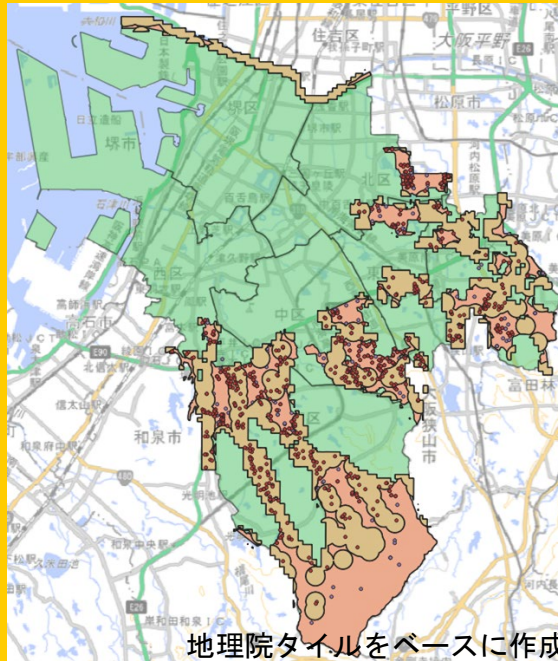


堺市市街化調整区域の現状

～過去11年から見る住宅立地基準の適正化～

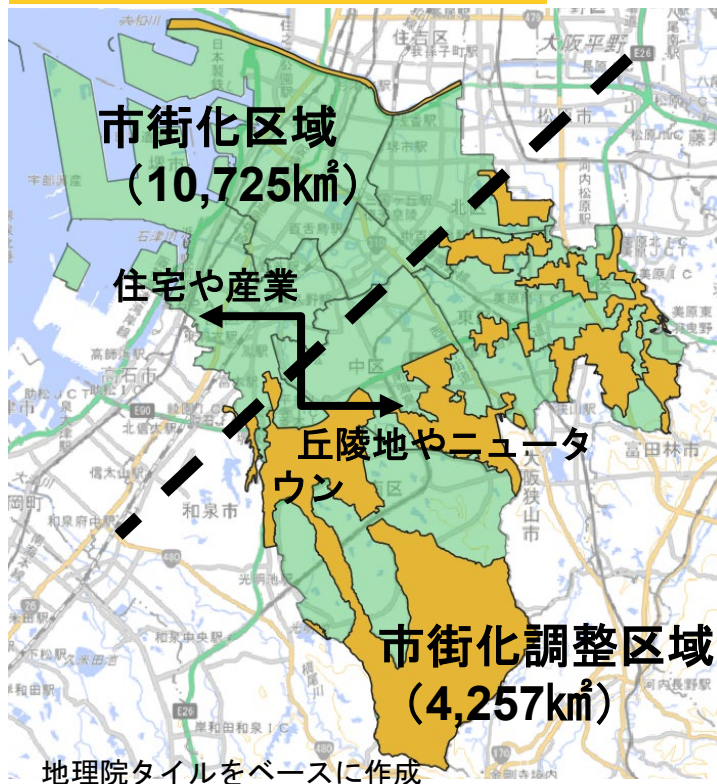


大阪府堺市宅地安全課

1.堺市全体から見る市街化調整区域

市街化区域と市街化調整区域の申請状況（過去11年間）

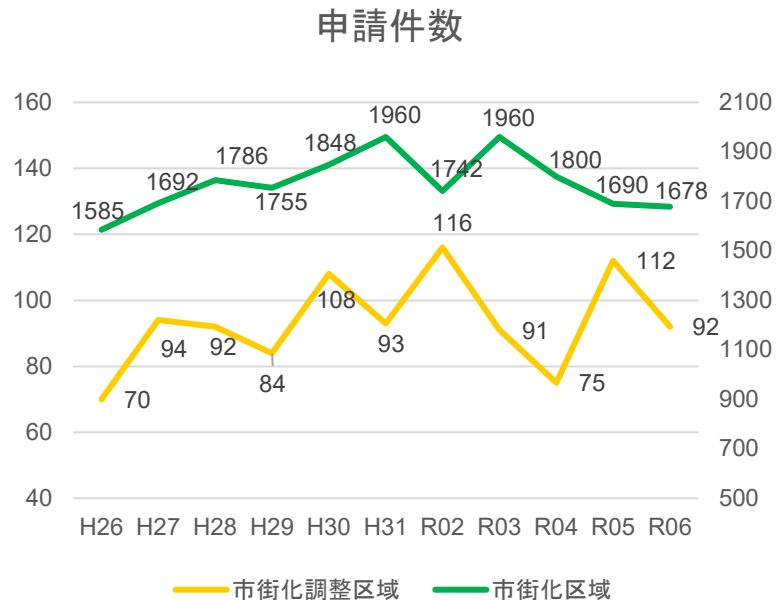
堺市の区域区分（R6）



※要否判定とは：都市計画法の開発行為・建築物の建築行為を行う際に、対象法令の適用要否を市が判定するもの。

要否判定※の申請数

市街化区域と市街化調整区域の申請数には比例関係が見られない。



11年合計

市街化区域：19,496件

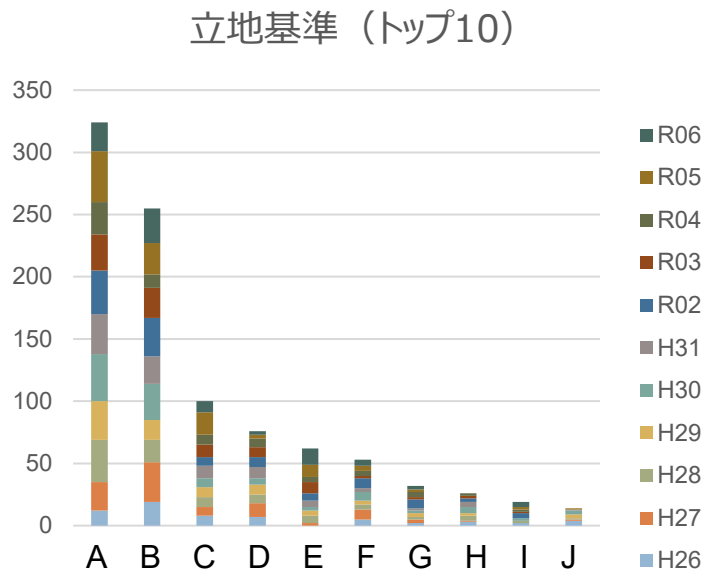
市街化調整区域：1,027件

約1/19

2. 市街化調整区域における立地基準の現状

立地基準（都市計画法34条）の申請数に基づく傾向分析

立地基準の申請状況（H26～R6：1,027件）



立地基準	総計	要件（※黄色は住宅が建つ可能性がある立地基準）
基準A	324	住宅（宅地として20年経過、敷地要件あり）
基準B	255	既存建築物の建替 （線引き以前等であり開発許可は受けていない土地）
基準C	100	日常生活に必要な店舗、公益上必要な建築物
基準D	76	農家住宅等。
基準E	62	既存建築物の建替 （線引き後開発許可を受けた土地）
基準F	53	分家住宅等
基準G	32	幹線道路沿いの流通施設、小売店舗
基準H	26	公共建築物
基準I	19	開発審査会の議を経たもの。
基準J	14	沿道サービス施設（飲食店、コンビニ、ガソリンスタンド）
総計	961	上位10位で全体申請数の約93%を占めている。

- 年度ごとの申請数や種類の変動は少なく、毎年ほぼ同じ傾向で推移。
- 用途が多様に見えるものの、実際には住宅系の立地基準に申請が集中している。
- その中でも、堺市独自の「基準A」が突出しており、現行基準は住宅建築を相当程度許容する構造になっている。

