模の拡大に関する問題
- ②道路の整備状況
- ③住民・住宅に関する問題



□住民が抱える問題や不安

住民が抱える問題や不安として、大きく分けると以下の3つがあげられる。

- ①工場に関する問題
- ②道路の整備状況・交通事情
- ③居住環境に関する問題



図 2-5 準工業地域・工業地域における事業所・住民が抱える問題や不安  
(出典：豊中市企業立地促進計画 平成 30 年 (2018 年) 1 月)



### ○産業 ～課題：工業事業所数の減少による地域産業の衰退～

大阪国際空港周辺地域は準工業地域・工業地域に該当しており市内の多くの事業所が集積しています。

しかしながら、市内の工業事業所数は、平成 2 年（1990 年）をピークに減少傾向にあり、平成 26 年（2014 年）にはピーク時の半数以下となっています。

そのため、産業の振興及び空洞化の防止並びに雇用機会の拡大を図るとともに、社会経済情勢や市内の産業トレンドに沿って産業振興策を見直すことのほか、地域と調和した企業が立地しやすい環境づくりが課題です。

### ○交通基盤 ～課題：交通空白地・交通不便地の存在や細街路の点在～

市のほぼ全域に鉄道やバスによるネットワークが形成され、市内の公共交通は充実していると言えますが、大阪国際空港周辺の西部地域などに交通不便地が見られる状況となっています。

また、細街路については、昭和 30 年（1955 年）代以降の高度経済成長により急激な都市化が進行し、無秩序な宅地開発により生活環境が悪化したことから、本市では昭和 48 年（1973 年）から「細街路整備計画」に基づく対策を行ってきました。細街路の配置の基本的な考え方は既成市街地については 250m 間隔に、周辺市街地については 100m 間隔を原則として現道に沿って計画しています。しかし、近年では人口減少・少子高齢化社会の到来、交通量の減少などにより道路整備の必要性が見直されており、路線毎に整備の必要性を見直し、廃止も含めた整備方針を「豊中市細街路整備計画」において示しています。

大阪国際空港周辺地域では、工業地域としての事業所の操業環境の保全、住民の生活環境の保全といった観点も踏まえて、適切な基盤整備とともに、地域交通機能を向上させていくことが課題です。

交通空白地と交通不便地の状況

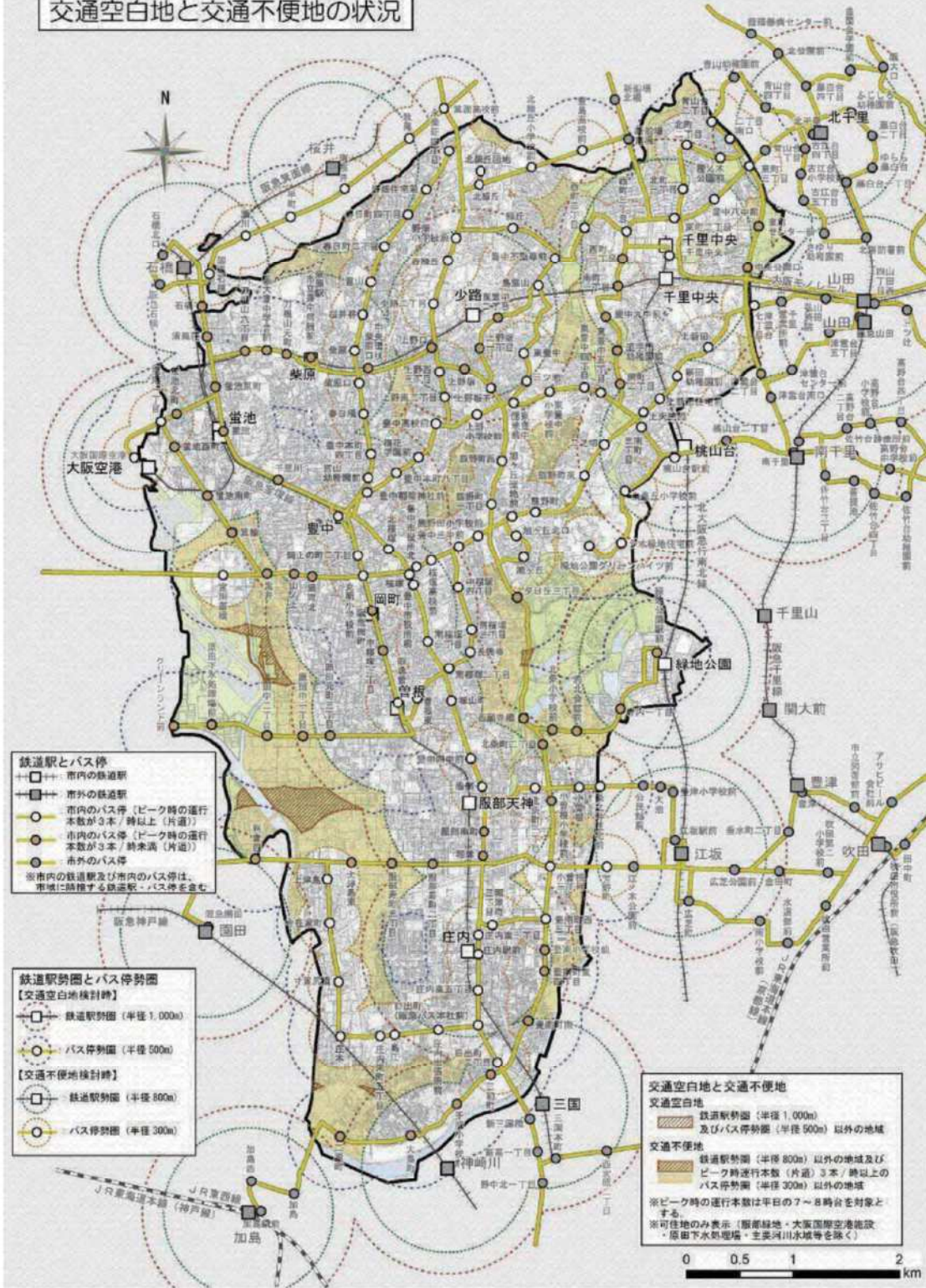


図 2-6 豊中市における交通空白地と交通不便地の状況  
(出典：豊中市公共交通改善計画 平成 31 年 (2019 年) 2 月)

### ○移転補償跡地 ～課題：地域コミュニティの衰退及び準工業・工業地域のポテンシャルの低下～

大阪国際空港周辺地域では、「航空機騒音防止法」により、昭和 45 年（1970 年）から騒音対策区域の第 2 種区域内における移転補償事業として土地買収が始まりました。権利者からの申し出に応じて事業を進めていったため、市内に移転補償跡地が点在する結果となりました。その後、航空機騒音などの軽減によって数度にわたり騒音対策区域が縮小され、「地域再生計画」に基づく処分型土地信託事業や産業利用を優先した売却手法などにより、移転補償跡地全体の 8 割以上の利活用を進めてきましたが、今も未利用地として市内に数多く点在しています。

これらの移転補償跡地の多くはネットフェンスに囲われたまま未利用地として地域に点在し、まちの空洞化を引き起こしており、民間宅地の再編や集合化にも支障をきたし、地域コミュニティの衰退につながっています。

また、移転補償事業による事業所の転出により、相互補完の準工業・工業地域としてのポテンシャルが著しく低下し、地域産業の衰退を招いています。

これらの状況を踏まえて、今後も地域に点在する移転補償跡地の利活用を進めていくことが課題です。



写真 2-1 移転補償跡地の状況

## ○防災 ～課題：大規模災害への対応～

近年、全国的に局地的な大雨や大規模な地震などによる災害が発生していることから、災害防止対策として、災害時の避難場所や避難ルートの確保、避難所の運営の重要性が増しています。

本市では、野田中央公園周辺地区、服部緑地公園地区、大阪大学待兼山地区の3箇所を災害時の広域避難場所、公園や小・中学校の運動場などを一時的な避難場所となる指定緊急避難場所に指定しており、野田中央公園、ふれあい緑地、野畑南公園の3公園・緑地では、マンホールトイレやかまどベンチなどの防災機能を整備しています。また、小・中学校の体育館やこども園、共同利用施設などの公共施設が避難者を臨時的に収容する指定避難所に指定しています。

共同利用施設は航空機騒音で日常生活を阻害されている住民が利用できる施設で、日常的に集会や学習、保育などに利用されています。同施設では、地元住民で組織された各施設の管理運営委員会に管理・運営を委ねてきましたが、近年は管理人の高齢化や運営方針の転換により、住込みの管理人がいない施設も増えています。そのため、こうした施設では自主避難による受入れは休止しており、大規模災害時の迅速な避難所開設についても課題を残しています。

今後、災害時に迅速に避難所を開設し、住民を受け入れるためには、共同利用施設における避難所機能や管理運営体制の充実など、地域の防災力の向上を進めるとともに、広域避難場所や指定緊急避難所となる公園・緑地の適正な維持管理に取り組むことが課題です。



写真 2-2 防災機能を有する公園及び指定避難所となっている共同利用施設

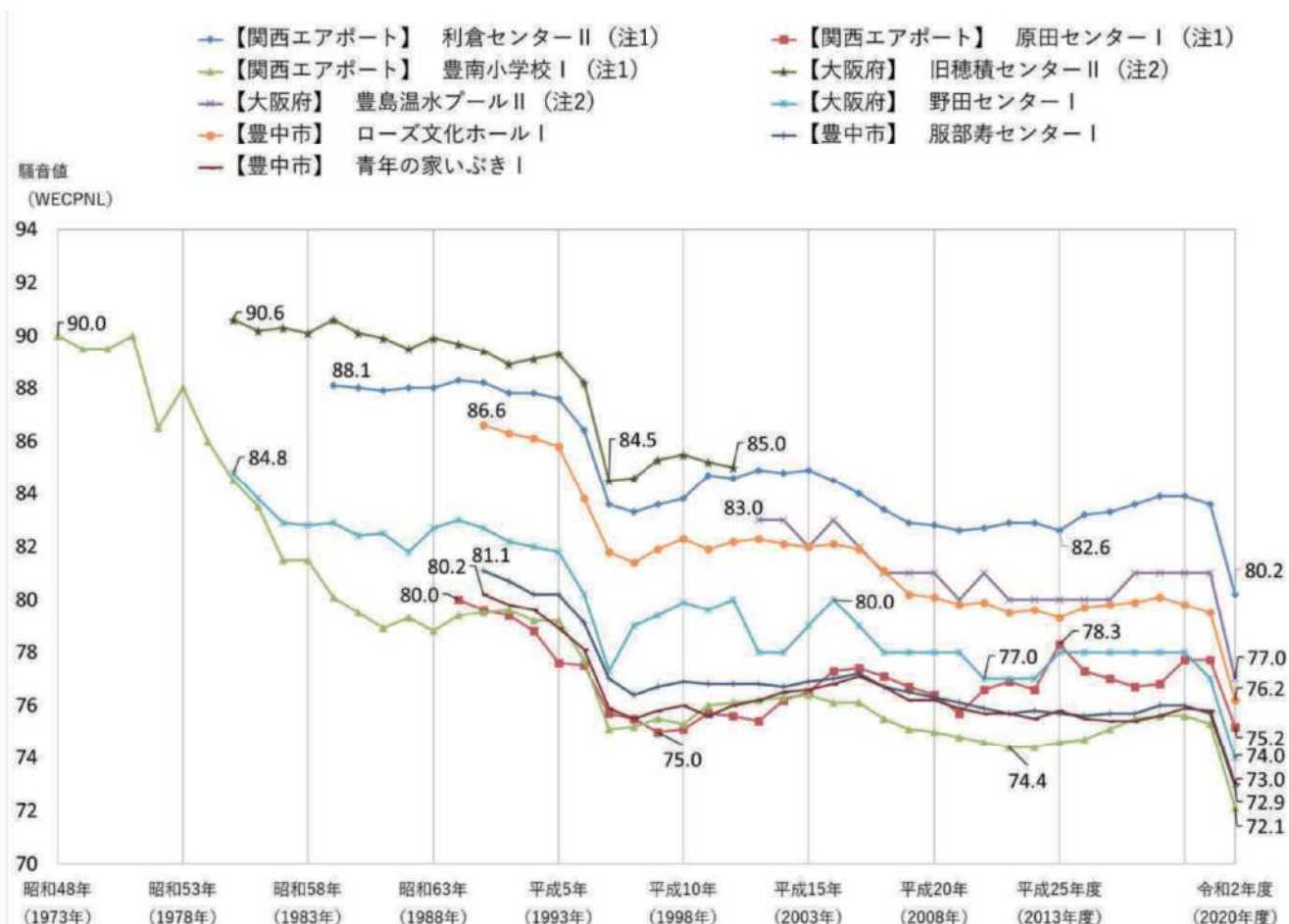
## 第2章 現況と課題

### ○航空機騒音 ～課題：発生源対策と空港周辺対策の継続～

これまで、低騒音機の導入や発着規制、運行方法の改善などの発生源対策、防音壁や防音林の設置などの空港構造の改良などにより航空機騒音の低減を図ってきました。

これらの成果もあり騒音が低減したことから、昭和49年（1974年）に告示された騒音対策区域は大きく見直され、現在は平成21年（2009年）に告示された範囲にまで縮小しました。

しかしながら、現在においても環境基準を達成しておらず、今後も中長期的に空港周辺対策に取り組んでいくことが課題です。



※測定施設の横に表記している「Ⅰ」「Ⅱ」は、環境基準の地域の類型

※平成25年（2013年）3月31日までの環境基準値「Ⅰ」：70WECPNL以下、「Ⅱ」：75WECPNL以下  
（平成25年（2013年）4月1日からは別の測定方法と単位が加わり、その環境基準値だけが示されるようになりました。）

（注1）平成24年（2012年）6月まで国、平成27年度（2015年度）まで新関西国際空港株式会社が測定（平成24年までは暦年、平成25年度以降は年度を採用）

（注2）穂積センターの建替えに伴い、平成13年度からは豊島温水プールにて測定

図2-7 航空機騒音の状況

○空港の利用状況 ～課題：新型コロナウイルス感染症の影響に伴う航空需要の減少～

平成6年（1994年）に関西国際空港が開港し、国際線の運行が関西国際空港へ移行したため、大阪国際空港の旅客数は減少しましたが、平成9年（1997年）以降、航空機の大型化などにより旅客数が増加しました。平成17年（2005年）以降は、長距離便や大型機の就航規制、景気低迷などにより旅客数が減少しましたが、平成24年（2012年）以降は、全国的な航空需要の増加などにより大阪国際空港の旅客数が増加しました。

しかし、令和2年（2020年）以降の新型コロナウイルス感染症の影響により、航空需要が大幅に減少しており、その回復に取り組んでいくことが課題です。



図 2-8 関西3空港の旅客数の推移

### 2. 大阪国際空港周辺地域のまちづくりに関する市の方針

大阪国際空港周辺地域のまちづくりについて、市の関連計画に定める方針を示します。

表 2-1 大阪国際空港周辺地域のまちづくりに関する市の方針

計画名	策定年月	市の方針
第4次豊中市総合計画	平成29年 (2017年)12月	大阪国際空港を活かしたまちづくりの推進、産業振興のための企業立地の促進などの方針を示しています。
豊中市SDGs未来都市計画	令和2年 (2020年)8月	多様な主体による協働のもと、誰もが“明日がもっと楽しみ”と思える、誰一人取り残さない持続可能なまちをめざし、実現のためのゴールや取組みなどを示しています。
第2次豊中市都市計画マスタープラン	平成30年 (2018年)4月	大阪国際空港を活かしたまちづくり及び働く場をつくるまちづくりなどの方針を示しています。また、土地利用の方針として、主に産業集積市街地、住工共生市街地及び一般住宅市街地の方針を示しています。
豊中市立地適正化計画	平成31年 (2019年)1月	「産業誘導区域（事業所が集積し、住宅立地が進んでいない地域において、今後も事業所の立地誘導を図り、住工混在の進行を防止することで、安定した操業環境の維持・形成を図る区域）」、「住工共生型居住誘導区域（既に住宅の立地が進み、住工混在となっている地域や事業所が集積する区域にある旧集落などの地域において、職住近接の特性を活かしながら、住宅と事業所が共生する市街地の形成を図る区域）」などを設定しています。
豊中市企業立地促進計画	平成30年 (2018年)1月	立地適正化計画を受けた企業立地促進の方針を示すとともに、「重点エリア（産業誘導区域内で、操業環境の維持・形成を最優先し、土地利用規制などの導入により、事業所の集積を誘導し産業振興を図る区域）」の設定方針を示しています。
第3次豊中市道路整備計画	平成30年 (2018年)3月	道路整備の基本的な考え方、整備方針及び重点施策を定めており、道路整備事業のうち、多年度にわたり計画的に進める必要のある新設、改良及び修繕の主な事業（都市計画道路含む）を示しています。
豊中市細街路整備計画	令和2年 (2020年)3月	市街地のスプロール化を防ぎ、秩序ある良好なまちづくりを図ることを目的に、拡幅路線の存続、廃止、留保、凍結などの方針を示しています。
豊中市公共交通改善計画	平成31年 (2019年)2月	西部や南部地域における交通空白地・不便地の改善に向けて、東西方向のバス路線やデマンド型乗合タクシーの導入方針を示しています。
豊中市庄内・豊南町地区住環境整備計画	平成31年 (2019年)3月	庄内・豊南町地区は、木造住宅などが密集する地域となっていることから、「安全・安心に暮らせるまちづくり」を目標に、住環境の改善や防災性の向上に向けた取組みなどに関する方針を示しています。
第2次豊中市みどりの基本計画	平成30年 (2018年)3月	長期末整備公園の必要性や整備のあり方についての検討の必要性、公園・緑地の誘致距離、市民一人当たりの公園・緑地面積の目標値を示しています。
豊中市地域防災計画	平成30年度 (2018年度)	消防水利施設の設置基準とともに、拡幅路線、防災道路、緑地軸の整備の方針を示しています。
豊中市都市農業振興基本計画	令和2年 (2020年)3月	チャレンジプロジェクトとして、豊中市産農産物の購入機会の拡大方針を示しています。
豊中市公共施設等総合管理計画	平成29年 (2017年)3月	公共施設を今後も安定して維持運営し、事業内容も市民ニーズや社会状況に適応するよう見直すとともに、限られた財源と施設を有効に活用するため、持続可能な施設総量の設定や長寿命化に関する考え方、インフラ施設も含めた中長期的なマネジメントのしくみと体制づくりなどを示しています。
豊中市地域コミュニティ拠点施設の再整備プラン	令和2年 (2020年)12月	本市がもつ「市民力」や「地域力」が発揮できる環境を整え、地域コミュニティを活性化し、それを基礎にした地域自治の実現をめざすことを目的に、多世代が利用できる地域自治組織などの活動拠点を整備するため、既存の施設の有効活用をはじめ、新しい管理運営方法や施設配置方針の検討、老朽化や利用者の固定化への対応など、地域コミュニティ拠点施設の再整備に関する方針を示しています。
大阪国際空港を活かしたまちづくりの推進に関する基本合意	平成24年 (2012年)11月	大阪国際空港とその周辺地域の活性化を図るため、豊中市と新関西国際空港株式会社とで本合意を締結し、地域再生計画の目標達成や移転補償跡地の適切な利活用を図ることを示しています。
大阪国際空港周辺場外用地（豊中市域）の取扱いに関する覚書	平成24年 (2012年)11月	「大阪国際空港を活かしたまちづくりの推進に関する基本合意」に基づき大阪国際空港とその周辺地域の活性化を図るため、豊中市と新関西国際空港株式会社とで本覚書を締結し、移転補償跡地の利活用にあたっての連絡・調整をはじめ、市が利用している移転補償跡地の具体的な取扱いを示しています。

特に、大阪国際空港周辺地域における都市基盤の整備など具体的な施策を示した「第3次豊中市道路整備計画」「豊中市細街路整備計画」「豊中市公共交通改善計画」「第2次豊中市みどりの基本計画」について、以下に主な整備方針などの概要を示します。

### ○第3次豊中市道路整備計画 平成30年(2018年)3月

同計画では、市が実施する道路整備の基本的な考え方と整備プログラムを示しています。

「大阪国際空港周辺地区整備計画(案)」の未整備路線である服部利倉線は、大阪府が事業主体の都市計画道路となっています。また、南部地域において、まちの活力とにぎわいを創出する道路整備として大阪音楽大学周辺整備を進めていくこととしています。

