

第2章 景観の現状

2-1 本市の概況

(1) 市の位置

本市は、大阪市の中心部から南に約 30km、鉄道で約 30 分の距離にあり、大阪市と和歌山市との中間に位置するとともに、平成 6（1994）年に開港した関西国際空港に近接しています。

市域面積は 43.93km²であり、海、平地、丘陵地、山間地と多様な地形を有するだけでなく、大阪府における貴重な自然海浜である二色の浜、ブナ林（国指定天然記念物）などの自然生態が保全されている和泉葛城山、市内を縦貫して流れる近木川など、豊かな自然環境に恵まれています。

奈良時代の創建と伝わる水間寺や中世の自治都市であった寺内町などの歴史的資源とともに、太鼓台やだんじり祭などの伝統行事に代表される独自の文化を有しています。

鉄道は南海本線・JR 阪和線、道路は阪和自動車道・阪神高速湾岸線などの充実した広域交通体系で結ばれるとともに、水間鉄道が市域における公共交通の骨格を形成しています。

関西国際空港の開港に伴う都市基盤整備などを契機として、人口は緩やかながら増加が続いていましたが、平成 22（2010）年をピークに人口は減少し、今後長期にわたり少子高齢化と人口減少が続くものと予想されています。

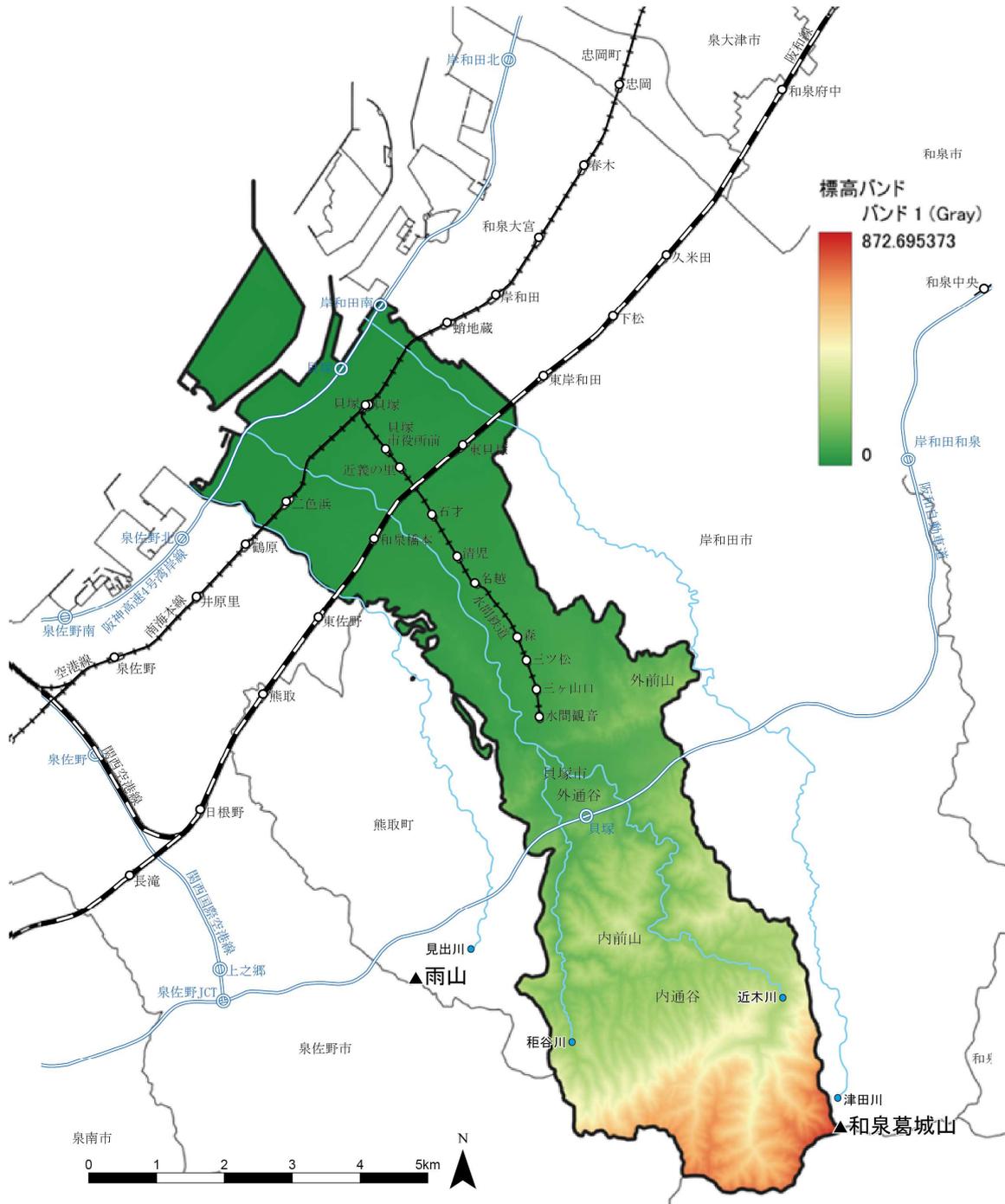


(2) 地形・地質

(地形)

本市域は南東－北西方向に細長く、南東端には和泉山脈があり、北西端は大阪湾に面しています。

市域の最高所は和泉葛城山山頂（標高 858m）です。山地の一番奥（南端）が和泉山脈、内通谷（標高 150～250m ほど）を挟んで手前に内前山（標高 400m ほど）、さらに外通谷（標高 100m ほど）を挟んで北に外前山（標高 200m ほど）が並んでいます。この外前山より北側は大きく視界が開け、丘陵性台地が広がっています。