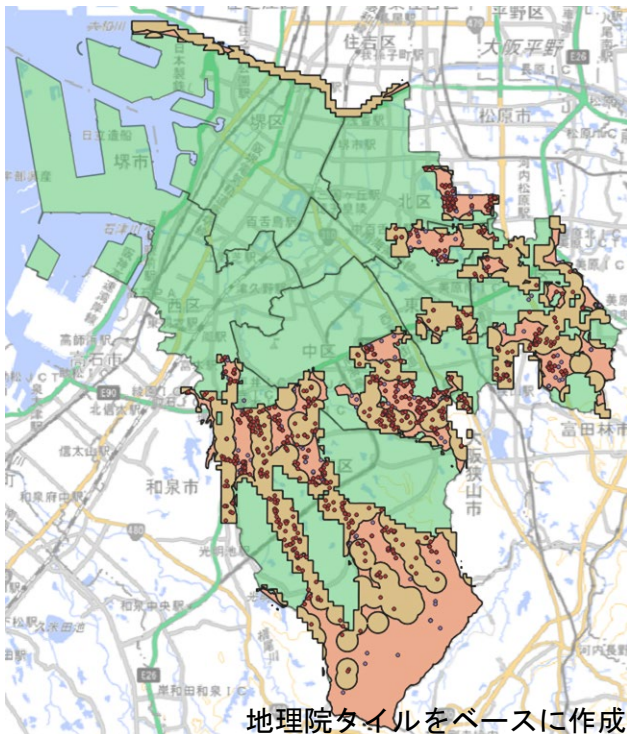
堺市調整区域の立地基準：<https://www.city.sakai.lg.jp/kurashi/jutaku/kenchiku/shidou/kaihatsu/kaihatsukijun/kaihatsu.html>

3.立地基準の実態と施策への影響をどう考えるか

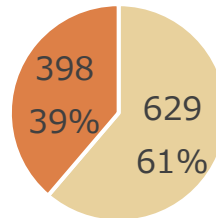
公共交通機関と申請分布の分析

公共交通機関と申請数

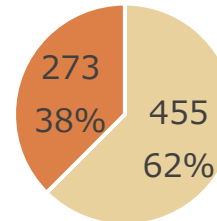
▶GoogleEarth



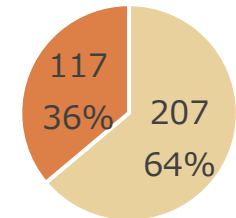
全体数



住宅申請数



基準A申請数



■ 公共交通圏内 ■ 交通空白地

堺市立地適正化計画と同様に、バス停から300m圏内・鉄道駅から800m圏内を「公共交通圏内」と設定。
(※立地適正化計画では乗合タクシー停留所も検討対象)

- 交通空白地（公共交通圏外）での申請は 約4割。
- 基準を住宅系に絞ってもほぼ変わらない。

申請数が増えるほど、交通空白地での建築が増加する傾向。
⇒立地基準の適正化が必要

4. 申請者住所と同じ町内での住宅申請

同町内※での住宅申請の特徴

同町内での住宅申請 ▶GoogleEarth

※同町内：申請者の住所町名と開発地が同じ町内。

- 同町内率が50%以上（1票で変わるものは除く）の町はAの1件である。
⇒実際、住民活動や地域コミュニティが強い。
- 一方で、同町内率が低い（＝他町流入が多い）町が多数。

同じ町に住み続けた
いという住民ニーズ
は存在。

しかし他町から移動
してくる人が多い。
⇒公共交通との関係性
は...？

町名	住宅 申請数	同町内 申請数	同町内%
A	33	20	60.6%
B	11	6	54.5%
C	11	6	54.5%
D	25	13	52.0%
E	34	17	50.0%
F	18	9	50.0%
G	12	6	50.0%

町名	住宅 申請数	同町内 申請数	同町内%
H	13	1	7.7%
I	12	1	8.3%
J	18	2	11.1%
K	11	2	18.2%
L	14	3	21.4%
M	13	3	23.1%
N	33	8	24.2%
O	36	9	25.0%
P	13	4	30.8%
Q	15	5	33.3%
R	38	13	34.2%
S	37	13	35.1%
T	43	16	37.2%
U	20	8	40.0%
V	20	8	40.0%
W	30	13	43.3%
X	13	6	46.2%
Y	13	6	46.2%