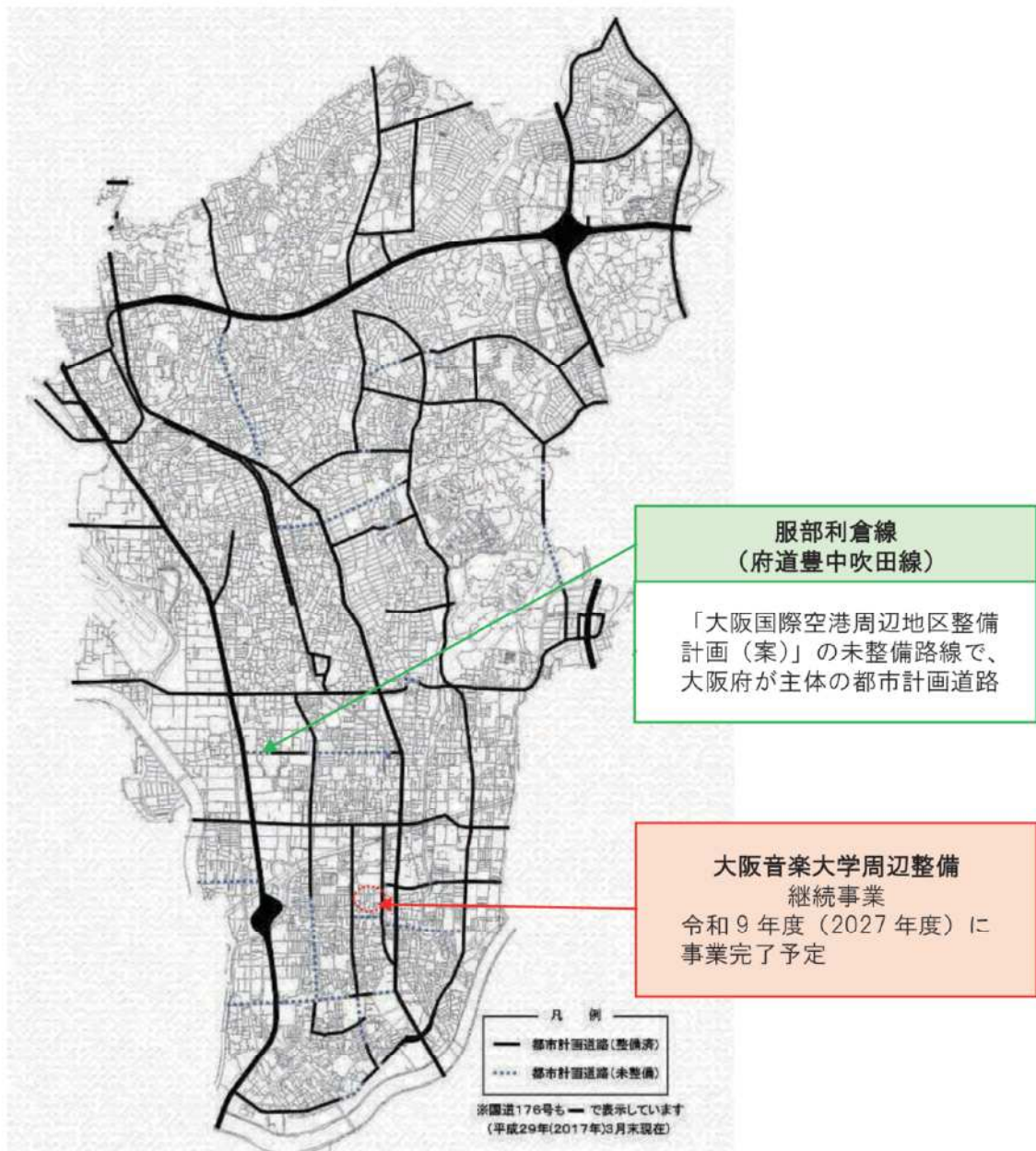


図 2-9 大阪国際空港周辺地域における道路整備計画

(出典：第3次豊中市道路整備計画 平成30年(2018年)3月 都市計画道路の進捗状況図に加筆)



## 第2章 現況と課題

### ○豊中市細街路整備計画 令和2年(2020年)3月

同計画では近年の人口減少・少子高齢化社会の到来、交通量の減少や大幅な都市計画道路の見直しなどの社会情勢の変化を背景として、個別の路線ごとに整備の必要性を見直しながら廃止も含めた今後の整備方針を定めています。

具体的には、以下の評価項目を用いて評価結果を整理し、細街路の存続、廃止、留保などを定めており、凍結(空港計画)については、本構想との整合を図るために凍結としたものです。

#### ●評価項目

【必要性】計画論、交通処理機能、交通安全機能、防災機能

【実現性】支障物件(沿道の協力が得にくい、沿線敷地の高低差が大きいなど)、住民のニーズ

【地域固有の課題】過去の寄付帰属の状況や経過など

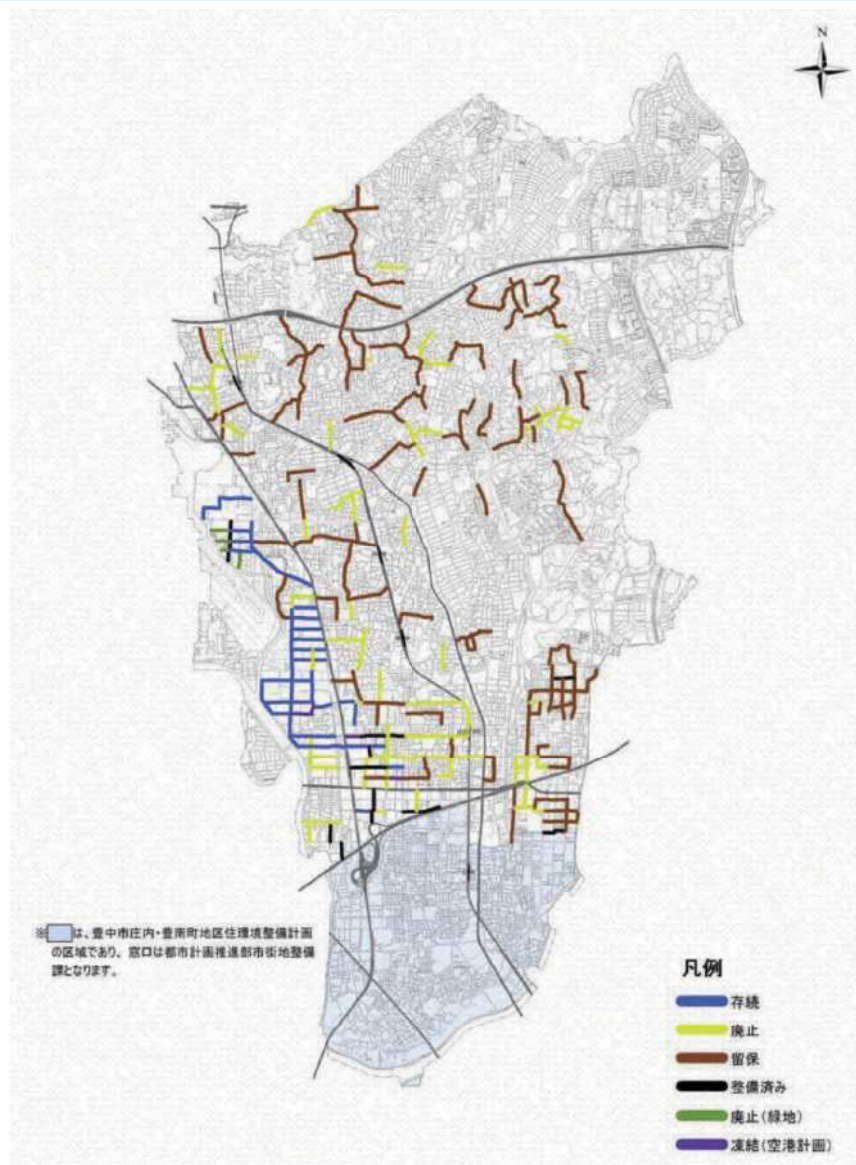


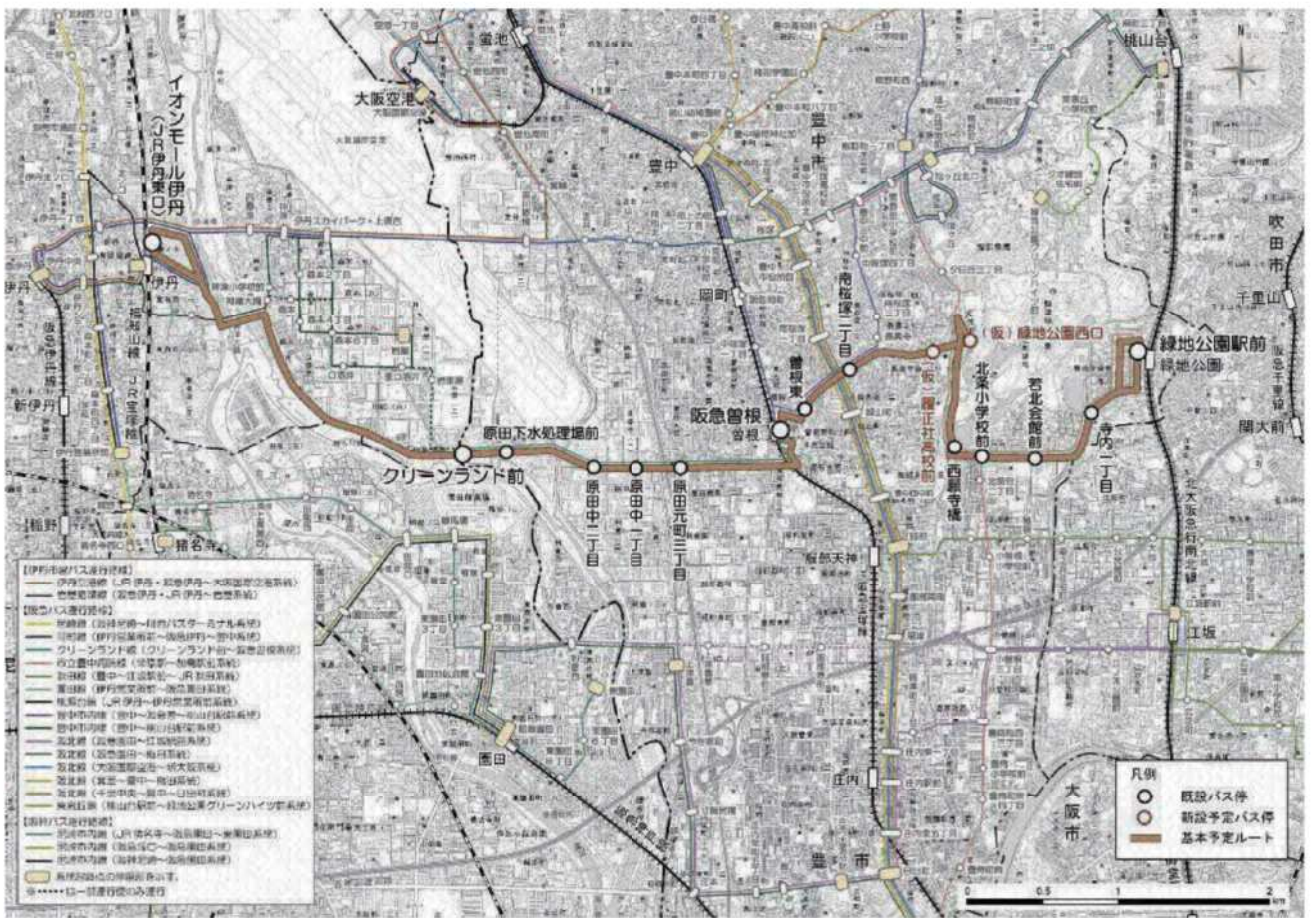
図 2-10 細街路整備計画道路網見直し評価結果  
(出典：豊中市細街路整備計画 令和2年(2020年)3月)

○豊中市公共交通改善計画 平成 31 年（2019 年）2 月

本市は、大阪国際空港や高速道路、幹線道路などの広域交通に加えて、阪急電鉄宝塚線・神戸線、北大阪急行電鉄南北線、大阪モノレールといった鉄道と路線バスなどの地域交通の整備により、交通利便性が高いまちと評価されています。

しかしながら、大阪国際空港周辺地域を中心に鉄道駅勢圏及びバス停勢圏から外れた交通不便地が存在しています。また、都市構造上南北方向に比べ、東西の結びつきが脆弱であるという課題があります。

同計画ではこれらに対して改善を図ることを示しており、東西方向のバス路線の運行、利用者数や利用ニーズなどに合わせた新たな交通システムとして、デマンド型乗合タクシーなどの運行についても検討していくこととしています。



東西軸路線の運行ルート(案) [緑地公園駅前～阪急曾根～クリーンランド前～JR伊丹]

図 2-11 東西軸路線の運行ルート(案)

(出典：豊中市公共交通改善計画 平成 31 年（2019 年）2 月)

※令和 3 年（2021 年）4 月から、上記運行（案）を実現する阪急バスの豊中東西線が運行されました。

## 第2章 現況と課題



西部地域 北路線ルート（案）

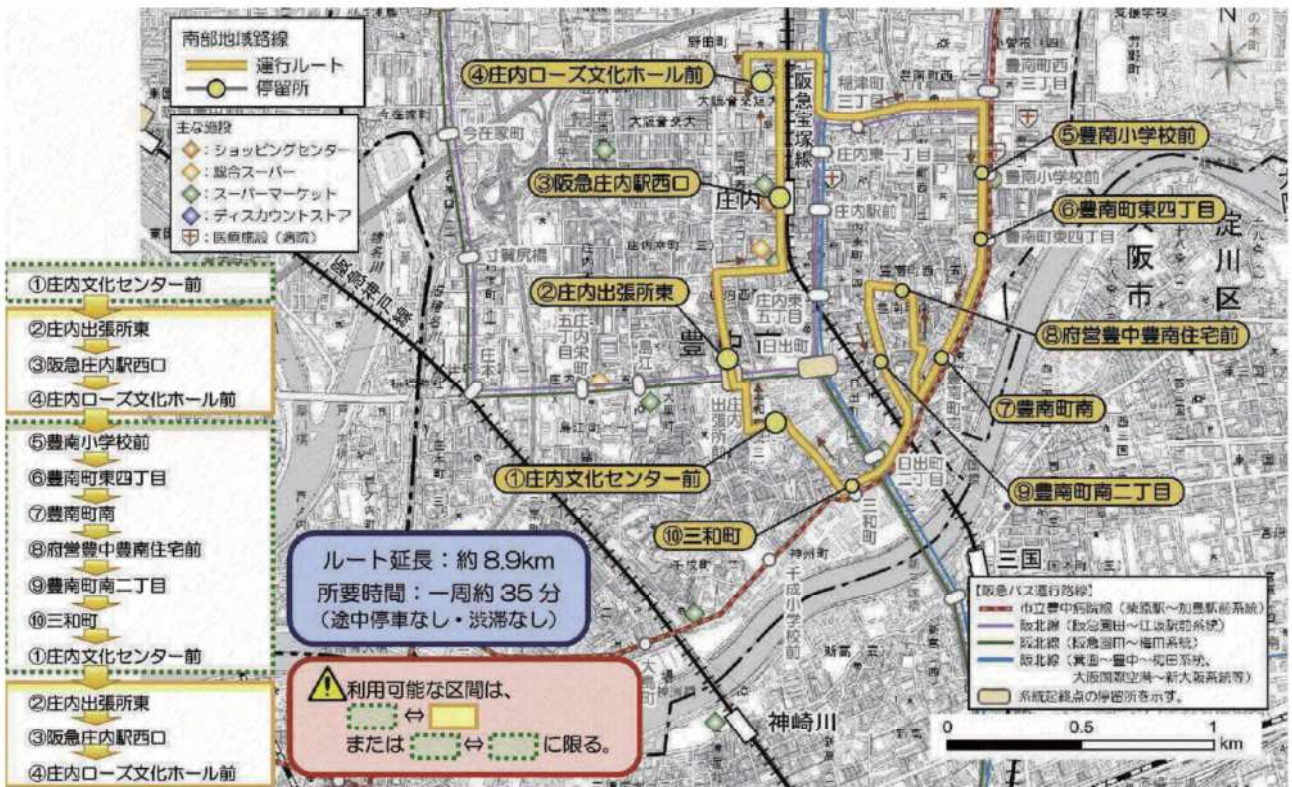


西部地域 南路線ルート（案）

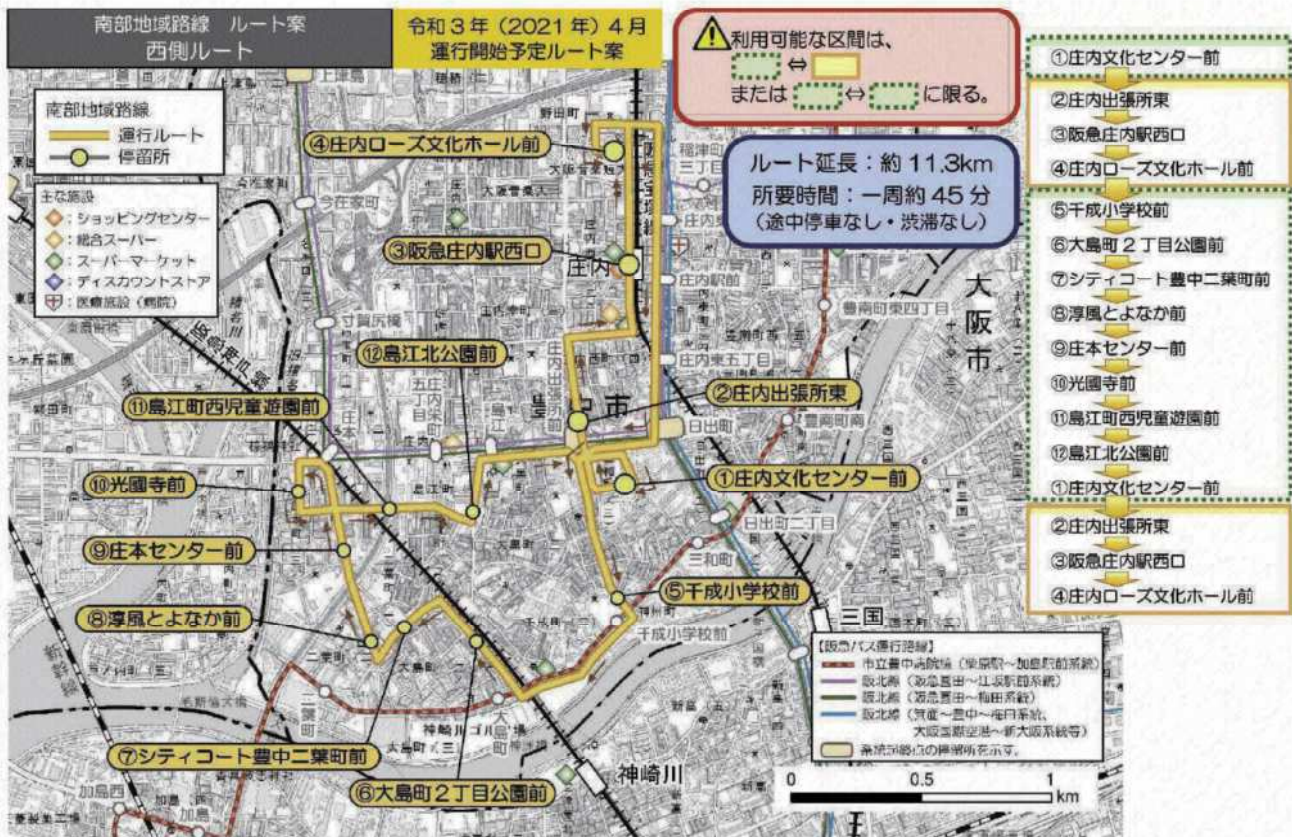
図 2-12 デマンド型乗合タクシー西部地域ルートイメージ

（出典：豊中市公共交通改善実施計画 交通不便地改善施策・西部地域編 令和元年（2019年）7月）

※令和元年（2019年）10月から、上記運行（案）を実現する西部地域のデマンド型乗合タクシーが運行されました。



南部地域 東路線ルート (案) 運行開始予定ルート



南部地域 西路線ルート (案) 運行開始予定ルート

図 2-13 デマンド型乗合タクシー南部地域ルートイメージ

(出典：豊中市公共交通改善実施計画 交通不便地改善施策・南部地域編 令和2年(2020年)12月)

※令和3年(2021年)4月から、上記運行(案)を実現する南部地域のデマンド型乗合タクシーが運行されました。

### ○第2次豊中市みどりの基本計画 平成30年(2018年)3月

同計画では、多様な主体との連携と協働により、都市における緑地の適正な保全及び緑化の推進を図る方針を示しています。平成29年(2017年)時点の市民一人当たりの公園・緑地は7.17㎡で、「豊中市都市公園条例」に定める市民一人当たりの公園・緑地面積の標準の5㎡よりも多いこと、誘致距離についても概ね充足していることなどから、公園・緑地の整備目標を現状維持としています。