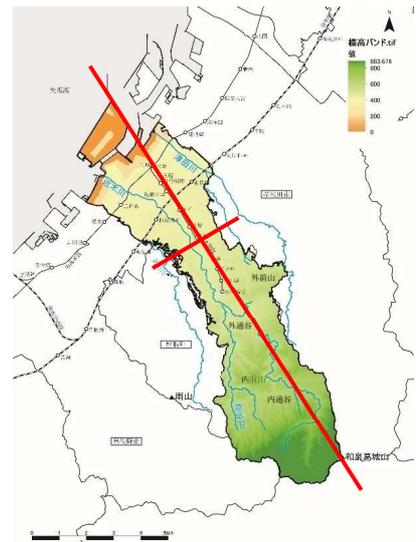


地形図

出典：国土基盤情報数値標高モデル 10m メッシュ標高を使用

市域を南北方向に断面で見ると、北部市街地から概ね水間寺周辺に向けて緩やかに勾配が続き、以南は急峻な山地地形となり、和泉山脈へと続きます。

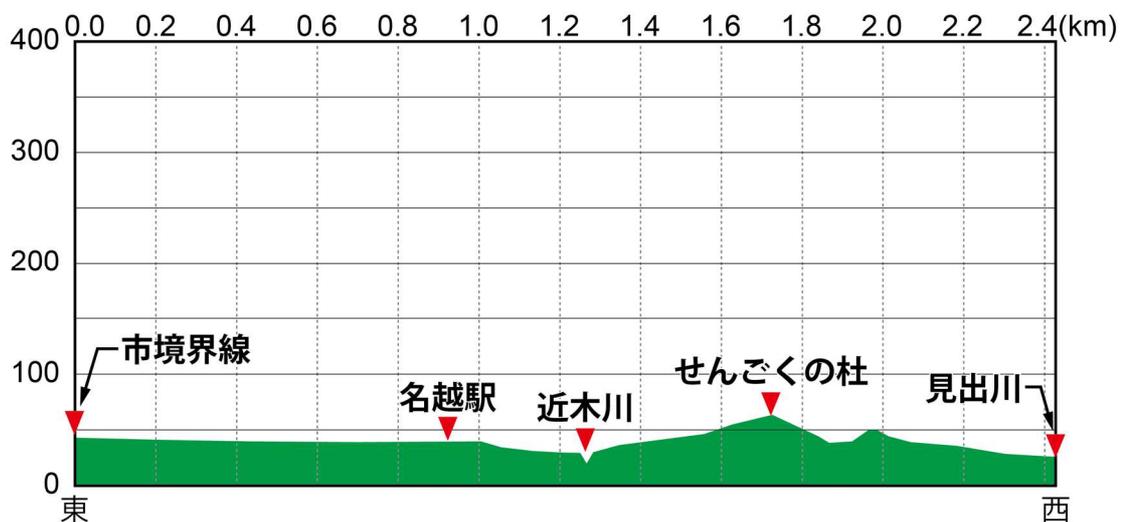
一方、東西方向に断面で見ると、平坦ではなく、東西の市域境界付近の丘陵地に挟まれ近木川などにより形成された平坦地が広がる地形となっています。



断面位置



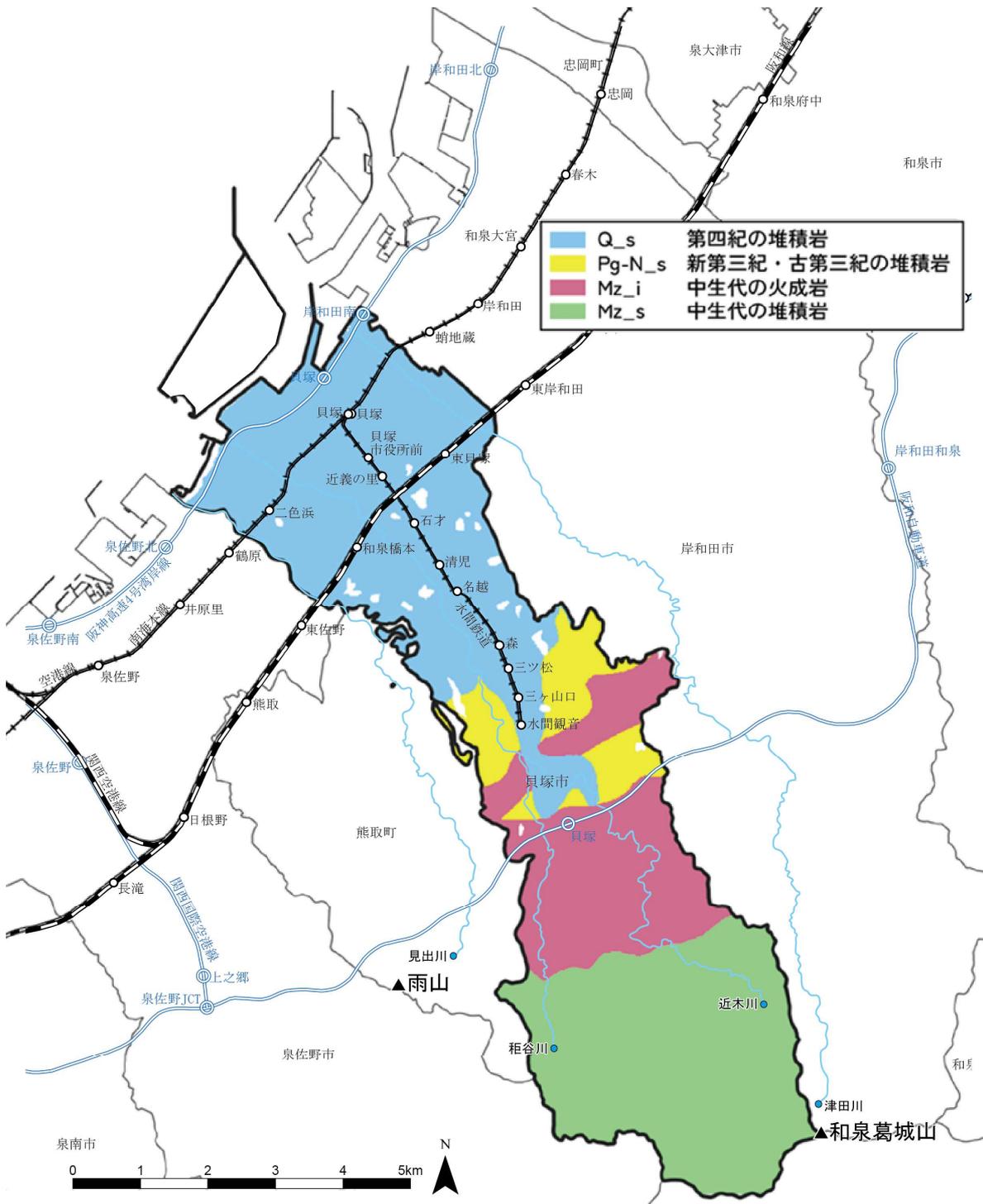
地形断面図（南北方向）
（山岳展望解析ソフト「カシミール 3D」を用いて作成）



地形断面図（東西方向）
（山岳展望解析ソフト「カシミール 3D」を用いて作成）

(地質)