（※H26～R6 の住宅申請数が 10件以上の町のみを抽出。）

5. 他の町からの住宅申請の特徴と公共交通との関係性

公共交通機関との関係性

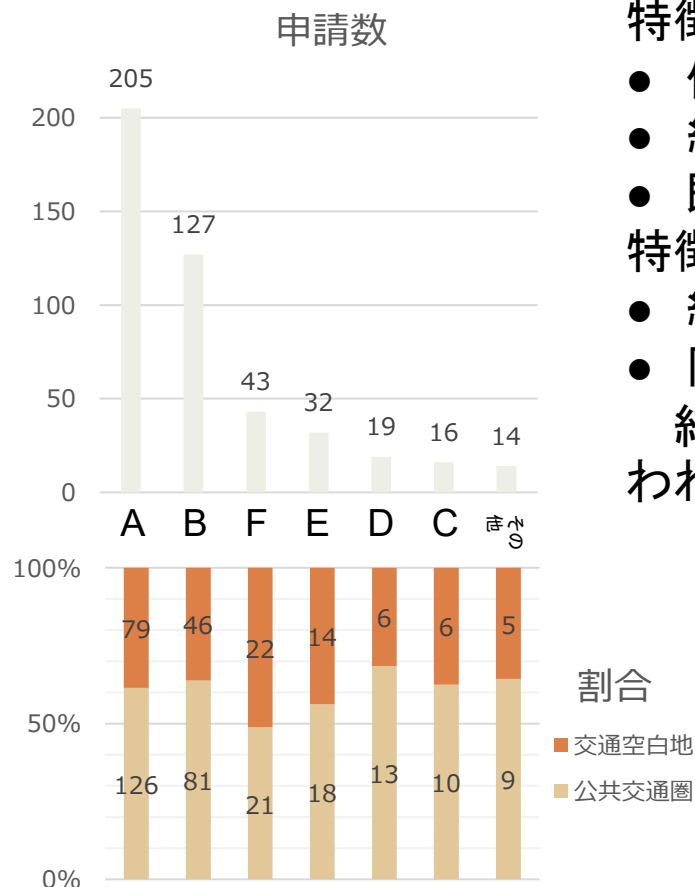
他町からの申請に絞った特徴 ▶GoogleEarth

特徴1：「基準A」（最多）

- 他の町からの申請数も多い。
- 約4割が交通空白地での申請。
- 既成住宅地に住宅建築を許容する基準である。

特徴2：「基準F」

- 約5割が交通空白地。
- 同町内で本家の近くに住むための制度であり、結果として交通空白地での立地が多くなったと思われる。



交通空白地での住宅申請が多数ある理由の一つは、立地基準（特に基準A）が公共交通要件を持っていないため。
⇒「コンパクト＋ネットワーク」の視点が抜けている。

6.まとめ

市街化調整区域における住宅立地基準の方向性

市街化調整区域は本来、市街化を抑制する区域である。しかし、そこに住み続けたいという住民ニーズは存在している。本市の課題としては空き家の増加・インフラ維持コストの増大・生活サービスの維持困難化等多数あり、コンパクト＋ネットワークが求められている。

住民ニーズを尊重しつつ、地域の将来負担を減らすために交通空白地での住宅立地は抑制し、公共交通にアクセスしやすいエリアへ誘導する立地基準へ転換すべきであると考えている。

（可視化を行ったことによるメリット）

結論そのものは思いつく内容かと思いますが、可視化することで課題がより明確となり、関係者への説明がスムーズに行えました。

堺市PR



世界遺産
百舌鳥古市古墳群

環濠水辺

ミュシャ

与謝野晶子

自転車

堺打刃物

自動運転バス

気球

鉄砲鍛冶屋敷

千利休

けし餅

くるみ餅

線香

町屋歴史館