大阪国際空港周辺地域に関しては、西部地域において、長期未整備計画緑地の見直しを地域別施策に掲げており、未開設区域がある大阪国際空港周辺緑地の必要性や実現性などの様々な観点から整備のあり方について検討することとしています。

また、この未整備である都市計画緑地内に位置する緑と食品のリサイクルプラザについて、「花とみどりの名所」「市民活動の場」として位置づけ、資源循環や緑化の啓発を進めるとともに、緑化樹木見本園及び記念樹の森については、緑化啓発やみどりに親しむ場として有効に活用していくこととしています。



図2-14 みどりの配置方針図(西部地域)

(出典：第2次豊中市みどりの基本計画 平成30年(2018年)3月)

### 3. 大阪国際空港周辺地区整備計画（案）の検証

昭和 63 年（1988 年）に策定した「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」では、走井、勝部、原田、利倉、豊島北、豊島、野田の 7 地区を設定し、都市計画緑地、公園・緑地及び児童遊園、道路・緑道、防火水槽、移転補償跡地の都市の基盤となる施設などの整備方針を示しています。

同計画（案）に基づくこれらの施設の整備目的や整備状況、課題などを以下に示します。

#### （1）都市計画緑地

##### ① 整備の目的

- ・航空機騒音の防止を目的に、都市計画緑地として、「航空機騒音防止法」に基づく騒音対策区域の第 2 種区域を踏まえて利用緑地（ふれあい緑地）、第 3 種区域を踏まえて緩衝緑地が都市計画決定されました（平成 21 年（2009 年）に、第 2 種・第 3 種区域を含む騒音対策区域が縮小され、第 2 種区域は原田地区の都緑-4~8、第 3 種区域は都緑-4 の一部にのみ重なる状況となっています）。

表 2-2 都市計画緑地の整備状況（箇所数）

地区	計画	整備状況		
		整備	一部整備	未整備
走井	2	1	1	0
勝部	1	0	1	0
原田	6	0	0	6
利倉	5	0	0	5
豊島北	9	5	3	1
豊島	1	1	0	0
野田	0	0	0	0
合計	24	7	5	12

表 2-3 都市計画緑地の各区画の整備状況と面積

計画区分	地区	整理番号	整備状況	＜参考＞ArcGISでの測定値			備考	
				計画面積 (ha)	整備面積 (ha)	未整備面積 (ha)		
緩衝緑地	I 期	走井	都緑-1	整備	0.93	0.93	0.00	
		走井	都緑-2	一部整備	9.13	8.77	0.36	走井二丁目空港ひろばを含む
		勝部	都緑-3	一部整備	4.77	4.70	0.07	勝部広場を含む
	II 期	原田	都緑-4	未整備	8.63		8.63	
		原田	都緑-5	未整備	0.23		0.23	
		原田	都緑-6	未整備	0.93		0.93	
		原田	都緑-7	未整備	1.47		1.47	
		原田	都緑-8	未整備	3.23		3.23	一部利倉地区に重複
		原田	都緑-9	未整備	0.43		0.43	利倉地区に重複
		利倉	都緑-10	未整備	0.40		0.40	
		利倉	都緑-11	未整備	0.16		0.16	
		利倉	都緑-12	未整備	0.12		0.12	
		利倉	都緑-13	未整備	0.45		0.45	
		利倉	都緑-14	未整備	0.01		0.01	
		豊島北	都緑-15	未整備	1.43		1.43	
利用緑地	豊島北	都緑-16	一部整備	0.96	0.93	0.03	ふれあい緑地	
	豊島北	都緑-17	一部整備	4.94	4.76	0.18	ふれあい緑地（未整備面積は、環境基盤施設整備事業で整備された道路を含む）	
	豊島北	都緑-18	整備	0.16	0.16	0.00	ふれあい緑地	
	豊島北	都緑-19	整備	1.72	1.72	0.00	ふれあい緑地	
	豊島北	都緑-20	整備	0.78	0.78	0.00	ふれあい緑地	
	豊島北	都緑-21	整備	0.71	0.71	0.00	ふれあい緑地	
	豊島北	都緑-22	一部整備	1.51	1.46	0.05	ふれあい緑地	
	豊島北	都緑-23	整備	1.68	1.68	0.00	ふれあい緑地	
	豊島	都緑-24	整備	0.66	0.66	0.00	ふれあい緑地	
合計				45.44	27.26	18.18		

※計画面積は河川等を除いた面積で、都市計画決定面積とは異なります。

### ②整備の状況

- ・ 走井地区、勝部地区の緩衝緑地及び豊島北地区、豊島地区の利用緑地については、そのほとんどが整備済みですが、用地取得が困難であったことから、いくつか一部未整備の箇所が存在しています。
- ・ 原田地区、利倉地区、豊島北地区の緩衝緑地については、事業着手に至っていないことから、すべてが未整備となっています。
- ・ 原田地区の都緑-4 の緩衝緑地については、すべてが未整備ではあるものの、苗圃として活用されているため、すでに緑地の形状をしており、また、他の公共施設がいくつか開設されているなど、幅広い活用がされている場所です。

### ③都市計画緑地による建築制限

- ・ 都市計画決定後、未整備となっている箇所については、長期間建築制限が行われている状況が続いていますが、「都市計画法」第 53 条及び「都市計画施設の区域及び市街地開発事業の施工区域内における建築許可に関する取扱い要綱」第 3 条において、3 階以下で鉄筋コンクリート造以外であるなどの条件を満たす建物の建築が可能となっています。

### ④第 2 次豊中市みどりの基本計画

- ・ 長期間整備を着手していない都市計画緑地について、公園・緑地の誘致距離の考え方を含めて、必要性や実現性など、様々な観点から整備のあり方を検討することが課題として挙がっています。

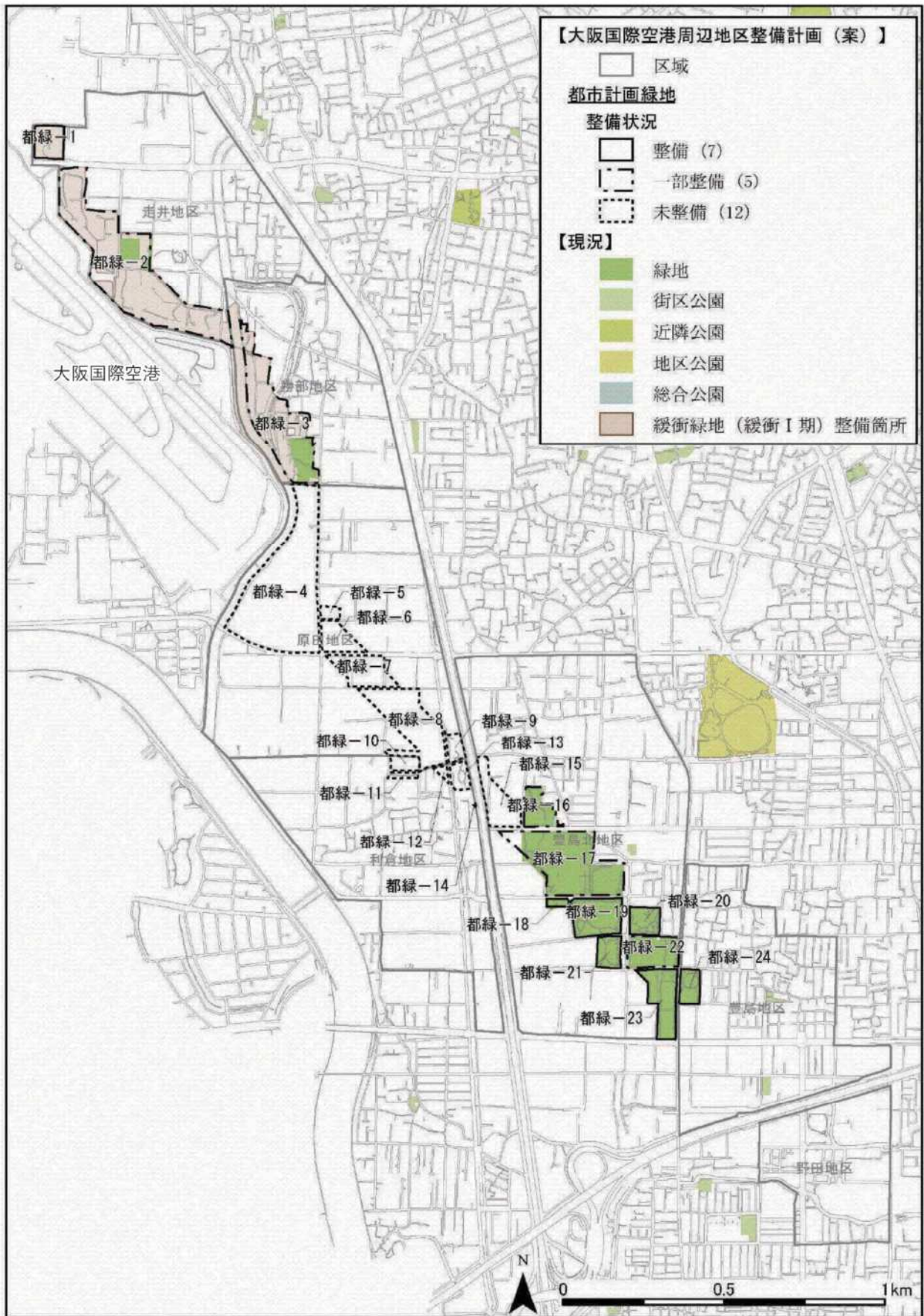


図 2-15 都市計画緑地の整備状況



### (2) 公園・緑地及び児童遊園

#### ア. 公園・緑地

表 2-4 公園・緑地の整備状況（箇所数）

地区	計画	整備状況		
		整備	一部整備	未整備
野田	2	1	1	0
合計	2	1	1	0

#### ①整備の目的

- ・「広域な利用に対応できる公園整備」を目的として整備を計画しました。

表 2-5 公園・緑地の各区画の整備状況と面積

地区	整理番号	整備状況	＜参考＞ArcGISでの測定値			備考
			計画面積 (ha)	整備面積 (ha)	未整備面積 (ha)	
野田	公緑-1	一部整備	1.19	0.14	1.05	野田中央第二公園
野田	公緑-2	整備	0.70	0.70	0.00	野田中央公園
合計			1.89	0.84	1.05	

#### ②整備の状況

- ・野田地区の2箇所のうち、野田地区土地区画整理事業の区域内において、平成25年（2013年）に広域避難地として1箇所が整備済み（野田中央公園）、残り1箇所が平成29年（2017年）に一部整備（野田中央第二公園）となっています。

#### ③周辺の公園・緑地

- ・野田地区の公緑-1については、費用対効果の観点から整備範囲を縮小したことにより、その多くが未整備となっていますが、周辺には穂積南公園、野田南公園、野田町広場、上記の野田中央公園、野田中央第二公園があり、これらの公園の誘致距離（半径250m）圏内となっています。

#### ④第2次豊中市みどりの基本計画

- ・市民1人当たりの公園・緑地面積の令和9年度（2027年度）目標値について、現状維持と掲げられています。

表 2-6 児童遊園の整備状況（箇所数）

地区	計画	整備状況	
		整備	未整備
走井	1	1	0
勝部	1	0	1
原田	1	1	0
利倉	0	0	0
豊島北	2	1	1
豊島	0	0	0
野田	0	0	0
合計	5	3	2

#### イ. 児童遊園

#### ①整備の目的

- ・周辺の児童遊園の設置状況から勘案して整備を計画しました。

#### ②整備の状況

- ・走井地区、原田地区、豊島北地区のそれぞれ1箇所が整備済み、勝部地区、豊島北地区のそれぞれ1箇所が未整備となっています。

表 2-7 児童遊園の各区画の整備状況

地区	整理番号	整備状況	備考
走井	児遊-1	整備	走井一丁目第二児童遊園
勝部	児遊-2	未整備	
原田	児遊-3	整備	原田中一丁目第二児童遊園
豊島北	児遊-4	未整備	
豊島北	児遊-5	整備	利倉東一丁目第四児童遊園

### ③周辺の児童遊園

- ・勝部地区の児遊-2 が未整備ですが、周辺には勝部二丁目児童遊園、勝部三丁目児童遊園があり、これらの児童遊園の誘致距離（半径 250m）圏内となっています。
- ・豊島北地区の児遊-4 が同じく未整備ですが、周辺には曾根南町二丁目第二児童遊園、豊島公園があり、計画区域のほとんどがこの児童遊園の誘致距離（半径 250m）圏内にあるとともに、豊島公園の誘致距離（半径 1,000m）圏内となっています。

### ④大阪国際空港周辺場外用地（移転補償跡地）の具体的な取扱いに関する年次計画

- ・本年次計画に基づき、平成 25 年度（2013 年度）から平成 30 年度（2018 年度）にかけて、新関西国際空港株式会社から土地を借用して開設していた児童遊園のうち、300 m<sup>2</sup>未満若しくは 3,000 m<sup>2</sup>以上の児童遊園、又は既存の公園やこれに準ずる公園からの距離が 250m未満の児童遊園 30 箇所を返還し、同児童遊園を廃止しています。

### ⑤第 2 次豊中市みどりの基本計画

- ・市民 1 人当たりの公園・緑地面積の令和 9 年度（2027 年度）目標値について、現状維持と掲げられています。

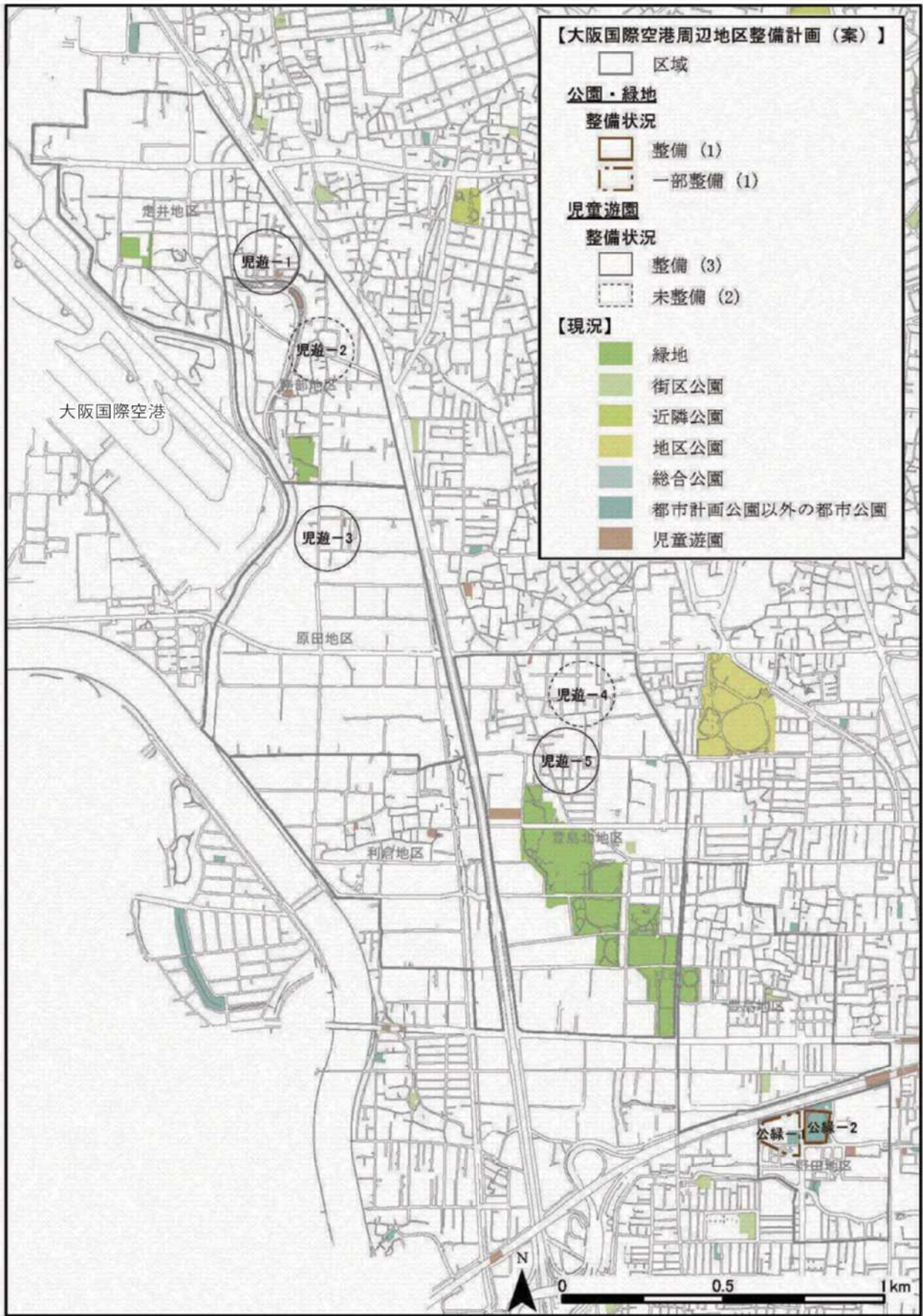


図 2-16 公園・緑地及び児童遊園の整備状況

### (3) 道路・緑道

#### ア. 新設道路

表 2-8 新設道路の整備状況（路線数）

地区	計画	整備状況		
		整備	一部整備	未整備
走井	2	0	0	2
勝部	6	0	1	5
原田	6	0	3	3
利倉	0	0	0	0
豊島北	5	0	3	2
豊島	0	0	0	0
野田	5	3	0	2
合計	24	3	7	14

#### ①整備の目的

- ・ 地域交通機能や産業・流通基盤、防災力の向上のほか、緑地周辺の交通機能を確保するために整備を計画しました。

#### ②整備の状況

- ・ 全計画 24 路線のうち、整備済みが 3 路線、一部整備が 7 路線、未整備が 14 路線となっています。
- ・ 未整備 14 路線のうち、国が整備し、現在は新関西国際空港株式会社が所有している道路が 3 路線あり、実質の未整備は 11 路線です。

#### ③都市計画緑地の整備に伴う計画道路

- ・ 一部整備及び実質の未整備 18 路線のうち、都市計画緑地の整備に伴う整備を計画していた 9 路線（緑地周辺道路）については、都市計画緑地整備事業との調整が求められます。

#### ④豊中市細街路整備計画

- ・ 一部整備及び実質の未整備 18 路線のうち、豊島北地区の 36-C、39-B については、「豊中市細街路整備計画」における位置づけがあるが、「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」の見直しとの整合を図るものとして、「凍結（空港計画）」路線となっています。

#### ⑤地元協議が必要な計画道路

- ・ 地元協議が必要な計画路線については、現状を踏まえて留保とするなど、改めての位置づけの検討が求められます。

### イ. 拡幅道路

#### ①整備の目的

- ・地域交通機能や産業・流通基盤、防災力の向上のために整備を計画しました。

#### ②整備の状況

- ・全計画 21 路線のうち、整備済みが 2 路線、一部整備が 10 路線、未整備が 9 路線となっています。

#### ③都市計画緑地の整備に伴う計画路線

- ・一部整備及び未整備 19 路線のうち、都市計画緑地の整備に伴う整備を計画していた 6 路線（緑地周辺道路）については、その都市計画緑地整備事業との調整が求められます。

#### ④第3次豊中市道路整備計画

- ・豊島北地区の 33-C については、大阪府が事業主体の都市計画道路「服部利倉線」で、その動向の見極めが求められます。

#### ⑤豊中市細街路整備計画

- ・一部整備及び未整備 19 路線のうち、走井地区の 2-A、4-A、原田地区の 18-C、原田地区及び利倉地区の 19-C、原田地区の 21-C、27-C、利倉地区の 26-C、豊島北地区の 37-C②の 8 路線については、「豊中市細街路整備計画」において、「存続」路線となっています。
- ・一部整備及び未整備 19 路線のうち、利倉地区の 30-C の一部については、「豊中市細街路整備計画」における位置づけがあるが、「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」の見直しとの整合を図るものとして、「凍結（空港計画）」路線となっています。

#### ⑥地元協議が必要な計画道路

- ・地元協議が必要な計画路線については、現状を踏まえて、留保とするなど改めての位置づけの検討が求められます。

### ウ. 緑道

#### ①整備の目的

- ・地域交通機能や景観、防災力の向上のために整備を計画しました。

#### ②整備の状況

- ・計画 1 路線については、費用対効果の観点から整備範囲を縮小したことにより、南側部分のみの一部整備となっています。

表 2-9 拡幅道路の整備状況（路線数）

地区	計画	整備状況		
		整備	一部整備	未整備
走井	5	1	0	4
勝部	4	0	2	2
原田	4	0	3	1
利倉	4	0	2	2
豊島北	3	1	2	0
豊島	0	0	0	0
野田	1	0	1	0
合計	21	2	10	9