市域の最も古い地質は、南部地域の中生代の堆積岩（砂岩など）・火成岩（花崗岩など）です。中部地域には新第三紀・古第三紀の堆積岩があり、北部地域の平野部には第四紀の堆積岩が分布しています。南部の山地から大阪湾に向かって順次陸地が形成されてきたことが良く分かる構成となっています。



地質の状況図

出典：20万分の1日本シームレス地質図V2を改編

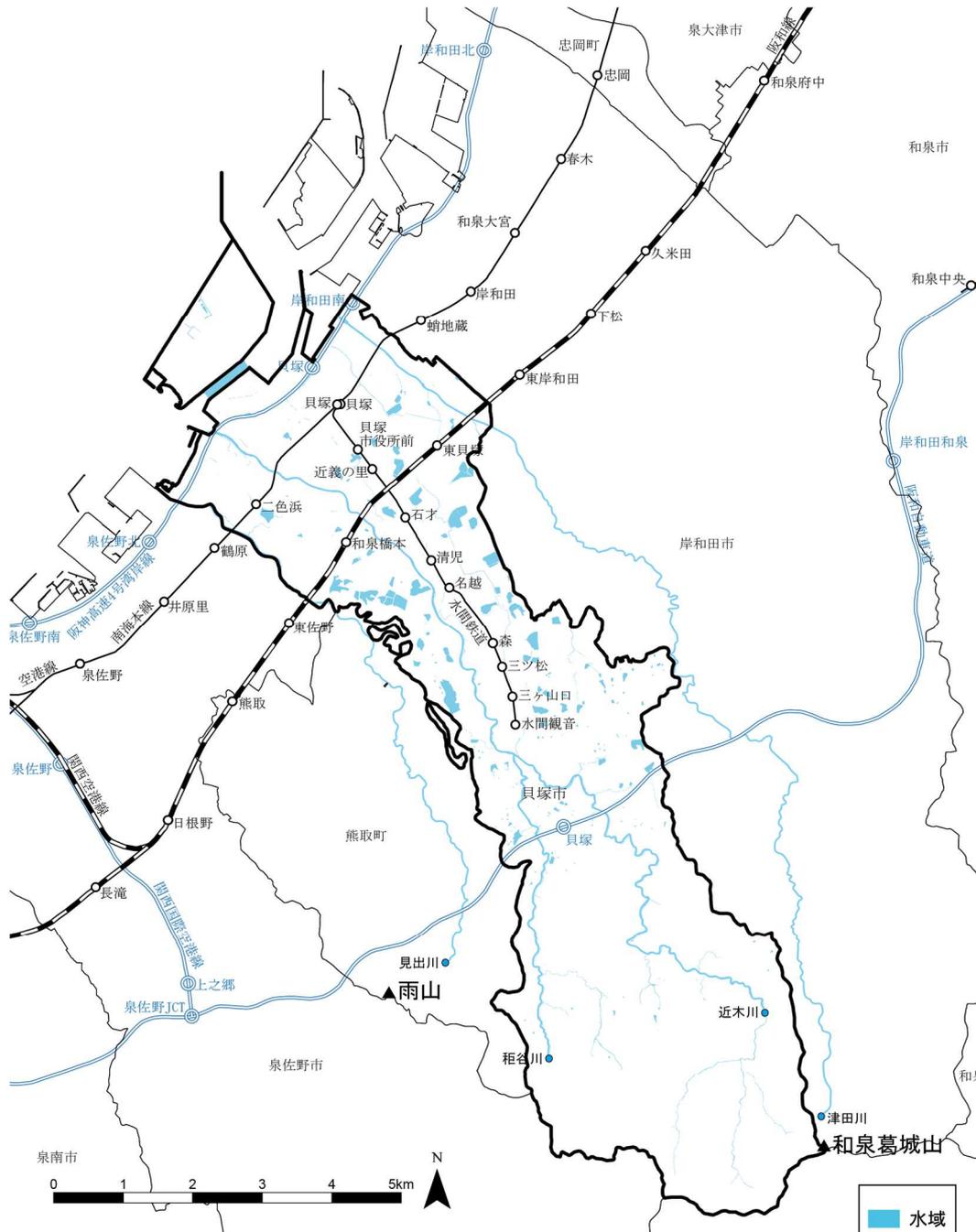
(3) 水系

市域を流れる主要河川には、近木川、津田川、見出川があります。市域の中央を流れるのが近木川で、和泉葛城山に源を発し、山間部を縫うように流れ出た後、水間で支流の稲谷川を合わせて北流し、大阪湾に注ぎます。