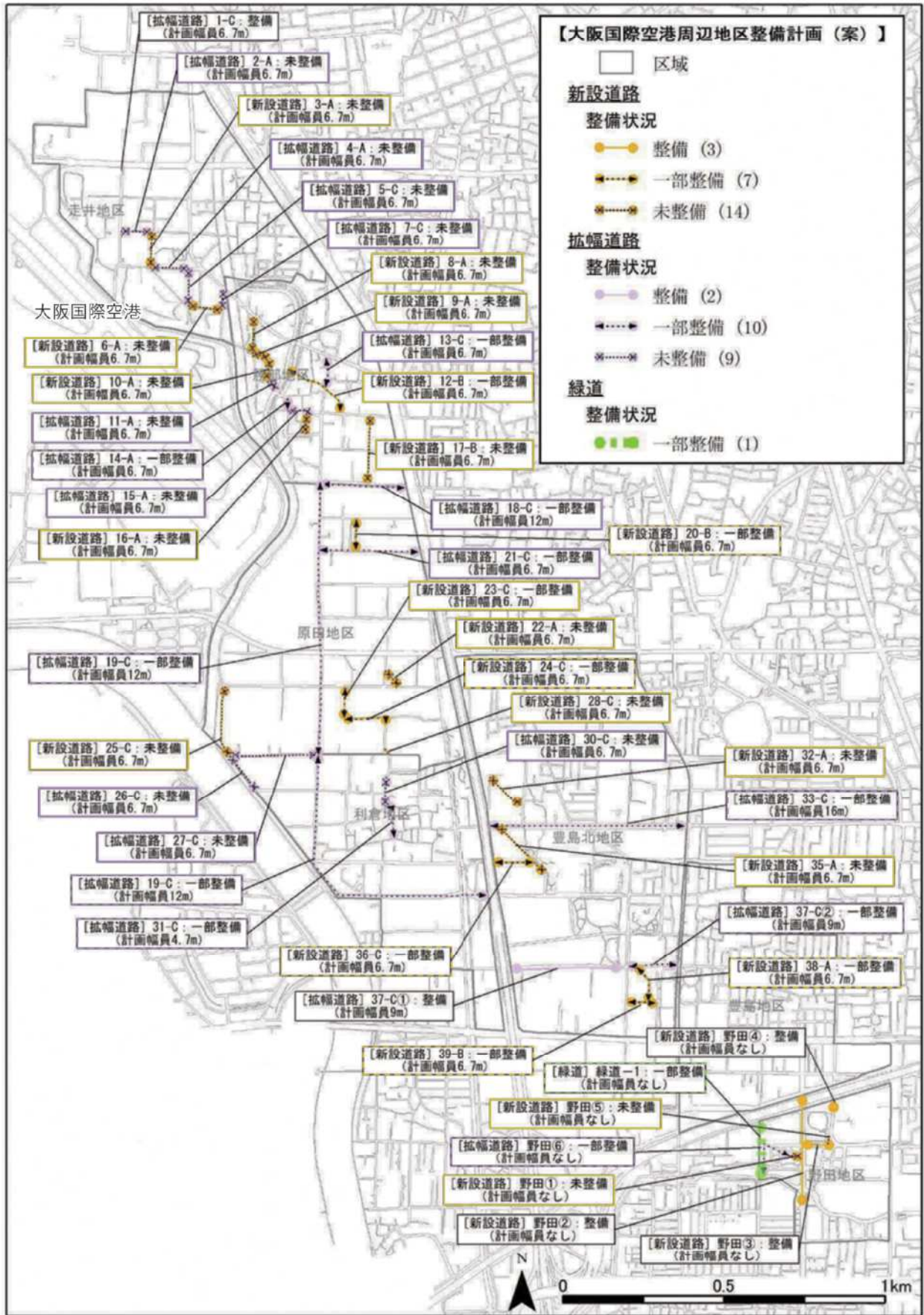


図 2-17 道路・緑道の整備状況

### (4) 防火水槽

#### ①整備の目的

- ・周辺の防火水槽の設置状況から勘案して整備を計画しました。

#### ②整備の状況

- ・走井地区、勝部地区、豊島地区のそれぞれ 1 箇所、原田地区の 3 箇所が整備済み、走井地区の 1 箇所、豊島北地区の 2 箇所が未整備となっています。

#### ③周辺の防火水槽

- ・走井地区の防火-2、豊島北地区の防火-8 が未整備ですが、周辺の防火水槽から、「豊中市地域防災計画」で各消防水利間の距離の基準とされている半径 250m 以内となっています。
- ・豊島北地区の防火-7 が同じく未整備ですが、計画区域のほとんどが、周辺の防火水槽から半径 250m 以内となっています。

#### ④大阪国際空港周辺場外用地（移転補償跡地）の具体的な取扱いに関する年次計画

- ・本年次計画に基づき、平成 26 年度（2014 年度）から平成 29 年度（2017 年度）にかけて、新関西国際空港株式会社から土地を借用して設置していた防火水槽のうち、児童遊園内に設置していた 2 箇所を含めて合計 3 箇所を返還し、防火水槽を廃止しています。

#### ⑤豊中市地域防災計画

- ・防火水槽を含む消防水利について、以下の内容が定められています。
  - \* 震災時の消火栓の機能低下を考慮し、耐震性貯水槽などの防火水槽の整備、河川、ため池などの自然水利やプールなどの活用により、震災時においても有効な消防水利の確保に努めます。
  - \* 震災時においても有効な各消防水利間の距離がおおむね 250m 以内となるよう整備を図ります。
  - \* 河川、ため池、プールなどの管理者は、消防機関と協議しながら、消防水利の確保のために、耐震対策の推進など必要な施設・設備の整備に努めます。
  - \* 「豊中市土地利用の調整に関する条例」に基づき、消防水利の確保について指導します。

表 2-8 防火水槽の整備状況  
(箇所数)

地区	計画	整備状況	
		整備	未整備
走井	2	1	1
勝部	1	1	0
原田	3	3	0
利倉	0	0	0
豊島北	2	0	2
豊島	1	1	0
野田	0	0	0
合計	9	6	3

表 2-9 防火水槽の各区画の整備状況

地区	整理番号	整備状況
走井	防火-1	整備
走井	防火-2	未整備
勝部	防火-3	整備
原田	防火-4	整備
原田	防火-5	整備
原田	防火-6	整備
豊島北	防火-7	未整備
豊島北	防火-8	未整備
豊島	防火-9	整備

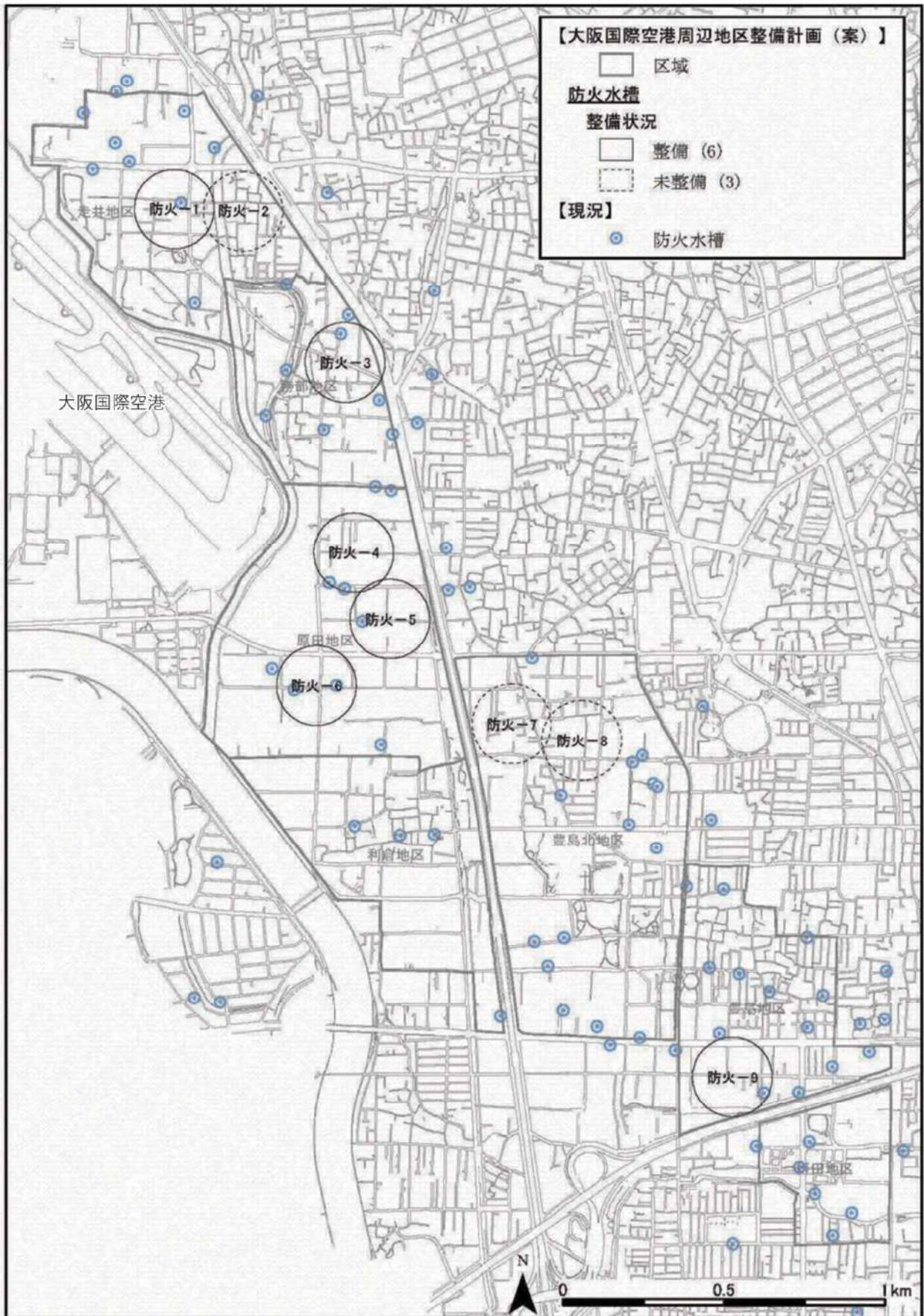


図 2-18 防火水槽の整備状況



### (5) 移転補償跡地

#### ①整備の目的

- ・ 空港周辺地域のまちづくりを進めるため、住居系代替地、非住居系代替地、住環境整備モデル事業用地、その他公的事業用地、利用跡地・管理跡地など、土地利用のあり方を示したものです。

#### ②整備の状況

##### 【住居系代替地】

- ・ 計画地 147 箇所のうち、整備済みが 53 箇所、一部整備が 39 箇所、未整備が 55 箇所となっています。
- ・ 一部整備及び未整備 94 箇所のうち、他の用途として「利用あり」が 83 箇所で、まったく利用がなかったところは 11 箇所でした。

表 2-12 住居系代替地の整備状況（箇所数）

地区	計画	整備状況		
		整備	一部整備	未整備
走井	3	1	0	2
勝部	14	2	2	10
原田	0	0	0	0
利倉	4	1	1	2
豊島北	53	22	9	22
豊島	41	19	11	11
野田	32	8	16	8
合計	147	53	39	55

表 2-13 一部整備及び未整備の利用状況（箇所数）

地区	計画	利用状況		
		利用あり	一部利用あり	利用なし
走井	2	2	0	0
勝部	12	5	0	7
原田	0	0	0	0
利倉	3	3	0	0
豊島北	31	28	0	3
豊島	22	21	0	1
野田	24	24	0	0
合計	94	83	0	11

##### 【非住居系代替地】

- ・ 計画地 41 箇所のうち、整備済みが 12 箇所、一部整備が 4 箇所、未整備が 25 箇所となっています。
- ・ 一部整備及び未整備 29 箇所のうち、他の用途として「利用あり」及び「一部利用あり」が 27 箇所で、まったく利用がなかったところは 2 箇所でした。

表 2-14 非住居系代替地の整備状況（箇所数）

地区	計画	整備状況		
		整備	一部整備	未整備
走井	5	0	2	3
勝部	7	1	0	6
原田	12	5	0	7
利倉	1	0	0	1
豊島北	9	2	2	5
豊島	7	4	0	3
野田	0	0	0	0
合計	41	12	4	25

表 2-15 一部整備、未整備の利用状況（箇所数）

地区	計画	利用状況		
		利用あり	一部利用あり	利用なし
走井	5	4	1	0
勝部	6	4	1	1
原田	7	6	0	1
利倉	1	1	0	0
豊島北	7	7	0	0
豊島	3	3	0	0
野田	0	0	0	0
合計	29	25	2	2

### 【住環境整備モデル事業用地】

- ・計画地 16 箇所のうち、整備済みが 7 箇所、一部整備が 1 箇所、未整備が 8 箇所となっています。
- ・一部整備及び未整備 9 箇所のうち、他の用途として「利用あり」が 9 箇所、まったく利用がなかったところはありませんでした。

表 2-16 住環境整備モデル事業用地の整備状況  
(箇所数)

地区	計画	整備状況		
		整備	一部整備	未整備
走井	0	0	0	0
勝部	0	0	0	0
原田	0	0	0	0
利倉	0	0	0	0
豊島北	9	3	0	6
豊島	7	4	1	2
野田	0	0	0	0
合計	16	7	1	8

表 2-17 一部整備、未整備の利用状況  
(箇所数)

地区	計画	利用状況		
		利用あり	一部利用あり	利用なし
走井	0	0	0	0
勝部	0	0	0	0
原田	0	0	0	0
利倉	0	0	0	0
豊島北	6	6	0	0
豊島	3	3	0	0
野田	0	0	0	0
合計	9	9	0	0

### 【その他公的事業用地】

- ・計画地 2 箇所のうち、整備済みが 1 箇所、未整備が 1 箇所となっています。
- ・未整備 1 箇所のうち、他の用途として「利用あり」が 1 箇所、まったく利用がなかったところはありませんでした。

表 2-18 その他公的事業用地の整備状況  
(箇所数)

地区	計画	整備状況		
		整備	一部整備	未整備
走井	0	0	0	0
勝部	0	0	0	0
原田	0	0	0	0
利倉	0	0	0	0
豊島北	0	0	0	0
豊島	2	1	0	1
野田	0	0	0	0
合計	2	1	0	1

表 2-19 一部整備、未整備の整備状況  
(箇所数)

地区	計画	利用状況		
		利用あり	一部利用あり	利用なし
走井	0	0	0	0
勝部	0	0	0	0
原田	0	0	0	0
利倉	0	0	0	0
豊島北	0	0	0	0
豊島	1	1	0	0
野田	0	0	0	0
合計	1	1	0	0

### 【利用跡地・管理跡地】

- ・利用跡地は、計画地 19 箇所のうち、整備済みが 6 箇所、未整備が 13 箇所となっています。
- ・未整備の 13 箇所のうち、他の用途として「利用あり」が 9 箇所、まったく利用がなかったところは 4 箇所でした。
- ・管理跡地は、計画地 57 箇所のうち、「利用あり」及び「一部利用あり」が 47 箇所、まったく利用がなかったところは 10 箇所でした。

表 2-20 利用跡地の整備状況（箇所数）

地区	計画	整備状況		
		整備	一部整備	未整備
走井	5	2	0	3
勝部	2	0	0	2
原田	0	0	0	0
利倉	2	0	0	2
豊島北	4	0	0	4
豊島	5	3	0	2
野田	1	1	0	0
合計	19	6	0	13

表 2-21 一部利用、未利用の利用状況（箇所数）

地区	計画	利用状況		
		利用あり	一部利用あり	利用なし
走井	3	2	0	1
勝部	2	1	0	1
原田	0	0	0	0
利倉	2	1	0	1
豊島北	4	3	0	1
豊島	2	2	0	0
野田	0	0	0	0
合計	13	9	0	4

表 2-22 管理跡地の利用状況（箇所数）

地区	計画	利用状況		
		利用あり	一部利用あり	利用なし
走井	9	5	3	1
勝部	5	2	0	3
原田	6	6	0	0
利倉	2	2	0	0
豊島北	22	17	1	4
豊島	13	10	1	2
野田	0	0	0	0
合計	57	42	5	10

### ③豊中市立地適正化計画

- ・都市機能誘導区域、一般型居住誘導区域、産業誘導区域、住工共生型居住誘導区域が定められており、これらの区域に応じた土地利用が求められます。

### ④豊中市企業立地促進計画

- ・産業誘導区域（広域交通に恵まれた立地特性を活かして、流通業務施設や製造業などの事業所が集積する市街地の形成を図る区域）の中に、重点エリア（特に事業所の集積を誘導し、産業振興を図る区域）を設定することが示されており、このエリアに応じた土地利用が求められます。

### ⑤大阪国際空港を活かしたまちづくりの推進に関する基本合意

- ・新関西国際空港株式会社は、大阪国際空港とその周辺地域の活性化を図るため、大阪国際空港内及び周辺に保有する土地の適切な利活用などを通じて、豊中市による「大阪国際空港を活かしたまちづくりの推進」に協力することが示されています。

**⑥大阪国際空港周辺場外用地（豊中市域）の取扱いに関する覚書**

- ・新関西国際空港株式会社は、大阪国際空港とその周辺地域の活性化を図るため、売却をはじめとする豊中市内の場外用地の利活用にあたり、「地域再生計画」に十分配慮するとともに、豊中市と事前に必要な連絡・調整を行うことが示されています。

**⑦大阪国際空港周辺場外用地（移転補償跡地）の具体的な取扱いに関する年次計画**

- ・豊中市が新関西国際空港株式会社から借り受けている道路、公園、防火水槽などに係る場外用地について、計画的に返還、購入などを進めていくことが示されています。

**⑧大阪国際空港周辺場外用地の産業利用に関する覚書**

- ・新関西国際空港株式会社は、空港周辺地域の企業立地の促進を図るため、豊中市内の場外用地の一部について、産業利用を優先した売却方法を取ることが示されています。

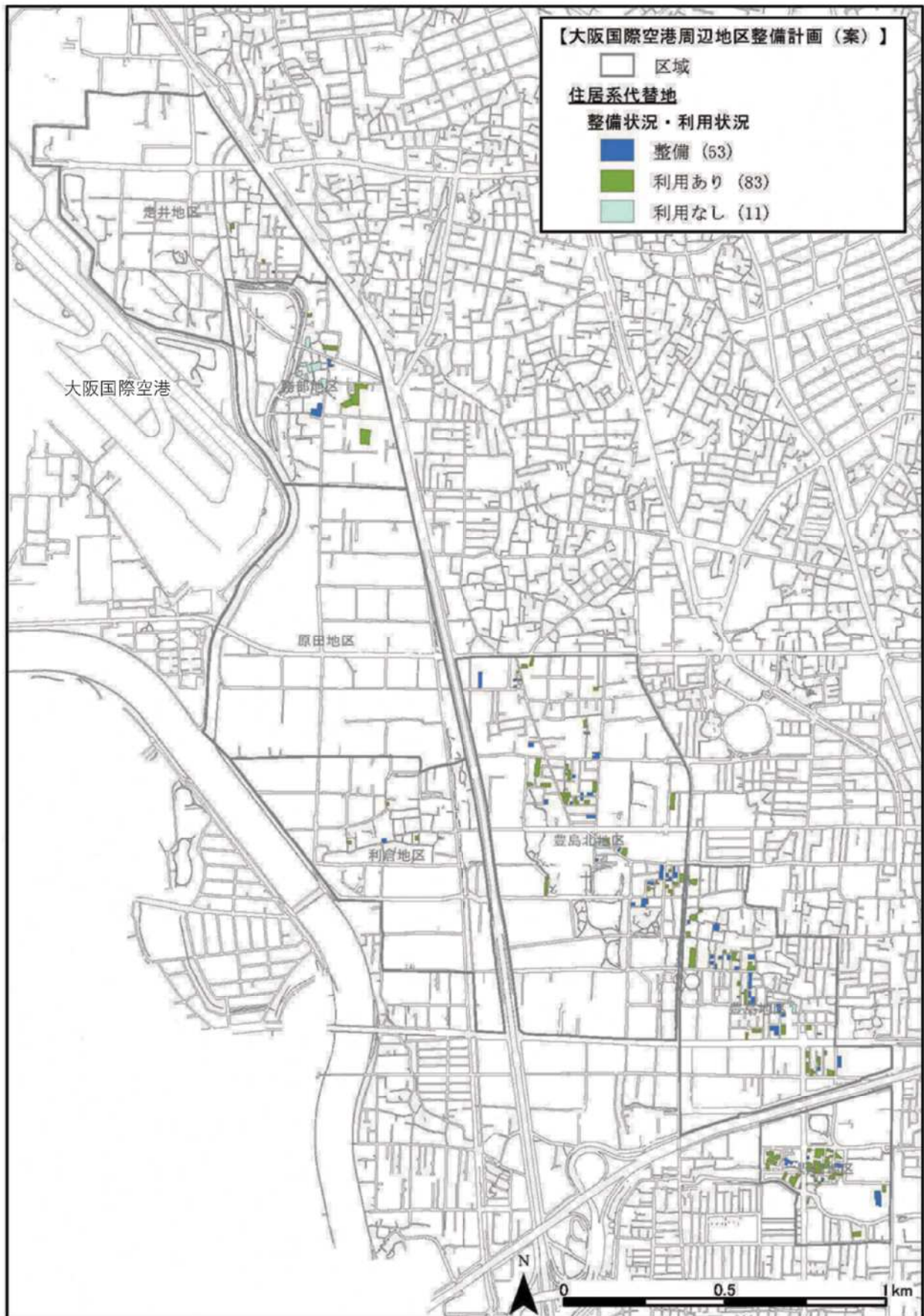


図 2-19 住居系代替地の整備状況

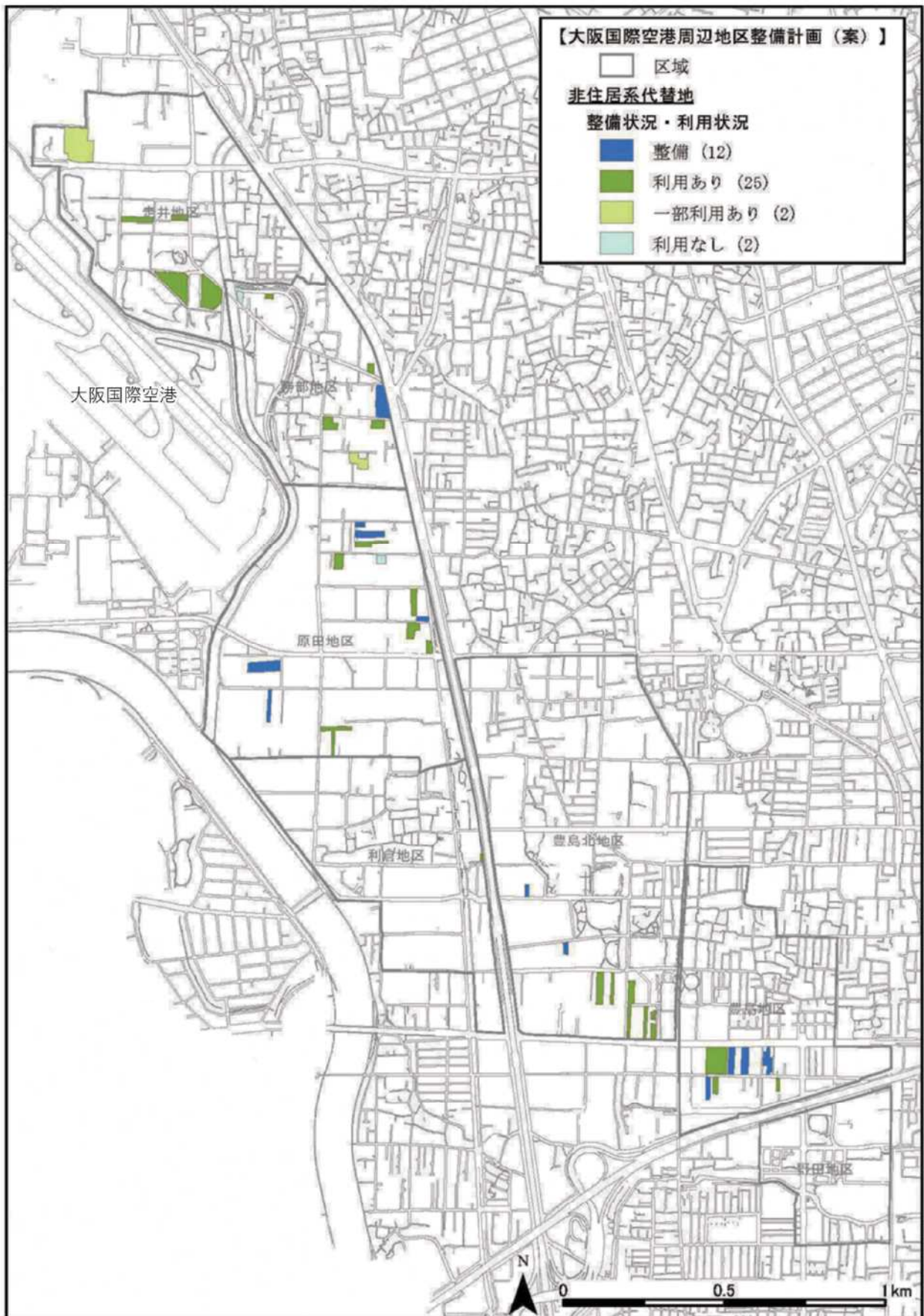


図 2-20 非住居系代替地の整備状況

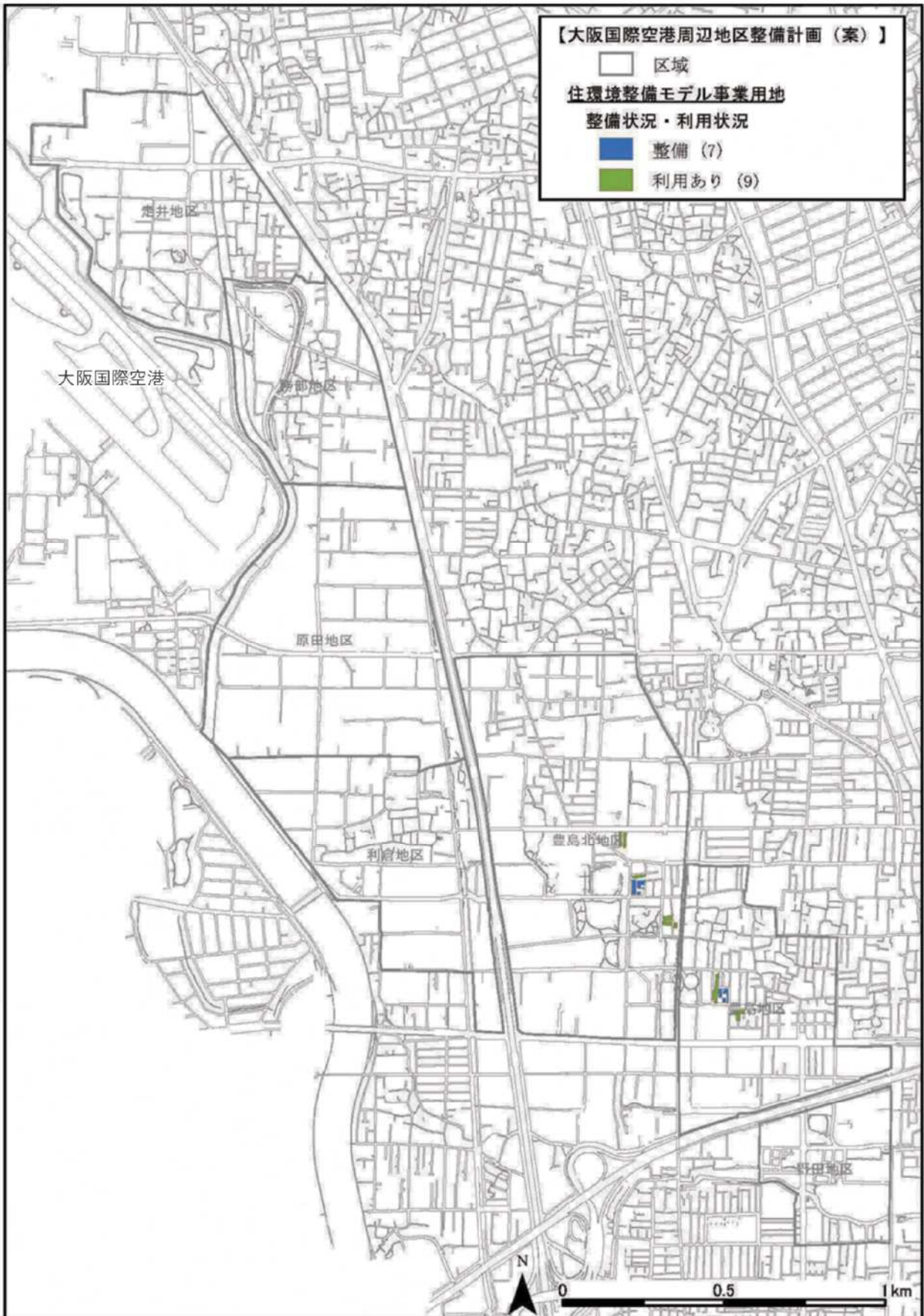


図 2-21 住環境整備モデル事業用地の整備状況

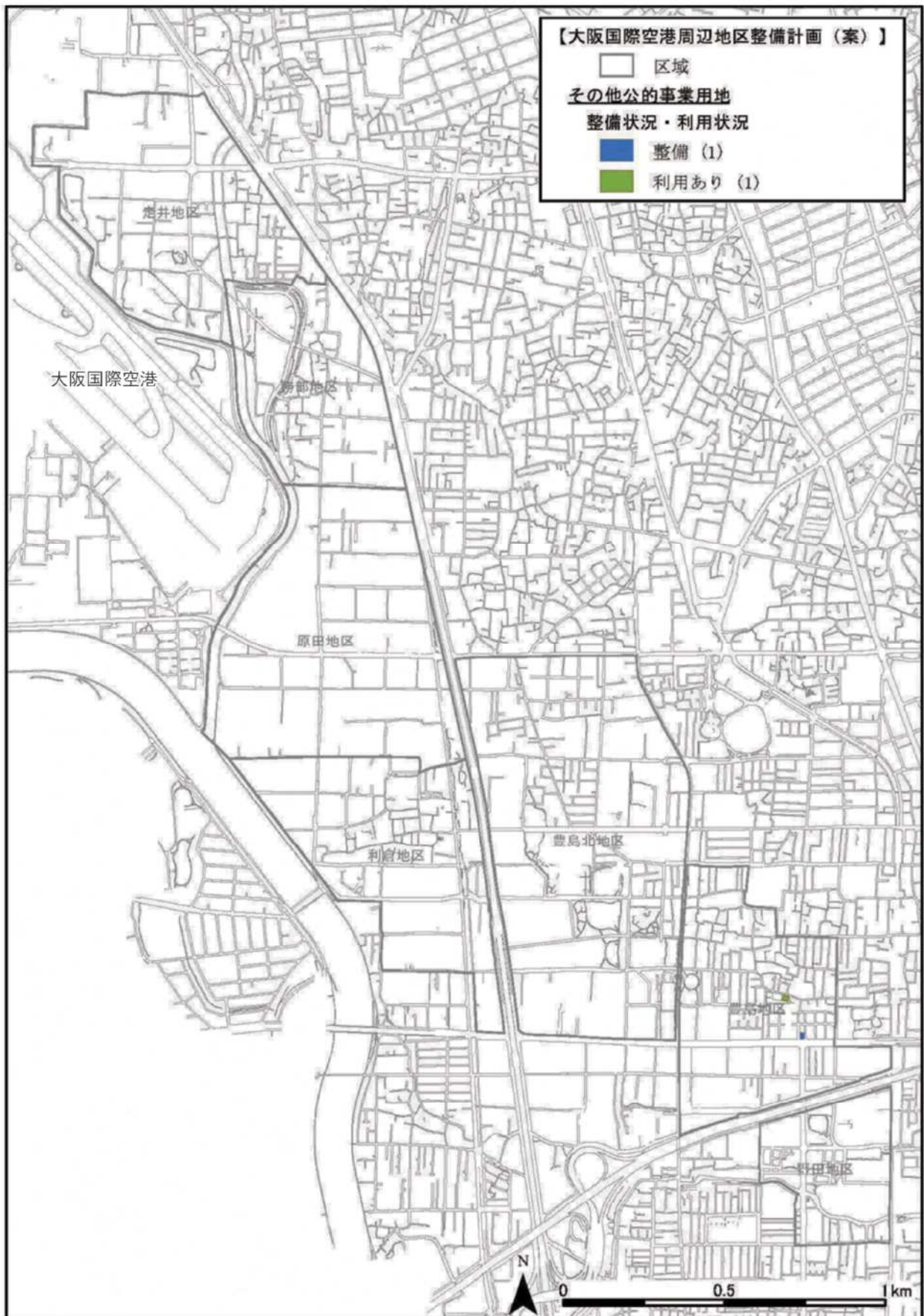


図 2-22 その他公的事業用地の整備状況



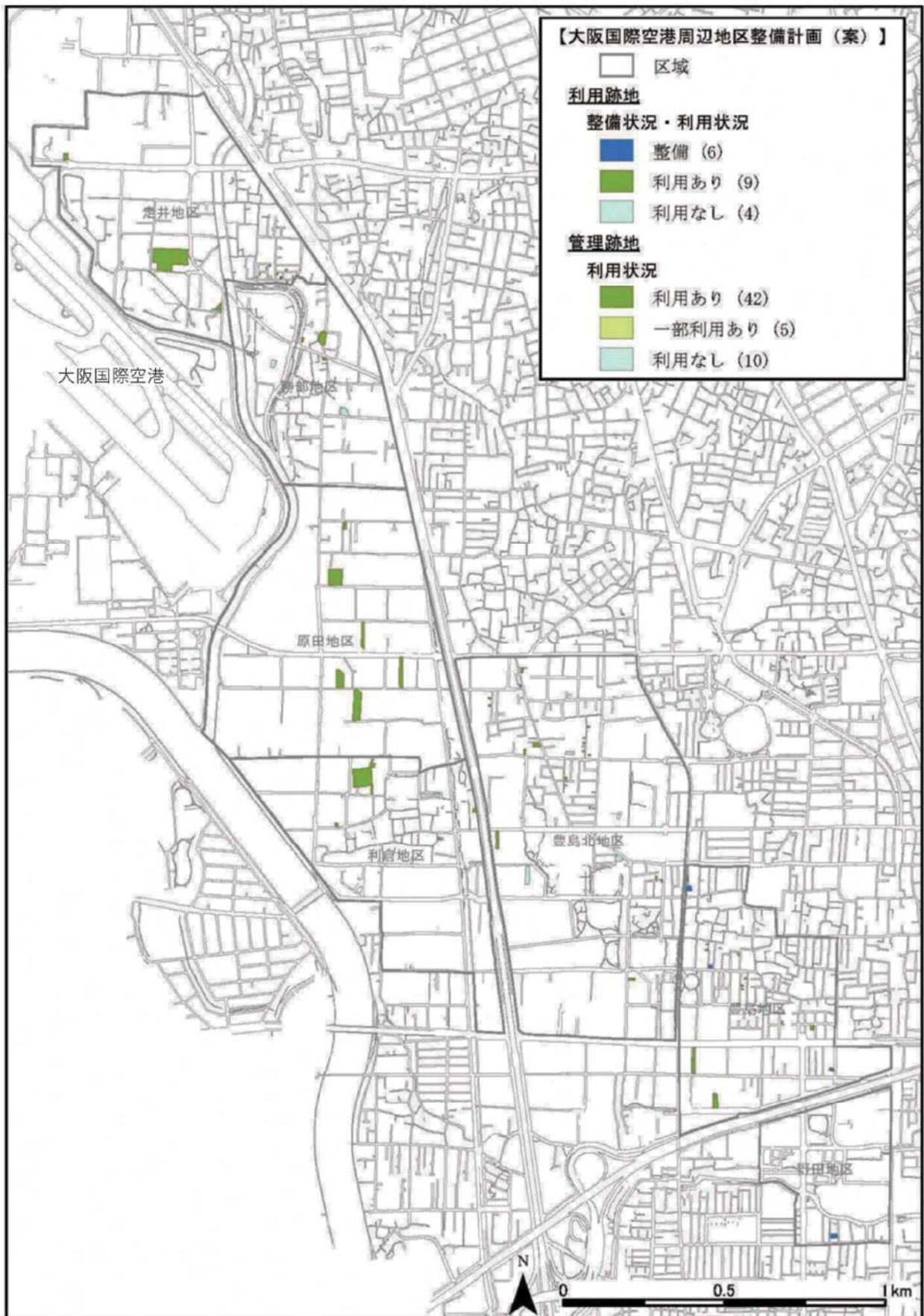


図 2-23 利用跡地・管理跡地の整備状況

## 4. 大阪国際空港周辺地域の施設整備に重要な視点

本構想策定の背景や目的、大阪国際空港周辺地域の現況と課題や市の方針、「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」の進捗状況を踏まえて、大阪国際空港周辺地域の施設整備に重要な視点を示します。

1. 本構想の前身となる「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」の策定から30年以上が経過しており、社会情勢の変化や法制度の変更、航空機騒音の状況変化などに対応した大阪国際空港周辺地域の施設整備の方針を示すこと。
2. 地元住民の生活環境の向上に資するため、人口減少や高齢化社会への対応、住民と事業者の共生、地域産業の活性化、交通空白地や交通不便地の解消、地域コミュニティの活性化、避難場所や避難ルートの確保、避難所の確保や運営体制の充実、航空機騒音の対策、航空機需要の回復など、大阪国際空港周辺地域の現況と課題に対応した施設整備の方針を示すこと。
3. 市の関連計画などによって示されているまちづくりの方針と整合を図り、大阪国際空港周辺地域の今後の施設整備の方針をわかりやすく示すこと。
4. 「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」の進捗状況を踏まえて、以下の具体的な施設整備の方針を示すこと。
  - ・未整備区域の都市計画緑地のあり方や都市計画緑地の利活用
  - ・未整備路線の道路・緑道のあり方
  - ・移転補償跡地の利活用
  - ・共同利用施設のあり方と設備の充実化



### 第3章 基本理念と基本方針

---

### 1. 基本理念

大阪国際空港周辺地域のまちづくりに重要な視点を踏まえて、次のとおり本構想の根幹となる基本理念を定めます。

## 空港とともに歩む

### 利便性の高い快適なまちづくり

広域的な交通・交流の拠点として、地域の発展に大きく寄与する重要な社会資源である大阪国際空港を活かしながら、都市の利便性を支える基盤を確保し、だれもが快適に暮らし、働くことのできるまちづくりをめざします。

この基本理念に基づき、地域の望ましい将来像を定め、これらを実現していくための基本方針及び整備の方向性を定めます。

地域の将来像（本章）

実現のための基本方針（本章）

整備の方向性（4章）

重点事業（5章）

## 2. 将来像



### 3. 基本方針

基本理念に基づき、大阪国際空港周辺地域の将来像を実現していくため、次のとおり基本方針を定めます。

#### 基本方針 1

### 空港を活かした魅力あるまちづくり

空港周辺対策事業により整備した共同利用施設を充実させるほか、新たに飛行機が観賞できる魅力的な拠点を整備するなど、地域の発展に大きく寄与する重要な社会資源である空港を活かした魅力あるまちづくりを進めます。

#### 基本方針 2

### 働く場が生まれる創造性のあるまちづくり

様々な企業が安定して操業できる環境を形成し、産業活動に不可欠な都市基盤の整備水準を確保するほか、空港運営者との連携により移転補償跡地を活用した企業立地を進めるなど、地域に暮らす人々の働く場を生み出し、創造的なものづくりなどが生まれるまちづくりを進めます。

#### 基本方針 3

### 住んでみたい住み続けたいまちづくり

快適で安心・安全に暮らすことができる住環境を形成するため、暮らしを支える都市基盤の整備水準を確保するなど、優れた利便性や就労環境を活かしながら、誰もが「住んでみたい」「住み続けたい」と思えるようなまちづくりを進めます。

## 第4章 整備の方向性

---



## 第4章 整備の方向性

基本方針に基づき、「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」の進捗状況を踏まえて、都市計画緑地、公園・緑地及び児童遊園、道路・緑道、防火水槽、移転補償跡地、共同利用施設の具体的な施設整備の方向性を示します。