市域の北を流れるのが津田川です。近木川同様、和泉葛城山に源を発し、中流域までは岸和田市域を流れ、下流域で本市域を流れます。

市域の南を流れるのは見出川です。中流域まで熊取町域を流れ、下流域で市町境となっています。

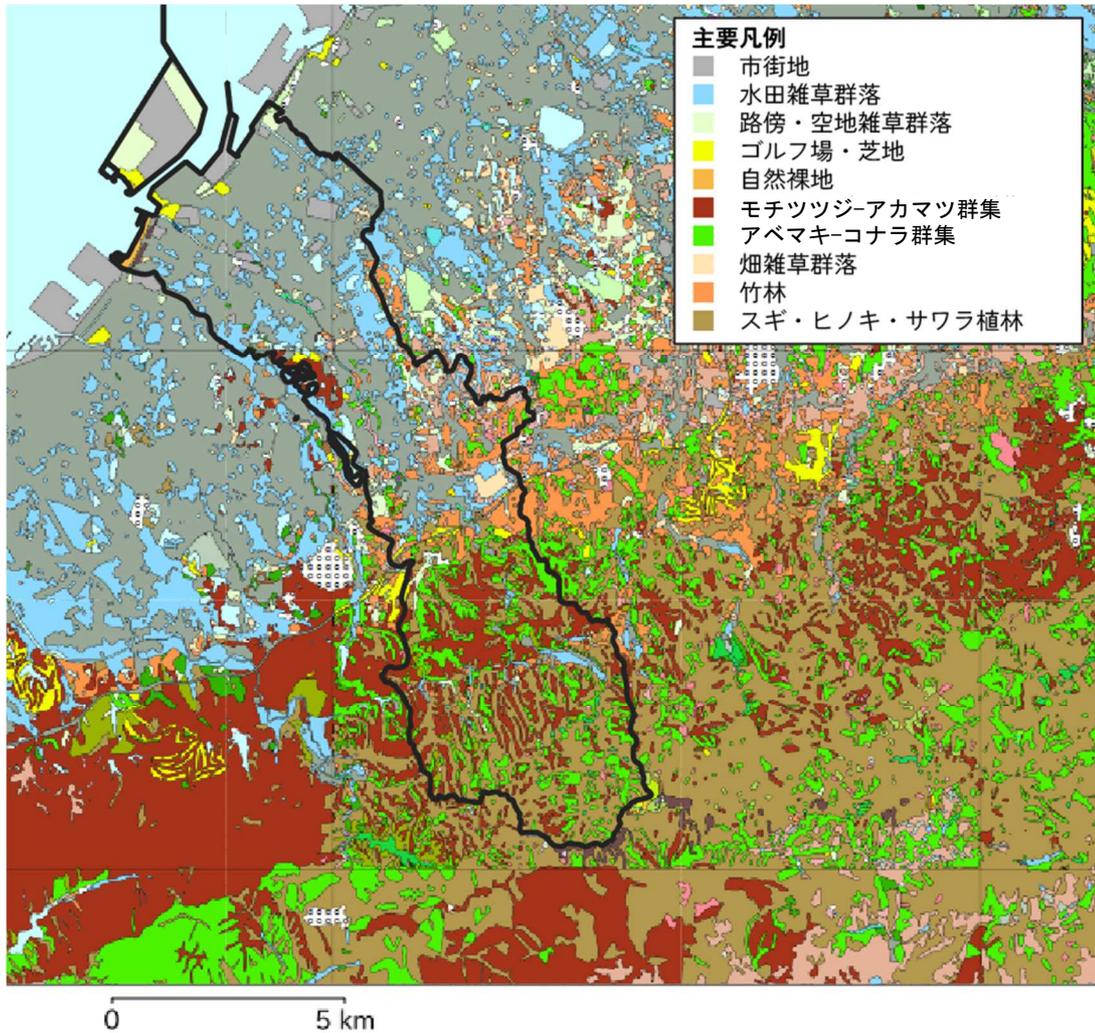
このほかに、市域には多くのため池があります。用水を確保するために長い年月をかけて形成されたものです。



貝塚市の水系
出典：国土数値情報

(4) 植生

市域は、南部に山地森林がありモチツツジ-アカマツ群集を主にアベマキ-コナラ群集やスギ・ヒノキ・サワラ植林が広がっています。和泉葛城山には本州南限圏の国指定天然記念物のブナ林があります。中部には水田や畑地のほか竹林などとともに集落地が存在しています。北部は市街化が進んでいますが一部に農地も残存しています。



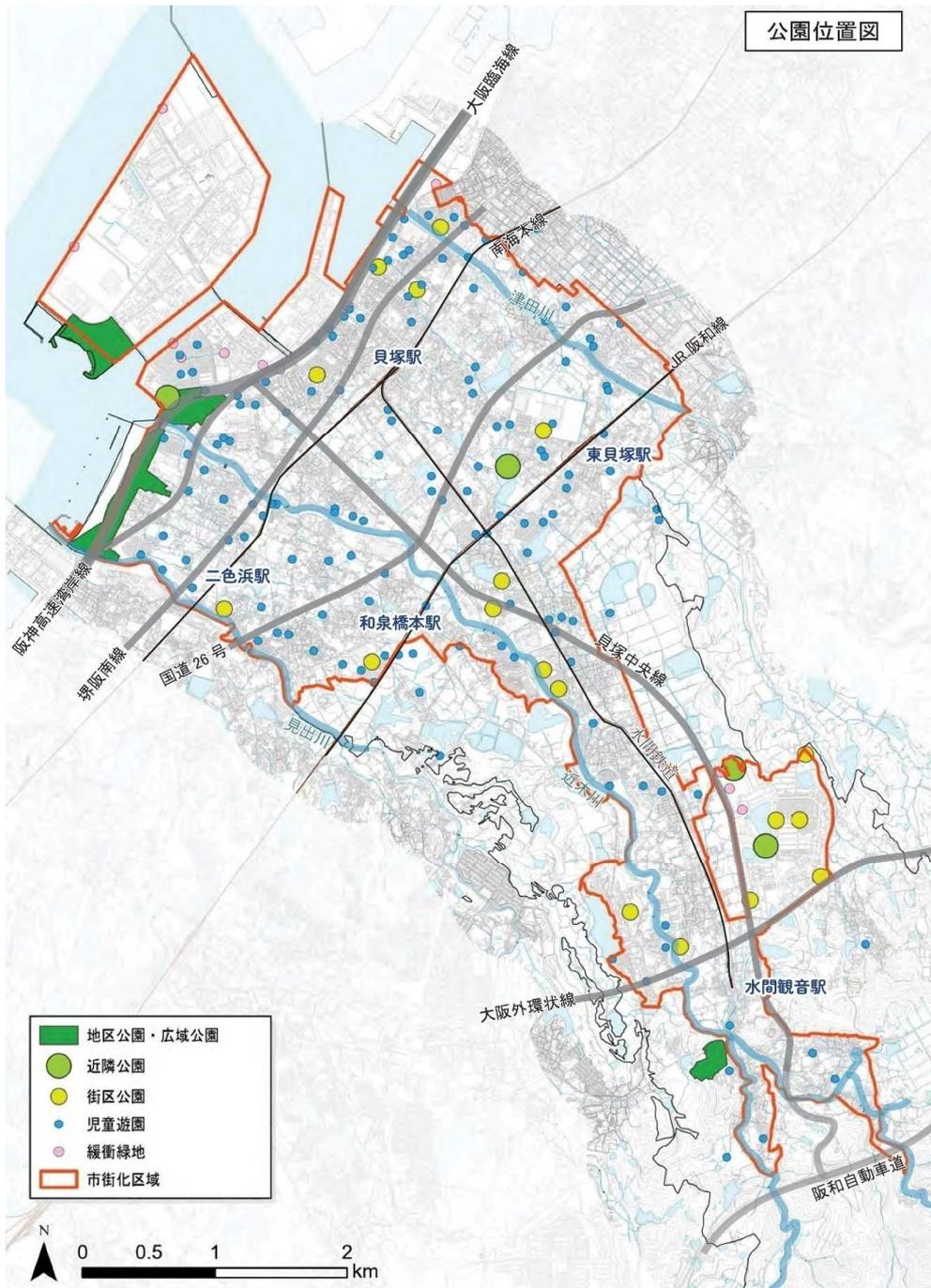
植生区分図

出典：1/25,000 植生図 GIS データ(環境省生物多様性センター、第6・7回植生調査
(平成 11 (1999) 年~平成 24 (2012) 年・平成 25 (2013) 年~)) を使用し作成

(5) 公園・緑地

本市の緑地面積の総計は、約 2,462ha となっており、このうち、市街化区域が約 268ha となっています。種別の内訳をみると、施設緑地が約 172ha、地域制緑地は約 2,337ha となっています。

本市の都市公園の総数は 35 か所、70.14ha となっており、一人当たりの都市公園面積は 8.51 m²/人となっています。さらに、その他の公園（児童遊園）を加えると、183 か所、75.43ha、一人当たりの公園面積は 9.16 m²/人となっています。



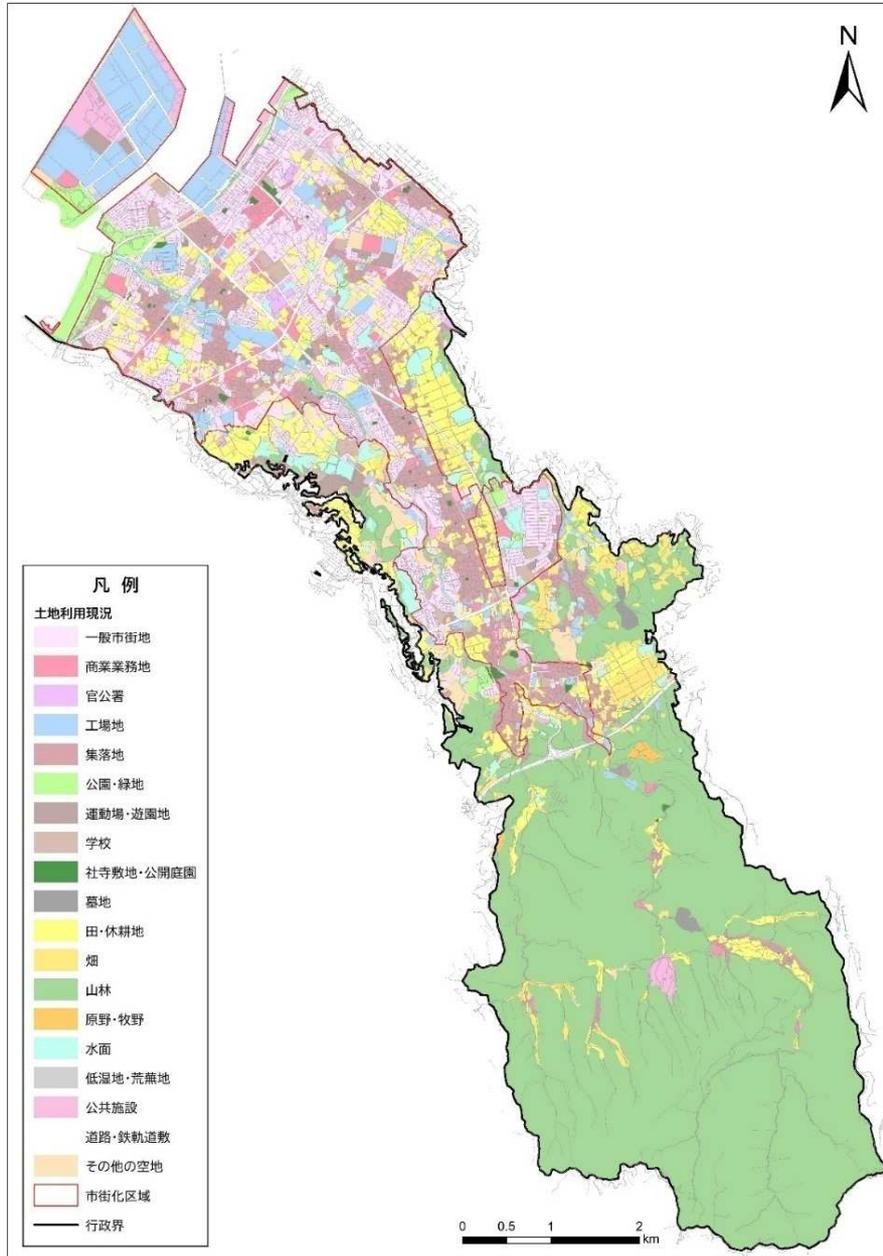
公園緑地位置図

出典：貝塚市緑の基本計画

(6) 土地利用

市街化区域の土地利用は、南海貝塚駅周辺や国道 26 号などの幹線道路沿いに商業地が分布し、二色地区などの海浜部に工業用地が集積しています。

また、住宅地を主とする一般市街地の中に農地が点在しています。



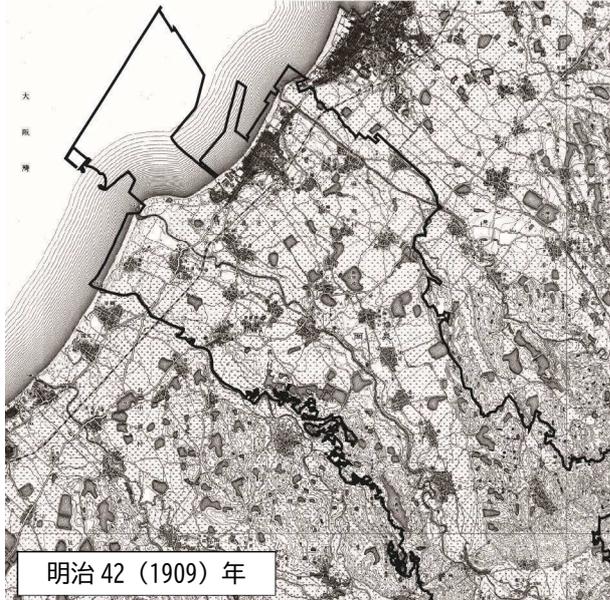
土地利用現況図

出典：貝塚市都市計画マスタープラン（原出典：令和 2 年度都市計画基礎調査）

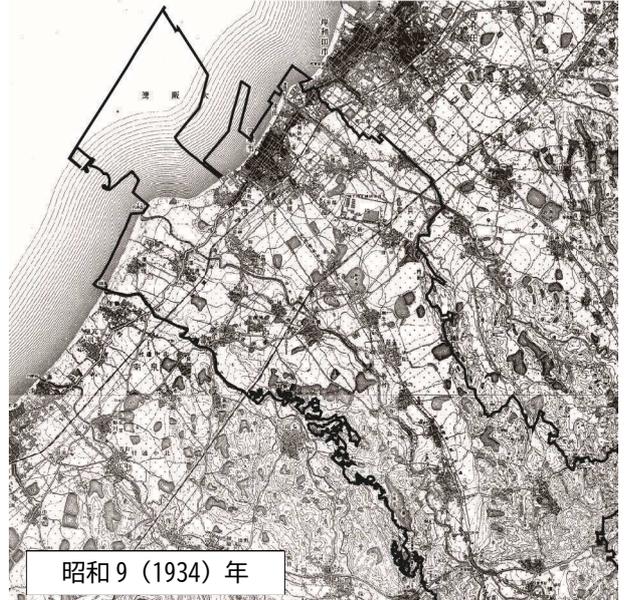
(7) 歴史的条件

(市街地形成履歴)