### 1. 都市計画緑地

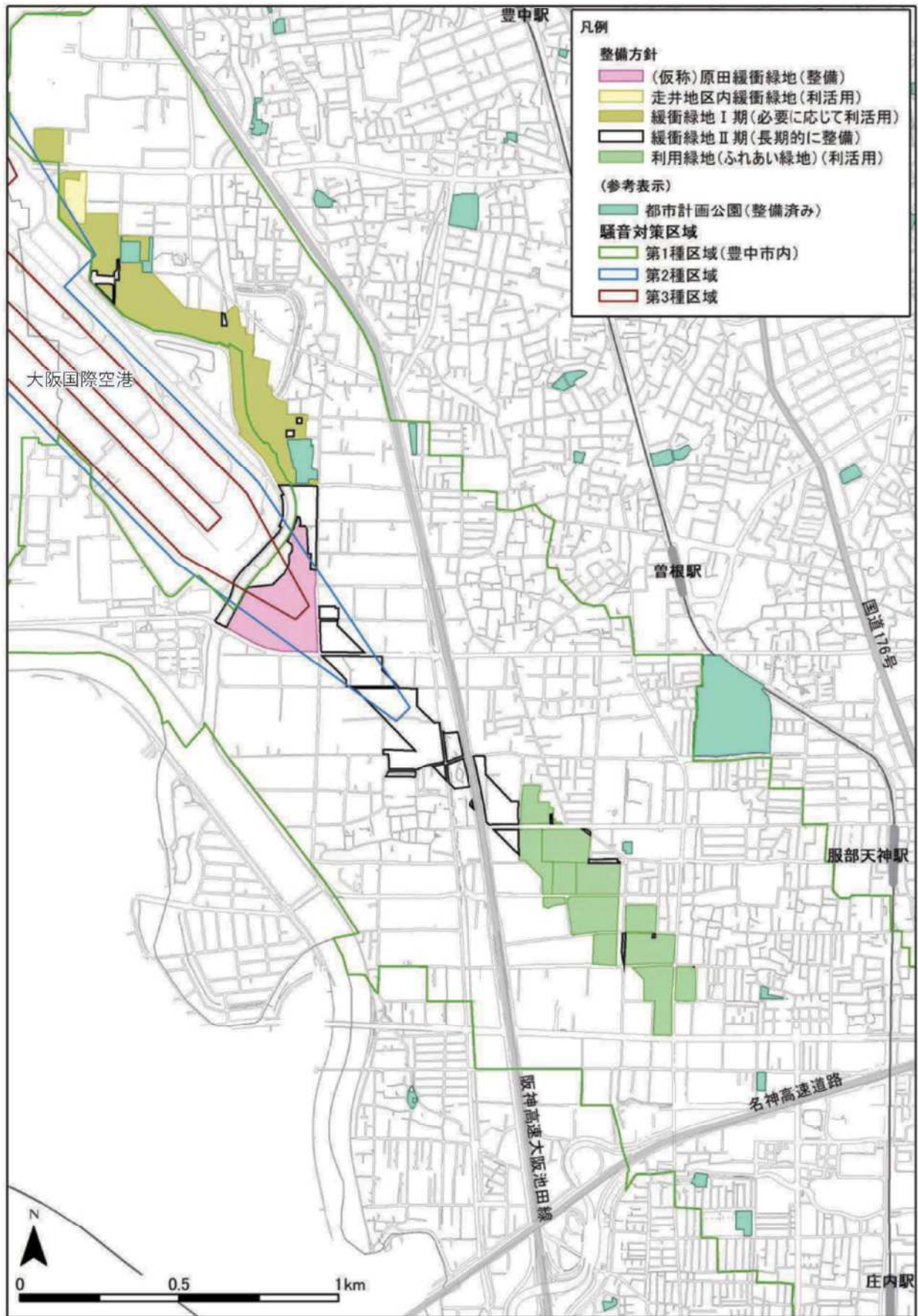
#### 整備の考え方

- 大阪国際空港周辺緑地事業の緩衝緑地Ⅰ期と利用緑地（ふれあい緑地）については、すでにほとんどが整備済みとなっています。
- 緩衝緑地Ⅱ期については全域が未整備で、騒音対策区域の縮小に伴い、第2種・第3種区域から外れた区域を含みますが、平成21年（2009年）の騒音対策区域の縮小から10年程度しか経過しておらず、騒音値が環境基準値に達していないため、都市計画緑地としての都市計画決定を継続します。  
※なお、都市計画緑地の計画決定区域内では、階数が3以下で地階を有しないこと、主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であることなどを条件に、建築物の設置が可能です。
- 緩衝緑地Ⅰ期内の整備済みの緩衝緑地については、すでに一部を開放型の公園として整備しており、時期を限って一般開放を行うなどの利活用を進めている場所もあります。滑走路に隣接する場所であることから、安全性に最大限の配慮をしつつ、引き続き市内の限られたオープンスペースの有効活用、災害時の防災空間の確保などのため、地元住民からの要請などに応じて、憩いや空港・飛行機に親しめる貴重な場として利活用を進めます。

#### 整備方針

- 緩衝緑地Ⅰ期にある整備済みの走井地区内緩衝緑地については、緑地機能や安全性への配慮を前提としながら、地元住民とともに花畑の整備や一般開放などの利活用を進めます。
- 緩衝緑地Ⅱ期にある未整備の（仮称）原田緩衝緑地については、すでにみどりに関連する施設などの敷地として利活用していますが、緑地機能や安全性への配慮を前提としながら、飛行機を真下から間近に鑑賞することができる環境を活かした利活用を図るため、地元住民と協議のうえで整備を進めます。
- 整備済みの利用緑地（ふれあい緑地）については、利便性や快適性の向上などの利活用を進めます。
- その他の未整備区域については、長期的に整備していく位置づけのものとしませんが、年数が更に経過し、今後、安定した騒音値の推移が見込める場合においては、代替の騒音対策を講じたうえで、都市計画緑地の必要性や実現性などの様々な観点から整備のあり方について検討します。

# 整備方針図



### 2. 公園・緑地及び児童遊園

#### 整備の考え方

##### <公園・緑地>

- 「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」の策定後、計画区域の範囲を縮小したため、すべての区域が整備済みとなったことから、新たな整備は行わないこととします。

##### <児童遊園>

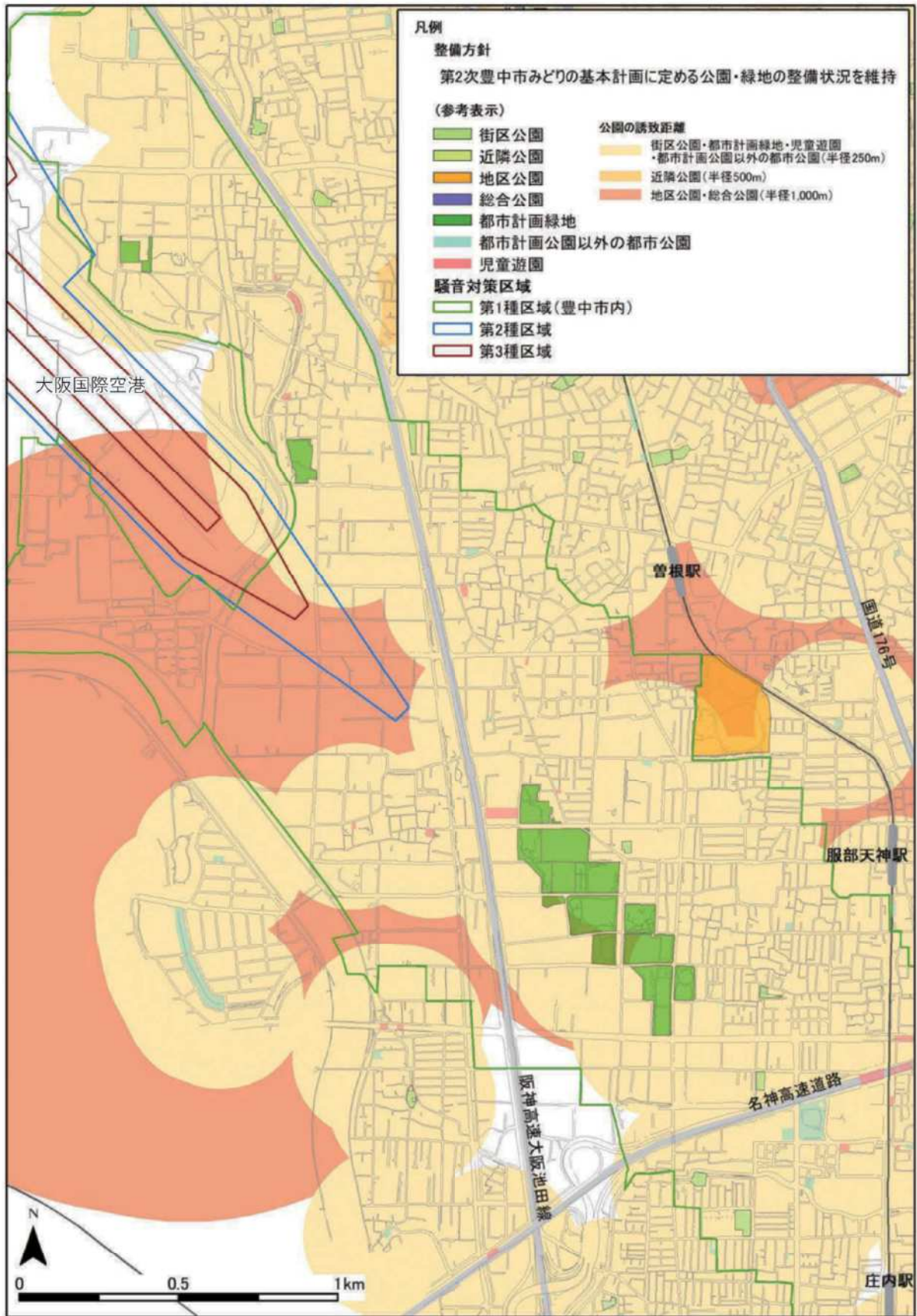
- 「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」の計画箇所の大半が整備済みとなっており、未整備箇所については、すべてが他の公園・緑地及び児童遊園の周辺にあるとともに、「第2次豊中市みどりの基本計画」に定める誘致距離（※）圏内にあります。また、騒音対策区域の第1種区域内の概ねの地域が誘致距離圏内にあり、同計画において、「豊中市都市公園条例」に定める市民一人当たりの公園・緑地面積の標準及び大阪府の住民一人当たりの公園・緑地面積を上回っているため、市民一人当たりの公園・緑地面積の令和9年度（2027年度）目標値が現状維持と掲げられていることなどから、新たな整備は行わないこととします。

※誘致距離とは、公園・緑地の規模に応じて、その公園・緑地を利用する人の範囲を示すもの。

#### 整備方針

- 誘致距離や市民一人当たりの公園・緑地面積の目標値など、「第2次豊中市みどりの基本計画」に定める公園・緑地の整備水準を満たす状況を維持します。

# 整備方針図



### 3. 道路・緑道

#### 整備の考え方

##### <新設・拡幅道路>

- 「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」の計画路線について、整備済みのものについては「完了」、代替の道路などが存在するものについては「廃止」、一定の整備が進んでいるものについては「存続」、緑地整備に伴い整備する緑地周辺道路のほか、既存の建物が立ち並ぶところや大きな地形の高低差が存在することなどから、整備が困難で地元協議が必要なものについては「留保」とします。
- 都市計画道路及び「豊中市細街路整備計画」に定める計画路線については「存続」とします。

##### <緑道>

- 「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」の策定後、計画区域の範囲を縮小したため、すべての区域が整備済みとなったことから、新たな整備は行わないこととします。

#### 整備方針

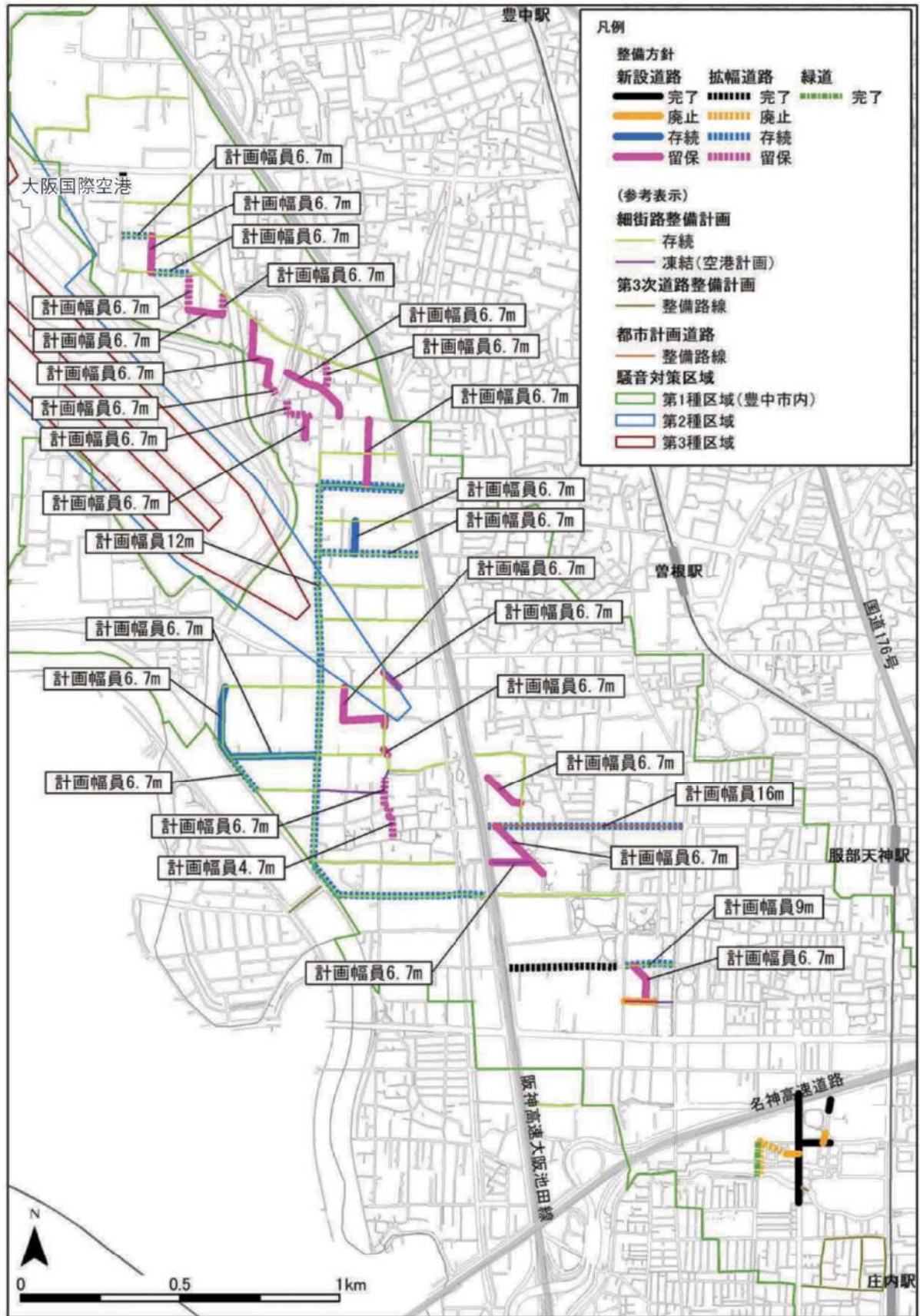
##### <新設・拡幅道路>

- 一定の整備が進んでいるものとして「存続」と位置付けた路線については、産業利用促進整備助成金などを活用し、その整備を進めるとともに、「留保」と位置付けた路線については、地域のまちづくりへの機運が高まり、整備の必要性について地域の合意形成が得られた場合には、路線の位置付けを「存続」に変更し、その整備を進めます。
- 「豊中市細街路整備計画」に基づき、本構想において「存続」と位置付けた路線については、「豊中市細街路整備計画実施要綱」に基づき整備を進めます。

##### <緑道>

- 大阪国際空港周辺地域において、新たに緑道の整備が必要となった場合は、地元住民と協議を進めます。

# 整備方針図



### 4. 防火水槽

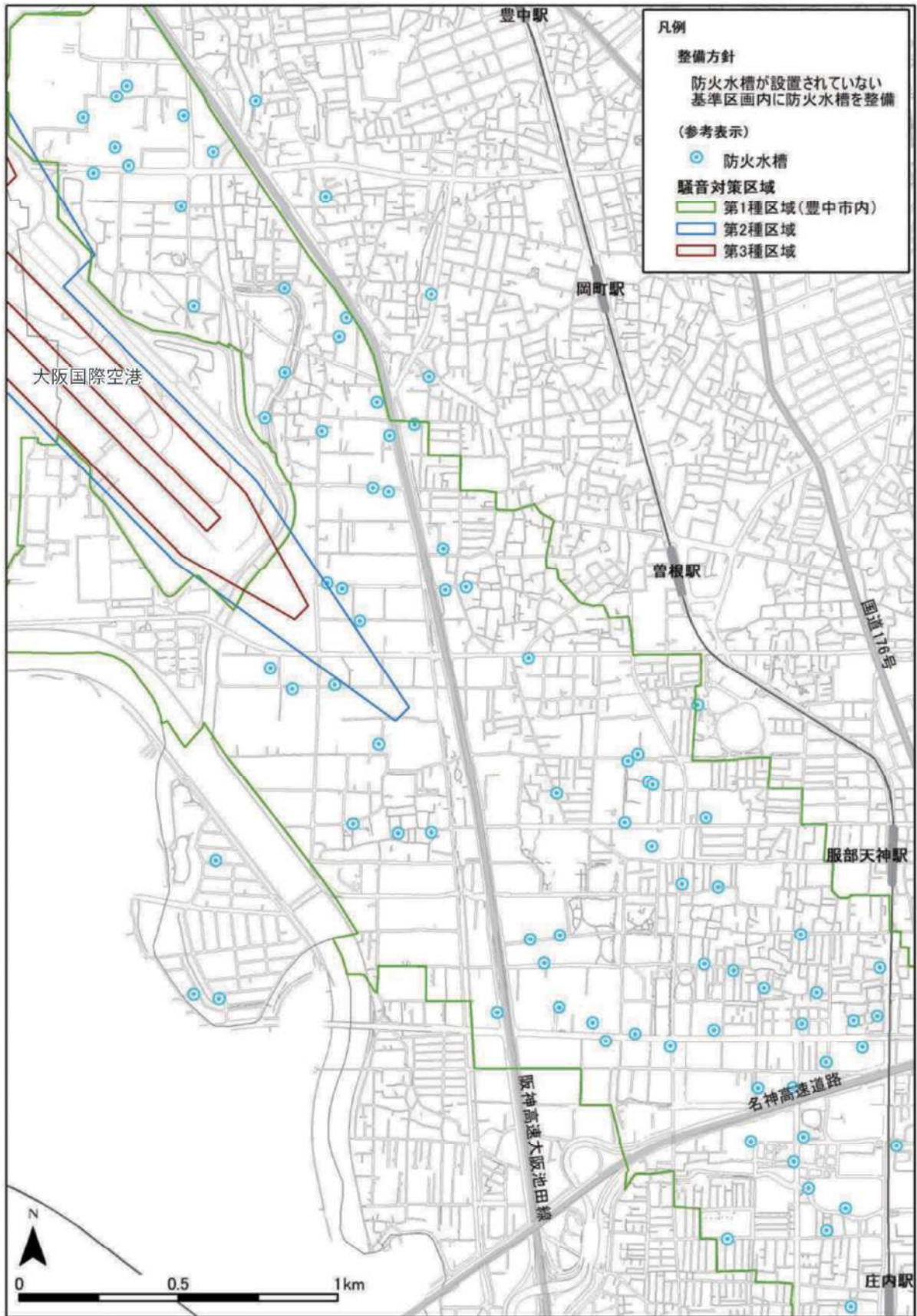
#### 整備の考え方

- 「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」の計画箇所の大半が整備済みとなっていますが、総務省消防庁が定める「消防水利の基準を定める告示」に基づき、本市で定める 250m メッシュで区切った基準区画ごとに、1 基以上の防火水槽を整備することとします。