現在は市街地となっている北部ですが、中世から近世にかけては、農地・原野などを主に、寺内町と旧街道沿いの集落が点在する環境でした。近代には工場誘致や鉄道・道路の整備が進められ、徐々に市街地が広がるものの田園環境が主である姿が継続していました。戦後の高度成長期を経て、幹線道路などインフラ整備と相まって急速に市街化が進展し、現在の市街地形態が形作られました。



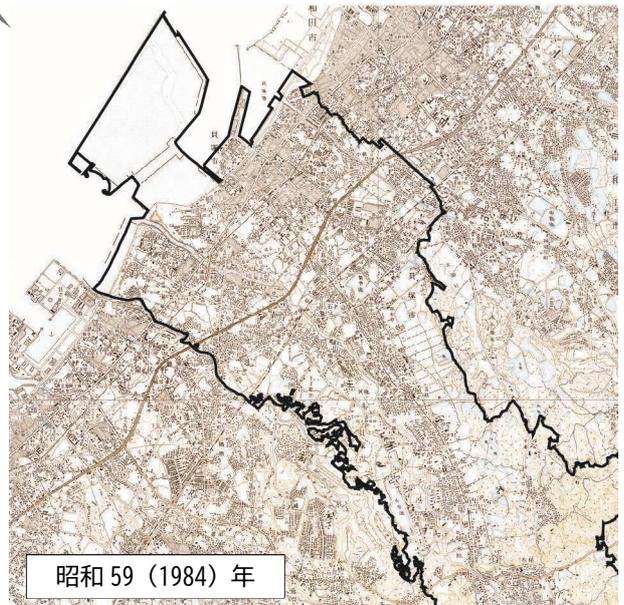
室町時代末期に成立した寺内町「貝塚寺内」のほか、水間寺周辺、旧街道沿いに集落が点在するが、地域の大半は農地・ため池、原野・森林となっている。



南海鉄道(明治 36 (1903) 年)、水間蒸気鉄道(大正 14 (1925) 年-15 (1926) 年)、阪和電気鉄道(現 JR: 昭和 5 (1930) 年)が開通。ユニチカ貝塚工場(旧大日本紡績株式会社: 昭和 10 (1935) 年)など紡績・繊維産業が盛んに。岸和田市とつながる臨海部など市街化は限定的で田園環境が主となっている。



貝塚駅周辺など市街地や集落の一部が拡大するものの、田園環境が広がる中に市街地や集落が点在する姿が継続している。



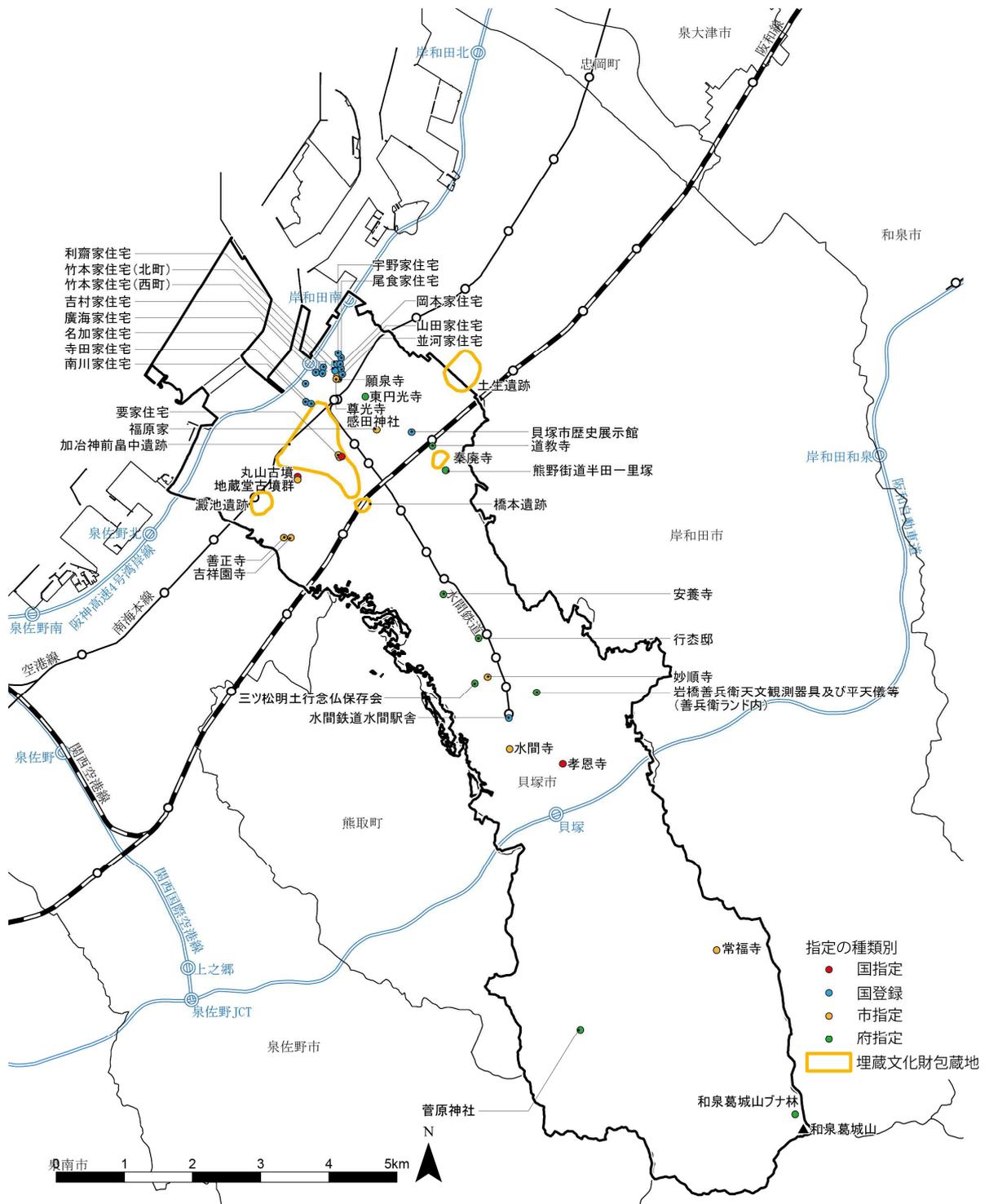
戦後の高度成長期を経て、鉄道駅周辺のほか幹線道路沿道で市街化が進展。寺内町や集落の周辺も市街化し市街地が連坦する現在の形が形成されている。昭和 53 (1978) 年からは二色の浜の埋立造成も進められている。

市街化履歴図

出典：今昔マップ on the web 国土地理院地形図

(文化財)

本市には、国宝孝恩寺観音堂をはじめとする指定文化財や登録文化財が 150 件以上所在しています。



文化財の位置図

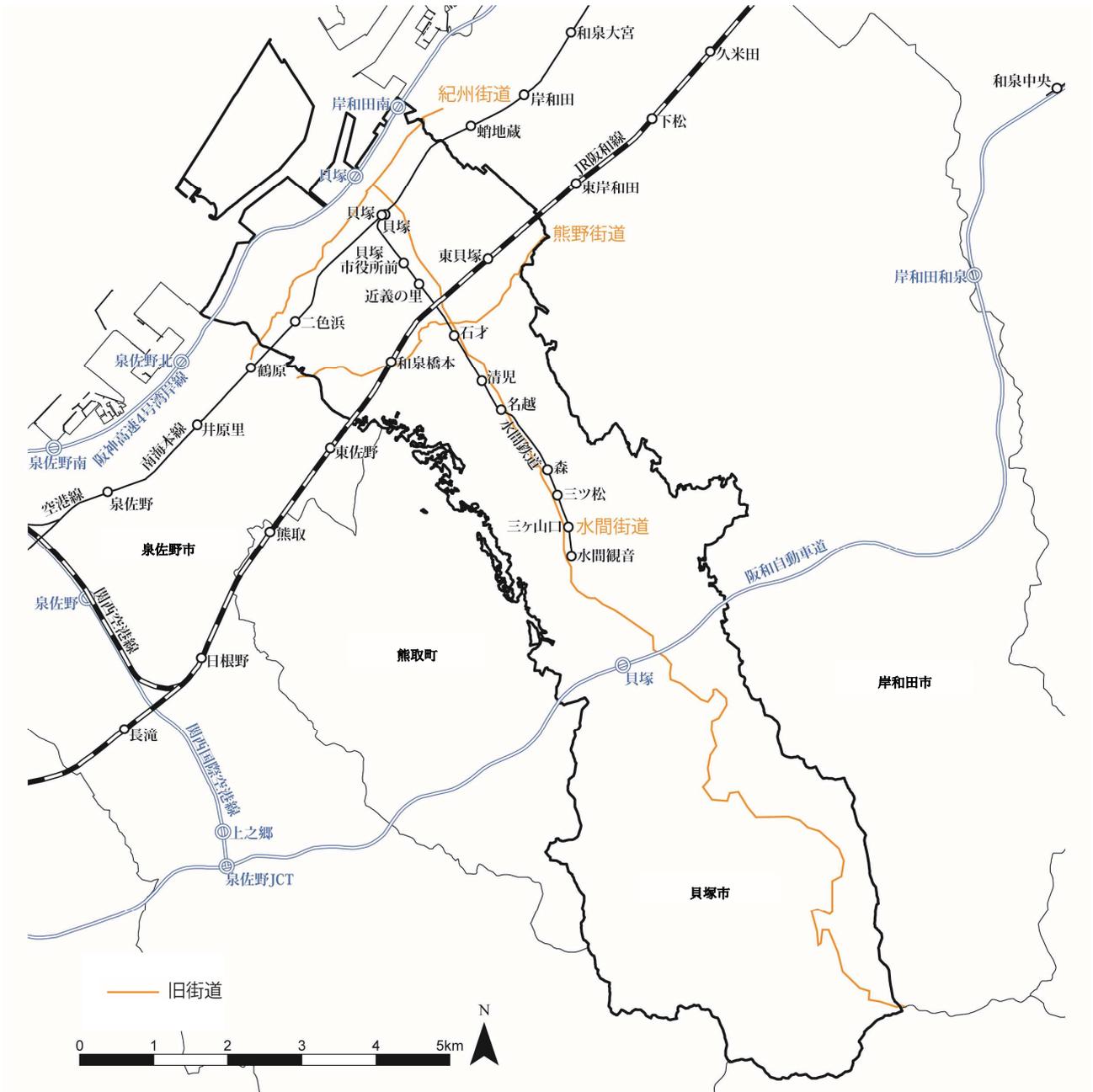
(上図は、個々の文化財を表記したものではなく、文化財の所在地をプロットしたものです。)

(旧街道)

市内には主たる旧街道として、熊野街道、紀州街道、水間街道が通り、今なお旧街道沿いには社寺や歴史的な建造物や道標、一里塚などが残り、往時を偲ぶことができます。

表 市内の主な旧街道

街道名	概要
熊野街道	熊野街道は、京都から紀伊国熊野地方にある熊野三山（本宮、新宮、那智の3社）への参詣道。平安時代の900年頃から白河上皇 <small>しらかわじょうこう</small> をはじめとする皇族や貴族たちがさかんに熊野へ詣で、鎌倉時代以降は庶民にも広まり、「蟻の熊野詣」とよばれるほどでした。市内を通るのは、京・西国から熊野にいたる紀路 <small>きじ</small> とよばれる道。その起点は、古くは「渡辺の津」（現在の大阪府中央区天満橋付近）で、そこから南下して堺、泉州を通過して熊野に向かいます。なお本市半田には、熊野街道で唯一現存する一里塚である「熊野街道半田一里塚」があり、府指定文化財（史跡）に指定されています。
紀州街道	紀州街道は、江戸時代の18世紀半ば以降、紀伊藩主の参勤交代 <small>さんきんこうたい</small> の経路として利用された大坂と紀伊をむすぶ主要な街道の一つ。中世以前の浜街道を前身とし、江戸時代の17世紀初めに整備されました。紀伊国から熊野街道と同じルートを通って北上し、現在の泉佐野市上瓦屋で熊野街道と分岐して和泉国の海岸沿いを通り、堺、大坂へ至ります。
水間街道	水間街道は、本市水間にある厄除けの仏「水間の観音さん」として知られる水間寺への参詣道で、山間部の集落と岸和田城下や貝塚寺内町をむすぶ生活道としても利用されていました。泉州側のルートは、紀州街道から分岐するもので、岸和田城下と貝塚寺内町を起点とする2つのルートがありました。この2つのルートは、現在の本市麻生中付近 <small>あそなか</small> で熊野街道を通過して合流し、旧木島谷 <small>きのしまだに</small> （清児、名越、森、三ツ松、水間）の集落をぬけて水間寺へ至ります。また、街道は水間からさらに南へ伸び、和泉葛城山を越え紀伊国へ通じていました。