#### 整備方針

- 防火水槽が設置されていない基準区画内に防火水槽を整備します。

# 整備方針図





### 5. 移転補償跡地

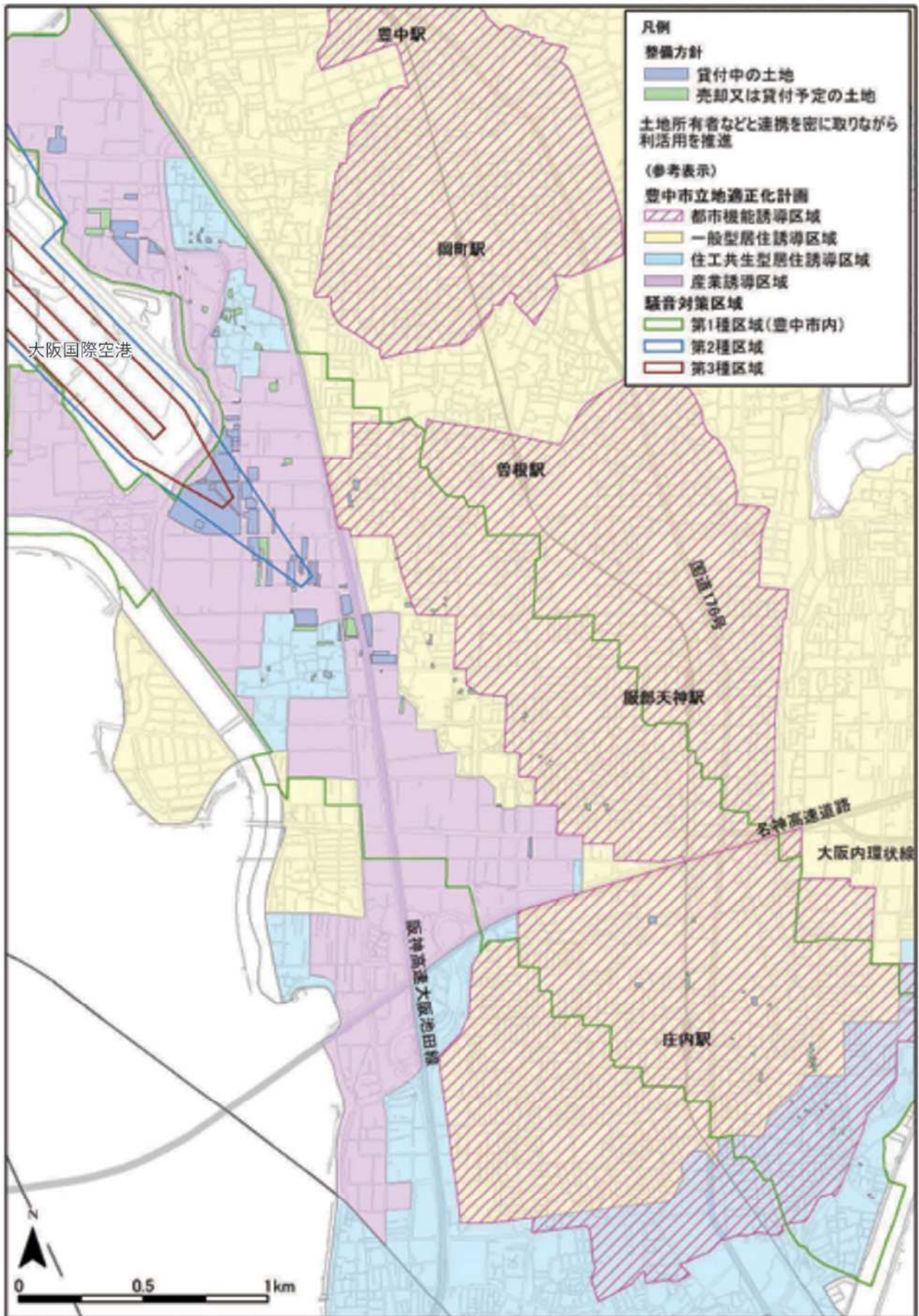
#### 整備の考え方

- 「大阪国際空港周辺地区整備計画（案）」の計画箇所の大半が利活用されていますが、土地の面積が狭い、接道条件が悪いなどの理由から土地利用が進んでいない箇所があることから、これらの土地の利活用については、地元住民や事業者の意向を確認するなど、土地の所有者などと連携を密に取りながら利活用を進めます。

#### 整備方針

- 「豊中市立地適正化計画」に示す土地利用の誘導区域との整合を図り、土地の所有者である新関西国際空港株式会社と締結した「大阪国際空港を活かしたまちづくりの推進に関する基本合意」、「大阪国際空港周辺場外用地（豊中市域）の取扱いに関する覚書」、「大阪国際空港周辺場外用地（移転補償跡地）の具体的な取扱いに関する年次計画」及び「大阪国際空港周辺場外用地の産業利用に関する覚書」に基づき利活用を進めます。

# 整備方針図



### 6. 共同利用施設

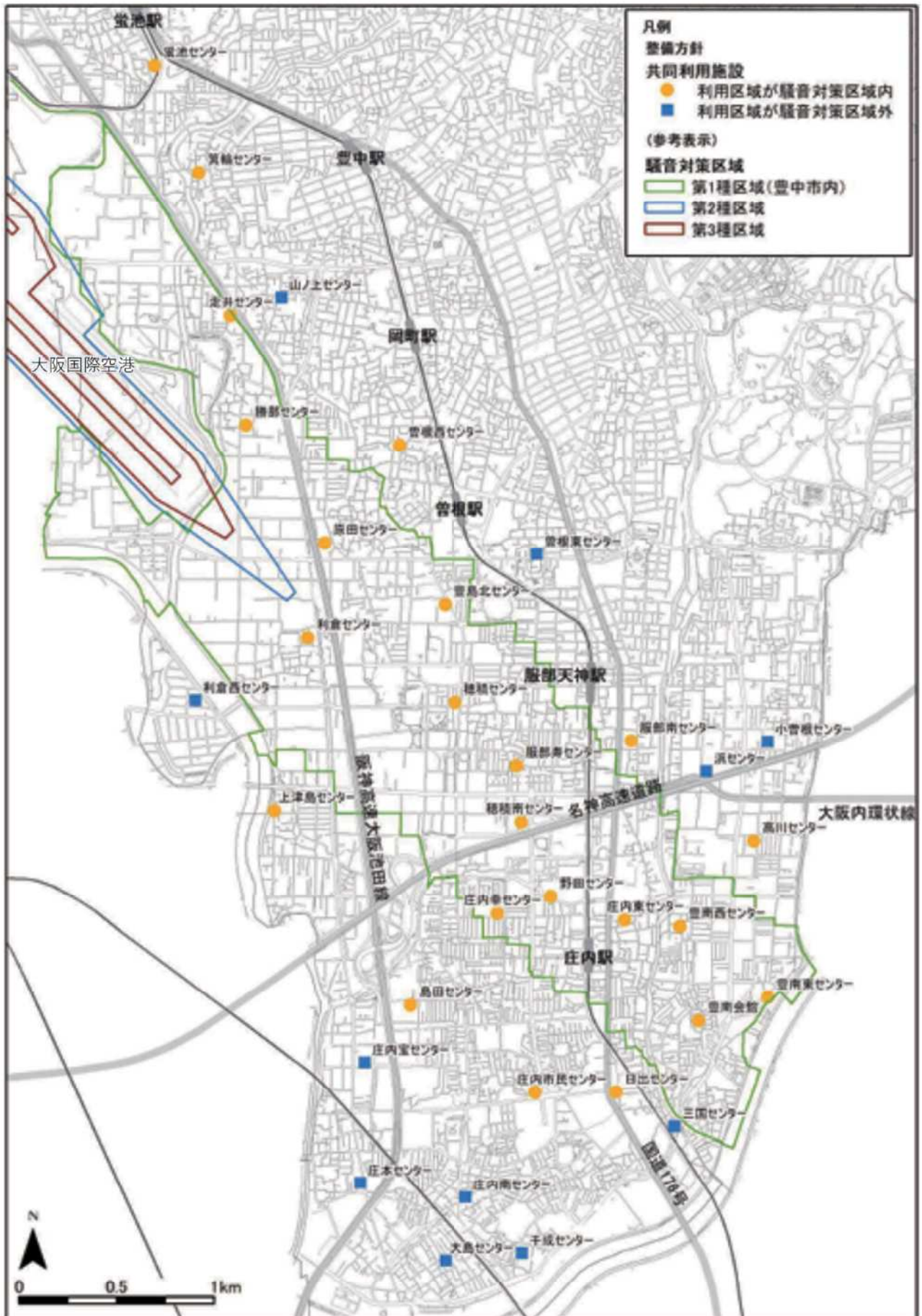
#### 整備の考え方

- 「航空機騒音防止法」に基づき、国及び大阪府の補助金を受けて整備した施設で、航空機騒音で日常生活を阻害されている住民が利用でき、日常的に集会や学習、保育などに利用されています。
- 建設から50年を超える施設もあり、老朽化による維持管理費の増大、トイレ改修、バリアフリーへの対応、駐車場の不備など、設備・運営方式を今の時代に合うよう改善していく必要があります。
- 管理運営委員会の意向を踏まえながら、運営方法や利用条件の見直しなどの新たな仕組みを検討し、今後の円滑な管理運営や利活用を進めます。

#### 整備方針

騒音対策区域内の施設 ※利用区域が騒音対策区域内	騒音対策区域外の施設 ※利用区域が騒音対策区域外
<ul style="list-style-type: none"> <li>○空港周辺対策の制度上の騒音対策施設として、施設の充実を進めます。</li> <li>○建替え時期の具体的な検討を含め、長寿命化を図るための維持補修を行うとともに、利便性を高めるため、現在の時代に合わせた設備の充実を進めます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○将来的には、騒音対策施設としての位置づけはなくなりますが、地域の集会施設の継続した確保・充実を図るため、「豊中市地域コミュニティ拠点施設の再整備プラン」に基づき、基本小学校区を単位とした施設整備を進めます。</li> <li>○施設整備に当たっては、避難所の配置や総量などのあり方とともに、地元住民の意見や近隣施設の状況を踏まえて再編を進めます。</li> </ul>

## 整備方針図



## <参考>

### ○地域コミュニティ拠点施設の再整備方針

豊中市地域コミュニティ拠点施設の再整備プラン（令和2年（2020年）12月）より抜粋

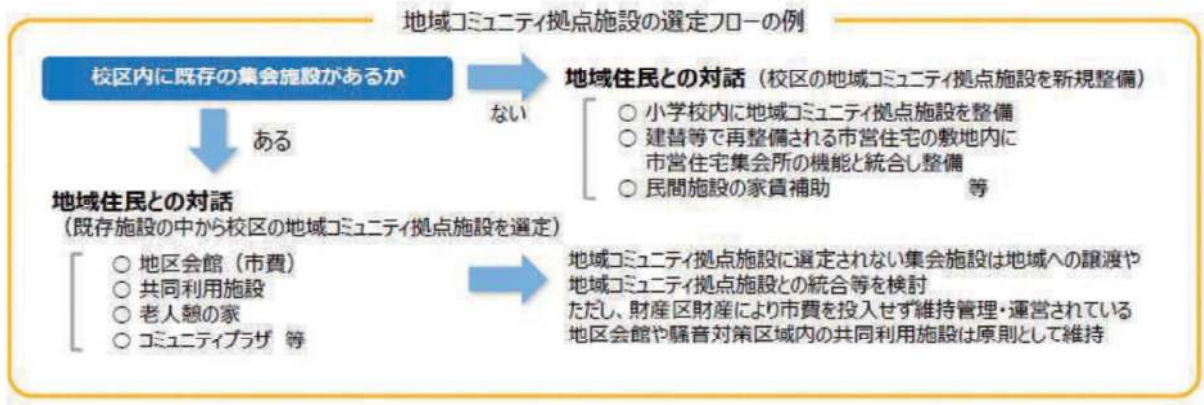
#### （1）配置の方針

小学校区ごとの施設配置のばらつきを解消  
 学校再編がある場合にも旧小学校区単位で  
 地域コミュニティ拠点施設を配置



#### （2）既存公共施設の再編の考え方

- すでに地域自治組織が形成されている校区や学校再編が行われる校区において、先行して検討を進める。
- 施設再編の検討にあわせ、各校区で地域自治組織の形成に向けた働きかけを実施。
- 令和10年度（2028年度）公共施設等総合管理計画見直しにあわせ、進捗状況を総括、見直しを行う



## 検討スケジュール

		令和2年度 (2020年度) ~	令和6年度 (2024年度) ~	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度) ~
地域自治組織あり	校区拠点の考え方整理			公共施設等総合管理計画中間見直し	
地域自治組織なし	気運形成の働きかけ	地域自治組織 気運形成重点期間			
各施設の動き	地区会館				市費地区会館の再編を検討
	共同利用施設	地域自治組織が形成されている8校区の地域コミュニティ拠点施設の位置づけを整理			騒音対策区域外かつ地域コミュニティ拠点施設以外の共同利用施設の再編を検討
	老人憩の家				地域コミュニティ拠点施設以外の老人憩の家の再編を検討
	コミュニティプラザ				
	市営住宅				
	コミュニティルーム (小学校内)				
重点期間で新たに地域自治組織が形成された校区の施設再編					
先行事例の再整備スケジュール明確化 地元調整・再整備					

## 第5章 重点事業

---

## 1. (仮称) 原田緩衝緑地の整備

### (1) 目的

原田地区の緩衝緑地のうち、都緑-4「(仮称) 原田緩衝緑地」は、大阪国際空港周辺緑地事業の緩衝緑地Ⅱ期事業の計画地で、その一部は現在「緑と食品のリサイクルプラザ」や「緑化樹木見本園」、「記念樹の森」など、主にみどりに関連する施設などの敷地として利活用しています。

「第2次豊中市みどりの基本計画」では、「緑と食品のリサイクルプラザ」について、花とみどりの名所、市民活動の場として位置づけ、資源循環や緑化の啓発を進めるとともに、「緑化樹木見本園」及び「記念樹の森」については、緑化啓発やみどりに親しむ場として有効に活用していくことを示しています。

同地に隣接する千里川土手は、飛行機の着陸を間近で見られる貴重な場所として、令和元年(2019年)にトリップアドバイザーの「エクセレンス認証」(\*)を受けました。

こうした状況を踏まえて、大阪国際空港周辺地域の活性化を目的に、(仮称) 原田緩衝緑地の整備を進めるとともに、千里川土手と一体的な空間として魅力的なスポットとするため、関係機関と連携・協議を進めます。

※世界最大級の旅行プラットフォームであるトリップアドバイザー社による認証。

最高のサービスを継続的に提供し、過去1年間にわたり高評価の口コミを継続的に獲得した施設に与えられる。

### (2) 対象

#### ア. 位置

原田中2丁目地内(大阪国際空港の南東)

#### イ. 敷地面積

約6ha

#### ウ. 土地の所有者

新関西国際空港株式会社(駐車場を除いて市が無償借用)

#### エ. 法規制等

(仮称) 原田緩衝緑地は、空港に近接し、航空灯火のある航空保安施設が存在するため、「航空法」による制限事項があります。航空機が低空で進入する直下であることから、航空機運航の安全に関する規制を前提に、空港運営や安全運航を司る関係機関との協議を重ねる中で、具体的な整備・利活用内容を定めます。

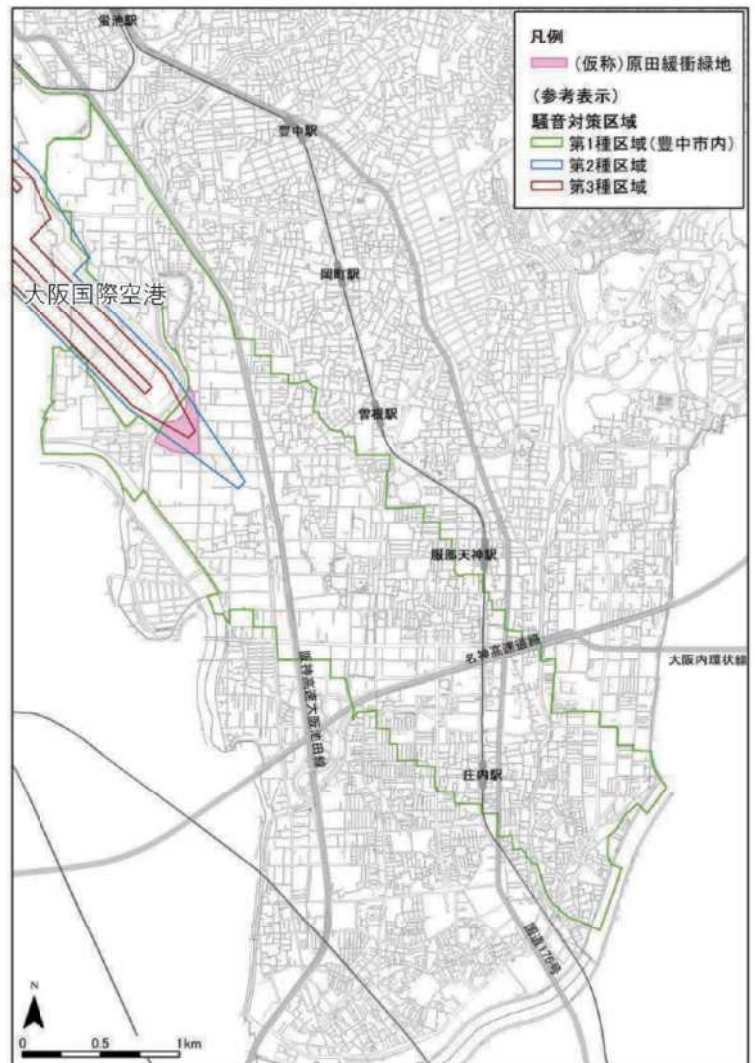


図 5-1 (仮称) 原田緩衝緑地位置図

表 5-1 航空法による制限事項

区分	根拠法	制限事項
高さ	航空法第 49 条 及び 56 条の 3	対象地では海拔高 12～18m 程度以上の高さの建物等の設置は禁止（対象地は海拔高 6～10m 程度のため、それを考慮した高さとする必要がある）
照明等	航空法第 52 条	航空灯火の明瞭な認識を妨げる又は航空灯火に誤認される照明等の設置は禁止

**オ. 多様な整備・管理運営手法の活用**

「都市公園法」に基づき、都市計画施設の緑地（都市公園）として整備し、管理運営を行うため、事業のアイデアと管理運営のノウハウの活用を目的として、公民連携手法の導入を図ります。

表 5-2 主な公民連携手法の導入による整備・管理手法

区分	根拠法	概要
DBO 方式	—	行政が資金を調達し、民間の経営能力及び技術的能力を活用し、公共施設等の設計、整備及び管理運営等を一括で発注する方式
P-PFI 方式	都市公園法	都市公園に飲食店、売店等の公園利用者の利便の向上に資する公募対象公園施設を設け、又は管理しようとする者が、当該施設から生じる収益を活用し、周辺の園路や広場など特定公園施設の整備等を一体的に行うことを公募により認定する方式
設置管理許可制度	都市公園法	公園管理者以外の者が、都市公園に公園施設を設け、又は管理することを許可する制度
指定管理者制度	地方自治法	地方公共団体が指定する者（指定管理者）に、公の施設の管理を行わせる制度。指定管理者の指定の手続き、管理の基準及び業務の範囲等を条例に規定する必要がある。



## カ. 施設状況

現在の施設の設置状況は次のとおりです。



図 5-2 (仮称) 原田緩衝緑地現況図

### (3) 事業方針

飛行機の鑑賞、みどりとのふれあい、人の交流をキーワードに、原則として既存施設の活用を図りながら、次のとおり整備方針を示します。また、地元住民をはじめ、市内外へ利用者を拡大していくことを想定し、提供する場ごとの整備イメージとイメージ図を示します。

#### ○整備方針

## 大空と大地、賑わいから生まれる地域の活性化

### ● 迫力ある飛行機の離着陸を楽しめる場

飛行機を真下から間近で鑑賞することができる立地特性を活かし、大空を飛ぶ飛行機を見渡しながらくつろげる場とするため、こうした眺めを十分に活かせる展望施設を整備し、空港を身近に感じられる機会を提供する。

### ● 緩衝緑地の機能を備えたみどりにふれあえる場

みどりとふれあい、大地を感じられる場とするため、既存のみどりに関連する施設を活用するとともに、花の鑑賞や地産地消等の新しい楽しみも付加して、みどりと親しむことができる機会を提供する。

### ● 人と人が交流する賑わいの場

市内外から人が集まり、交流や賑わいを創出するため、癒しや安らぎ、感動などが得られ、貴重な体験や体感ができる施設を設置し、心から楽しむことができる機会を提供する。

#### ○整備イメージ ※確定したものではなく、あくまでイメージとして想定したもの

テーマ	提供する場	めざす利用の姿	考えられる導入施設 (既存施設を含む)
大空	大空を見上げながら、くつろげる場	飛行機を観賞しながら楽しめるバーベキュー、ゆったりと飛行機鑑賞ができる展望施設、複合遊具、サクラなどに多くの人が集まっている。	バーベキュー広場、展望・芝生広場、遊具・サクラ広場
大地	土、みどりに積極的にふれあえる場	農体験やみどりの観察、リサイクル施設の見学などに、人々が楽しみながら参加している。	ウェルカムガーデン、市民花壇、自然観察園、緑と食品のリサイクルプラザ、体験農場、緑化樹木見本園、記念樹の森、農業用送水施設
賑わい	市内外から人が集まる魅力的な場	賑わいを生み出す施設に多くの人が集まり、飲食や地場産野菜などの購入、イベントなどの魅力あるスポットを楽しんでいる。	案内施設(カフェ)、マルシェ・イベント広場、駐車場・駐輪場