主な旧街道の位置図

2-2 景観の特徴と課題

(1) 山並みの景観

市域南部の山間部は、南大阪地域を特徴づける和泉葛城山の山麓・森林などが広がり、金剛生駒紀泉国定公園及び近郊緑地保全区域の指定を受け、豊かな自然環境が守られています。私たちの暮らしに安らぎや潤いを与える山並み景観が形成されるとともに、市域の貴重な水源を育む場、多様な動植物の生息の場、市民の憩いの場ともなっています。このような環境を活かし、市民などが気軽に自然に触れて楽しめる施設があります。

一方、産業構造の変化や人口減少、高齢化による担い手不足のため、山林が十分に管理されないことで山並みの景観が損なわれる状況も見受けられ、山林の健全な保全・育成とともに林業の担い手育成が必要です。



(2) 農村集落・田園の景観

南部に広がる山間部の盆地などに位置する蕎原や木積の集落では、周囲の山並み・里山の緑や河川の自然環境と調和した落ち着いた景観が形成されています。

また、市街化調整区域内では、住宅地を背景に農地やため池が広がる景観が形成され、住宅地近傍の貴重な水と緑の空間として住民に親しまれています。

一方、農家数は減少傾向にあり、高齢化による担い手不足のため、十分に管理されない農地や耕作放棄地の発生が懸念され、まとまりある農地の維持・保全とともに農業の担い手育成が必要です。



(3) 河川の景観

本市の中央部には和泉葛城山を源流とする近木川が流れています。上流部は水質が良好な環境が保たれており、様々な生き物が生息するとともに美しい水辺の景観が形成されています。

一方、下流域に近づくにつれ、川幅は広がり草木が繁茂しているため、河川そのものを認識しにくい状況や、護岸整備の影響による親水性に乏しい空間が散見され、市民が親しみやすい河川空間の形成が必要です。



(4) 海辺の景観

近木川河口から見出川河口に広がる二色の浜は、古くから白砂青松の砂浜として親しまれ、今もその名残を感じさせる景観が広がっています。

また、大阪湾に突き出した埋立地では、テニスコートや野球場などの公園や人工海浜などが整備された海浜公園のほか、造成された区域に物流施設や工業地、住宅地が集積する多様な顔を持った景観が形成されています。

様々な都市活動を損なうことなく、特徴的な海辺の景観を引き続き確保していく必要があります。



(5) 歴史的な景観

市内には、奈良時代に創建されたと伝えられ、現在も厚い信仰を集める水間寺をはじめ、国宝である観音堂を有する孝恩寺、中世の自治都市であった願泉寺を中心とした寺内町など（点的・面的）の他、往時の面影を感じさせる紀州街道や水間街道（線的）などの歴史・文化的な資源や街並みを有する景観が広がっています。

近年は、それら歴史的資源を活かした取組み（デジタルアートフェスや寺内町マルシェなど）も進められています。

一方、文化財指定を受けていない建物につきましては、生活様式の変化や維持管理の困難さ、景観価値が十分に共有されていないといった状況から喪失の危険にさらされているものもあり、貴重な歴史的資源の認識とともに保全・活用に向けた検討を進めていく必要があります。



(6) 住宅地の景観

既成市街地内の住宅地は、小規模開発による影響のため密集度の高い、やや緑が乏しい住宅地も散見され、十分に管理されていない空き家や空き地が見受けられる地域もあります。

計画的に開発された低層戸建住宅地（東山など）は、敷地規模が比較的大きく、植栽が施された街並み景観が形成されています。しかし、将来的な建物の更新期に備え、空き家・空き地問題への対策も検討していく必要があります。

そのため、空き家の適正管理や潤いを感じることができる緑の確保を通じて、心安らぐ住宅地の景観づくりに取り組むことが必要です。



畠中



東山

(7) 商業地・街なかの景観

本市の玄関口である南海貝塚駅周辺は、商店街やバス停などを有するものの、空き家や空き店舗、空き地が散見されるなど十分な土地活用や景観整備がされているとは言い難い状況がうかがえます。

公共施設が集積している市役所周辺は、街路樹や敷地内緑化にも配慮された、本市のシビックゾーンらしい景観が形成されています。

市民生活の場であるとともに、多くの人を訪れる拠点でもあることから、美しく活力を感じることができる景観形成を図っていく必要があります。



南海貝塚駅周辺



貝塚市役所周辺

(8) 工業地の景観

沿岸部を埋立造成して建設した二色の浜産業団地には大規模な工場が立地し、本市の発展を牽引する工場が建ち並ぶダイナミックな景観が見られます。

また、かつて綿織物業で栄えたまちの名残から、内陸部には紡績工場の特徴を有する建物の景観が見られる場所もあります。

一方、内陸部の大規模工場につきましては、その存在感ゆえに周辺に圧迫感を与える状況もうかがえます。

そのため、事業者の操業環境を損なうことなく、周辺環境との調和に配慮した景観形成を図っていく必要があります。



(9) 幹線道路沿道の景観

国道 26 号や国道 170 号、大阪臨海線といった広域的な幹線道路は交通量が多く、主要な交通軸となっており、沿道には商業施設やガソリンスタンド、温浴施設など様々な施設が立地しています。

賑わいを感じさせる一方、緑の少ない、典型的なロードサイド型の全国どこにでもある画一的な景観が形成されている場所も少なくありません。

幹線道路は市外からの来訪者も目にする重要な公共空間であることも考慮し、沿道の緑の確保とともに、景観に配慮した良好な道路空間を形成していく必要があります。