# 第5章 重点事業

○整備イメージ図 ※確定したものではなく、あくまでイメージとして想定したもの

【基本コンセプト】大地と大空を体感できる賑わいの交流拠点



## エントランスゾーン

【テーマ】気軽に立ち寄りやすいくつろげる場

【コンセプト】視覚的に楽しめるみどりの育成や体感

### 【新規施設】

- ◆案内施設（カフェ）  
利用者への案内を兼ねたカフェなどの施設を整備



インフォメーションセンターを兼ねたカフェ  
千里南公園カフェレストラン bird tree  
(出典:吹田市 HP)

- ◆市民花壇  
利用者が立ち入りやすい雰囲気づくり（開放的なエントランスや園路、花壇等を整備）



市民ボランティア等による  
花壇整備

- ◆ウェルカムガーデン  
緑化樹木見本園を一部改修し、花壇や中低木の植栽、園路や休憩スペースなどを整備



ウェルカムガーデンイメージ  
(清谷池公園バラ園)

### 【既存施設】

- ◇駐車場・駐輪場  
現在は南側に駐車場があり、自動車と歩行者が同じ門から出入りしているが、安全確保のためにその動線を分離するとともに、駐車場の拡張と駐輪場を別途整備

- ◇記念樹の森  
市民の記念樹が植えられている場所を環境学習の場として活用



- ◇緑化樹木見本園  
自宅などに植える樹木の見本を展示している場所を活用し、ウェルカムガーデンと一体的に公開



## 農と自然体験ゾーン

【テーマ】食を楽しみ、みどりと親しみ学べる場

【コンセプト】みどりや地産地消の体験、資源循環や地産地消の学習

### 【新規施設】

#### ◆マルシェ・イベント

広場  
体験農場で育てた野菜、地域農家が生産した野菜等を販売する広場を整備  
キッチンカーの出店、地域の祭りやフリーマーケットなどのイベントでも活用



#### ◆自然観察園

農業用送水施設と連動した自然観察園を整備。市民団体等による親子向け自然観察会、カワナ放流会などを実施



### 【既存施設】

◇緑と食品のリサイクルプラザ  
学校給食の残渣と剪定枝から製造する堆肥化施設の臭気対策等を充実し、資源循環啓発の場として活用



#### ◇体験農場

堆肥化施設の堆肥を活用した農場について、野菜やお米などの栽培、収穫体験ができる場として活用



#### ◇農業用送水施設

高度下水処理水を自然の力で水質浄化した農業用水を供給する施設をビオトープとして活用



## 飛行機鑑賞ゾーン

【テーマ】飛行機を眺めながら、快適な時を過ごす場

【コンセプト】飛行機や空港の臨場感の体感、季節を感じる景観の鑑賞

### 【新規施設】

#### ◆展望・芝生広場

飛行機の離着陸を鑑賞しながら、くつろげる芝生広場や展望デッキ、ベンチなどを整備



展望広場のイメージ

(画像提供元：

Snøhetta/Christian Flatscher)

#### ◆遊具・サクラ広場

子どもが遊べる複合遊具やアスレチック、健康遊具等の子どもからお年寄りまでが野外レクリエーションを楽しめる広場を整備



サクラなどの花木を植え、飛行機を見ながらピクニックが楽しめる広場を整備

さくら広場(出典:PanasonicHP)

#### ◆バーベキュー広場

飛行機を眺めながら現地で調達した野菜等が食べられる広場を整備



アグリパーク伊勢原(出典:株アグリメディアHP)



### (4) 概ねの事業スケジュール

項目	令和 4 年度 (2022 年度)	令和 5 年度 (2023 年度)	令和 6 年度 (2024 年度)	令和 7 年度 (2025 年度)	令和 8 年度 (2026 年度)
事業者選定	●	●			
基本設計		●	●		
実施設計			●	●	
整備工事			●	●	●
供用開始				●	●

※いずれも最短でのスケジュールを示しています。

## 2. 走井地区内緩衝緑地の利活用

### (1) 目的

走井地区内緩衝緑地は整備済みの緩衝緑地で、閉鎖型緑地として整備した場所ですが、薄暗くて防犯面や不法投棄が多いなどの景観上の課題があることから、この課題を解消するとともに、市民などが飛行機やみどりにふれあい、ゆとりある時間と空間を親しむ場を創造することを目的として、平成30年度（2018年度）から地元団体や関係団体と協力して利活用を進めています。

### (2) 対象

#### ア. 位置

走井2丁目地内（大阪国際空港の東）

#### イ. 敷地面積

約8,500㎡

#### ウ. 土地の所有者

新関西国際空港株式会社  
（市が無償借用）

#### エ. 法規制等

走井地区内緩衝緑地は「航空機騒音防止法」の騒音対策区域（第1種区域）内に位置します。

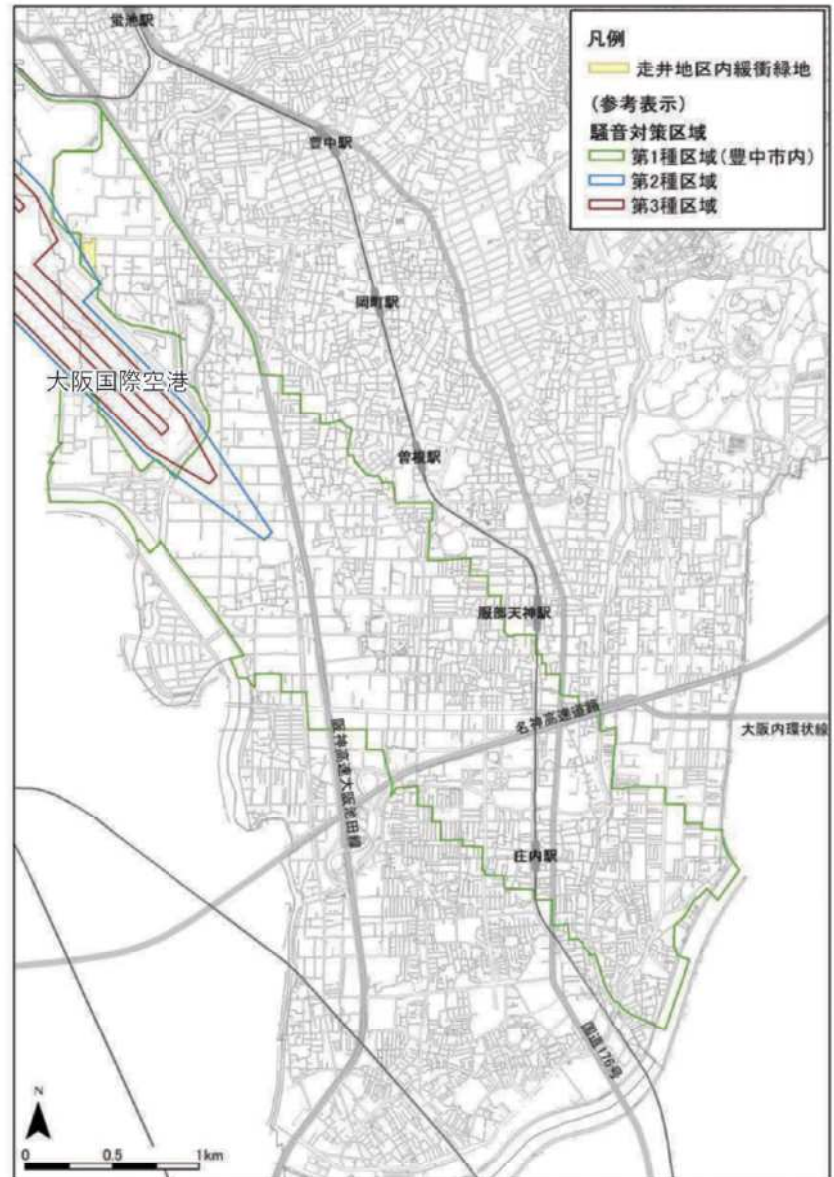


図 5-3 走井地区内緩衝緑地位置図

### (3) 事業方針

- 低層の草花を活かし、多種多様な1年草や多年草を咲かせる花畑やサツマイモ畑などを整備します。
- 空港や空港に離着陸する飛行機を見渡せる環境を活用し、花が咲いている時期など年に数回、市民などに一般開放する出店ブースを設けたイベントなどを行います。
- 関係団体などとともに、新たな利活用の方策について検討します。



図 5-4 走井地区内緩衝緑地利活用区域図

### 3. 共同利用施設の設備の充実

#### (1) 目的

共同利用施設は、建設から 50 年を超える施設もあり、老朽化による維持管理費の増大、トイレ改修、バリアフリーへの対応、駐車場の不備などが課題となっています。

こうしたことから、騒音対策施設である共同利用施設の利便性の向上と利用促進のため、施設の改修や建替えなどによる設備の充実を図ります。

また、管理運営委員会の意向を踏まえながら、運営方法や利用条件の見直しなどの新たな仕組みを検討し、今後の円滑な管理運営や利活用を進めます。

#### (2) 対象

○現在、共同利用施設として運用している全 34 施設

○利用区域が騒音対策区域外にある 11 施設については、共同利用施設として運用している間は、設備の充実をはじめ、運営方法や利用条件の見直しなどの新たな仕組みを検討します。

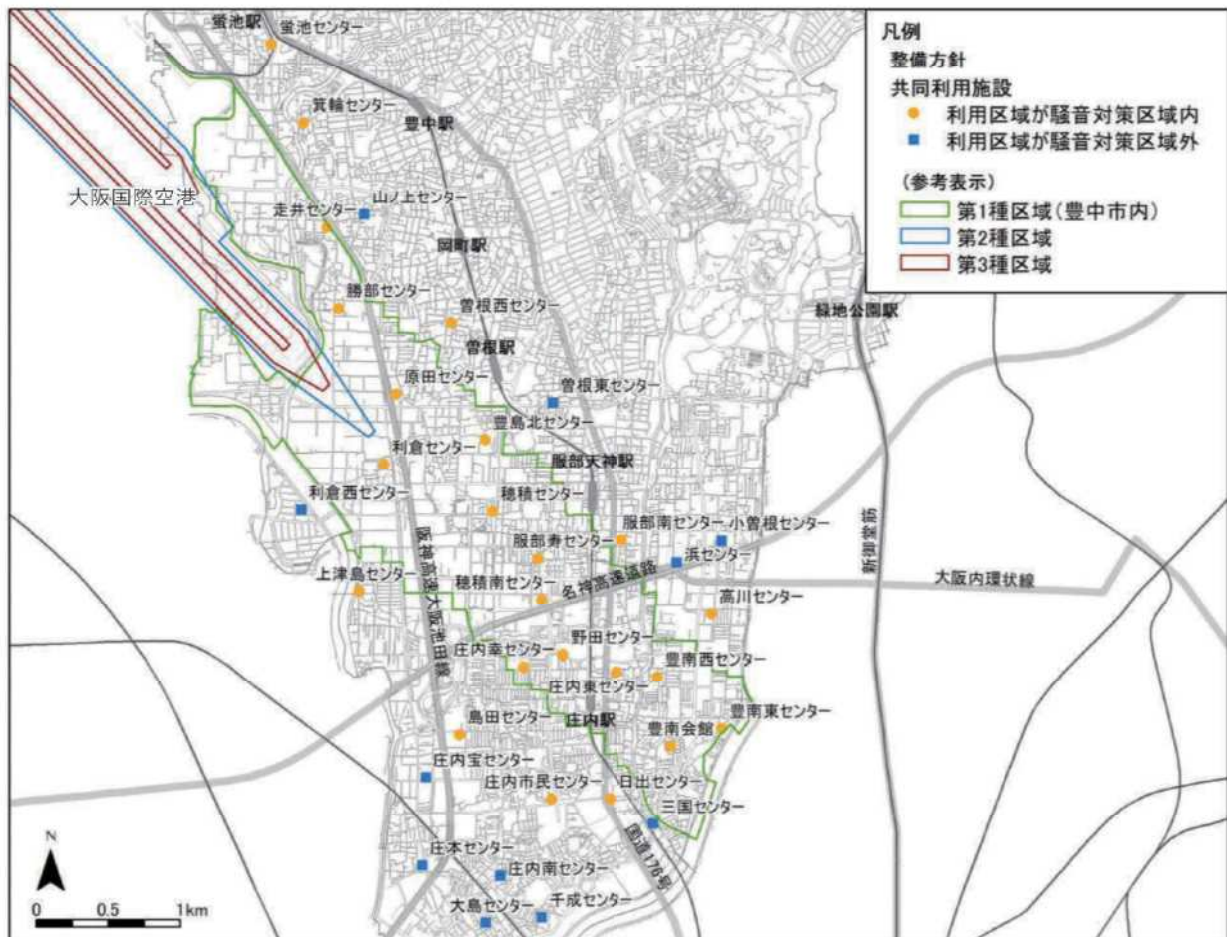


図 5-5 共同利用施設位置図

#### (3) 事業方針

○改修や建替えに関するスケジュールなどの修繕・更新計画を作成します。

○トイレの改修、駐車場・駐輪場の整備、バリアフリー対応、インターネット環境の整備、エレベータ設置などの設備の充実を検討します。

○管理運営方法や利用条件の見直しを進めます。



## ○修繕・更新の考え方（参考）

豊中市公共施設等総合管理計画に基づく個別施設計画（令和2年（2020年）9月）より抜粋

II. 対策内容と実施時期

### 1. 目標耐用年数と更新周期の考え方

目標耐用年数は、日本建築学会の「建築物の耐久計画に関する考え方」を参考に、本計画においては、次のように設定します。

鉄筋コンクリート造または鉄骨鉄筋コンクリート造の施設については、目標耐用年数を築後80年としています。これは整備後に適切なメンテナンスが実施されていることを前提とするものであるため、すでに築後50年以上が経過している施設については、目標耐用年数を60年として設定しています。

表1. 構造別の目標耐用年数

構造種別		目標耐用年数
鉄筋コンクリート造		80年
鉄骨鉄筋コンクリート造		※ただし、築後50年以上が経過している施設については60年
鉄骨造	重量鉄骨	60年
	軽量鉄骨	40年
コンクリートブロック造		60年
木造（事務所等小規模施設）		40年

目標耐用年数から、築年数を引いた年数を「残存耐用年数」と定義します。本計画では、残存耐用年数が短い施設群から順に3グループに分割し、グループごとに、計画期間中の対策内容を整理しています。

実際の再整備の優先順位の検討にあたっては、残存耐用年数以外に以下のような要素が考慮されます。

- ◎ 定期修繕により機能維持されていることから、再整備を見送るもの
- ◎ 築年数の割に経年劣化が進んでいることから、再整備を早めるもの
- ◎ 政策的判断により再整備を早めるもの

本計画では、各施設所管部局で定める再整備計画等により、現時点で概ねスケジュールが定まっている案件については、該当する時期に再整備を行うものとし、それ以外の案件については、残存耐用年数のグループ分けに従いスケジュールを当てはめています。

毎年度見直しを行う中で、スケジュール及び対策内容が確定した案件については、随時計画に反映し、中長期的な見通しを精査していきます。なお、所管部局においては、当該年度の予算査定における財源の中で各事業の実施を確定するものとします。

5

II. 対策内容と実施時期

### 計画最終年度までの更新周期の考え方

#### グループ① 残存耐用年数：20年未満

老朽化が進んでおり、一部、定期的な修繕により機能維持されている施設を除いては、優先的に建替えや解体が必要となる施設グループ。著しい不具合が生じた場合を除き、大規模な修繕及び改修を実施しません。建替えを行った後は推奨される周期に従い予防保全を行います。

#### グループ② 残存耐用年数：20～39年

老朽化が進んでいるものの、設備機器の更新などにより当面では問題なく使用可能と考えられる施設グループ。計画期間中に、設備等の改修を中心に、維持修繕工事を行います。ライフサイクルコストの観点から、先行して解体を行う場合もあります。

#### グループ③ 残存耐用年数：40年以上

比較的築年数が浅く、適切な保全により、今後長期的に活用することが可能と考えられる施設グループ。計画期間中に、大規模改修を行います。



6

### ○共同利用施設の修繕・更新周期の位置づけ

	第1期 令和2年(2020年)～令和10年(2028年)	第2期 令和11年(2029年)～令和22年(2040年)
グループ①	勝部	豊南会館、原田、利倉
グループ②	高川、野田、島田	三国、庄内東、小曾根、上津島、服部南、浜、豊南東、庄本、服部寿、豊南西、箕輪、走井、庄内南、千成、大島、利倉西
グループ③	山ノ上、蛸池、豊島北、庄内宝、庄内幸、日出、曾根西、曾根東、庄内市民	穂積南、穂積

## 第6章 推進体制

---

## 第 6 章 推進体制

本構想は、都市計画緑地や共同利用施設など多様な施設の整備の方向性について示しており、施設の整備や利活用、運営や維持管理などに事業者や市民の支援・協力が必要不可欠であることから、庁内関係部局や庁外の関係機関、事業者や市民と連携を図りながら本構想を推進します。

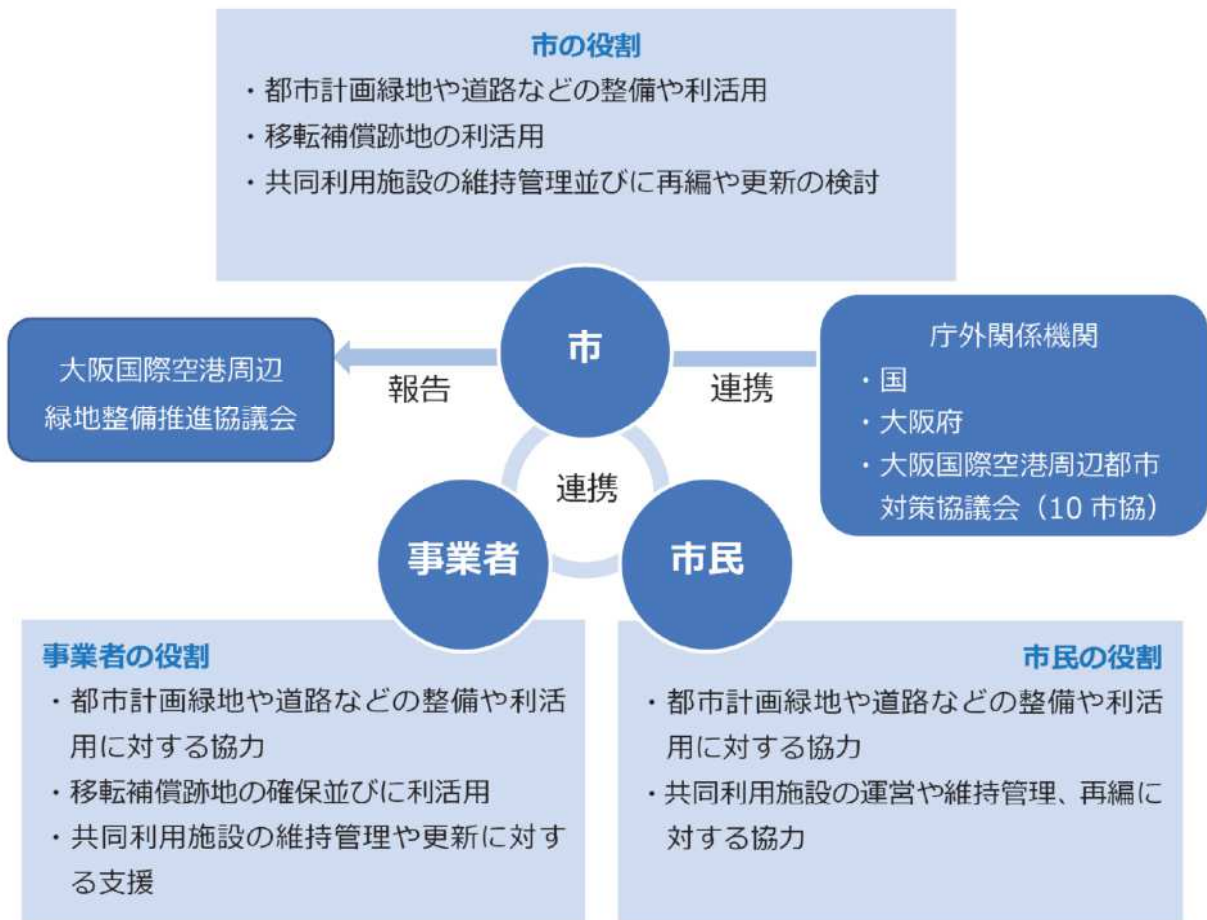


図 6-1 推進体制図

本構想に示した整備方針などを着実に進めていくため、計画 (Plan)、実行 (Do)、評価 (Check)、改善 (Act) を繰り返す「PDCA サイクル」を用いた進行管理を行います。



**大阪国際空港周辺地域整備構想**

令和4年（2022年）3月

豊中市都市活力部空港課

〒561-8501 大阪府豊中市中桜塚3丁目1番1号

電話：06-6858-2111



豊中市

TOYONAKA CITY