

第 113 号議案 関係資料

高槻市立地適正化計画の変更に関する意見について

届出制度

◆都市機能誘導に関する届出
 (法第108条関係)
 誘導施設について、設定されている都市機能誘導区域外で開発又は建築等を行う場合、及び都市機能誘導区域内で休止又は廃止をする場合は、届出が必要です。

		届け出が必要となる場合
誘導区域外	開発行為	誘導施設を有する建築物の建築を目的とする開発行為
	建築行為	誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合 建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合 建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合
誘導区域内	休止行為	都市機能誘導区域内で誘導施設を休止又は廃止しようとする場合

◆居住誘導に関する届出 (法第88条関係)
 居住誘導区域外で、一定規模以上の住宅の開発又は建築等を行う場合は、届出が必要です。

		届け出が必要となる場合
開発行為	3戸以上の住宅の建築を目的とする開発行為	
	1戸又は2戸の住宅の建築を目的とする開発行為で、その規模が1,000m ² 以上のもの	
建築行為	3戸以上の住宅の建築を目的とする開発行為	
	1戸又は2戸の住宅の建築を目的とする開発行為で、その規模が1,000m ² 以上のもの	

防災指針

防災まちづくりの将来像の実現に向け、災害時における被害の回避・低減の観点からハード・ソフトの両面から総合的に取り組みます。
 具体的な取組については、本市の国土強靱化計画、国土交通省の淀川水系河川整備計画、大阪府の淀川水系淀川右岸ブロック河川整備計画等に基づく取組と連携を図ります。

分類	取組方針
リスク回避	災害時に被害が発生しないようにする
リスク低減(ハード)	インフラや避難所の整備・改修等により災害時の被害を低減する
リスク低減(ソフト)	リスクの周知や防災意識の向上等により災害時の被害を低減する

計画の推進に向けて

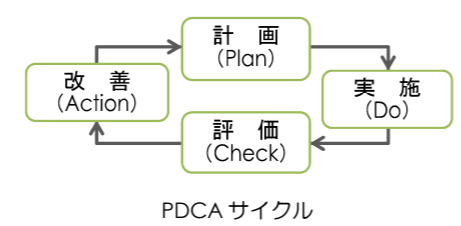
◆目標

居住誘導区域に関する目標	策定時 2016年度	中間評価時 2022年度	目標値 2030年度
DID人口密度(人/km ²)	10,363	10,306	9,853以上
総人口に占めるDID人口の割合(%)	96.3	95.2	現状値以上
総面積に占めるDID面積の割合(%)	31.5	30.6	現状値以下

※策定時は2010年、現状値は2020年の国勢調査の結果を使用しています。

都市機能誘導区域		策定時 2016年度	中間評価時 2022年度	目標値 2030年度
誘導施設の充足率(%)	都市拠点			
	高槻駅周辺	78	100	100
	富田駅周辺	60	60	
	生活拠点(12箇所)	83	75	

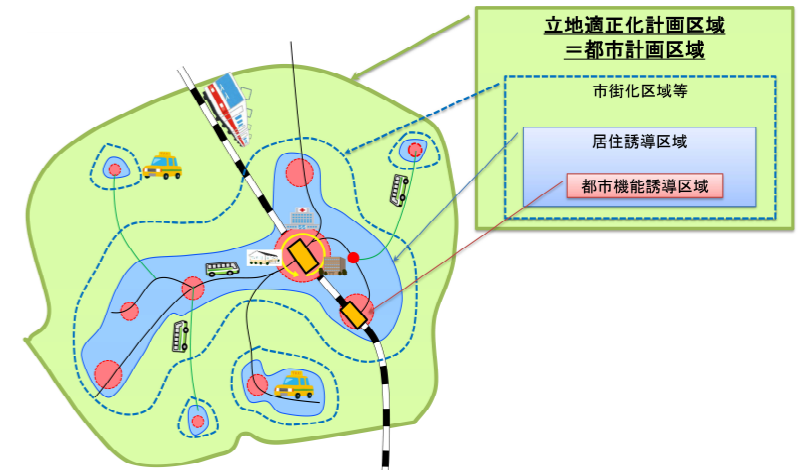
◆進捗管理
 PDCAサイクルに基づいて進捗管理を行い、計画を推進する上での課題やより効果的な取組の実施について検討を行います。



高槻市立地適正化計画

立地適正化計画とは

立地適正化計画とは、様々な都市機能の立地の適正化を図る、都市全体を見渡したマスタープランとなるものです。人口減少や少子高齢化の進行に対応した持続可能な都市を実現するため、人口密度を維持し、生活サービス機能等の適切な誘導を図る居住誘導や都市機能誘導の方針を示すものです。



高槻市立地適正化計画の方向性

高槻市都市計画マスタープランに掲げる「コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進」の具体化を図ります。

- ◆高槻市立地適正化計画の方向性**
- ①誰もが移動しやすい交通体系の構築
 - ②都市機能が充足した高質な住環境の形成
 - ③地域特性をいかした都市拠点の形成
 - ④度重なる災害の経験をいかした防災力の向上

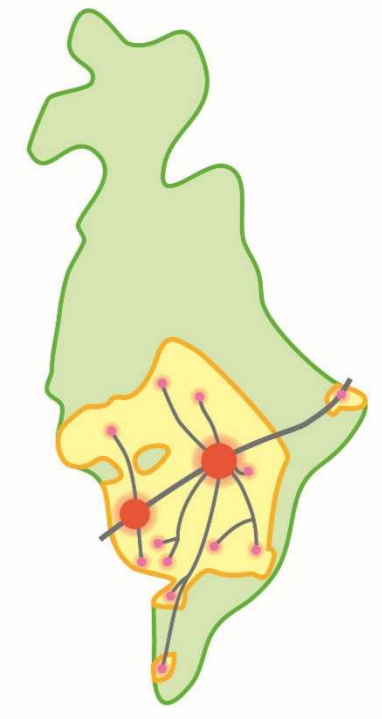


基本理念・目標年次

本市は市街地が集約され、医療・商業、公共交通等の生活利便施設も充足していることから、コンパクトシティ・プラス・ネットワークがおおむね形成されていると言えます。しかし、今後、人口減少や少子高齢化が進行し、都市経営が一層困難になると予想されています。居住や都市機能の適正な立地と、これらをつなぐ交通ネットワークの維持を図ることで、誰もが住みやすく活力のあるまちの実現を目指すため、本計画の基本理念は高槻市都市計画マスタープランの「都市づくりの方向性」に準拠します。

◆基本理念
対流を生み出す
コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進

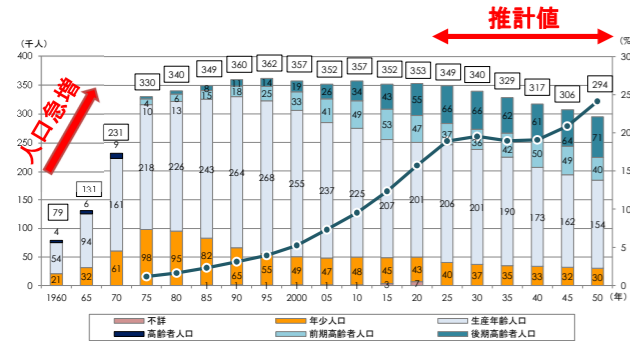
◆目標年次
 本計画の目標年次は、令和12年度(2030年度)とします。



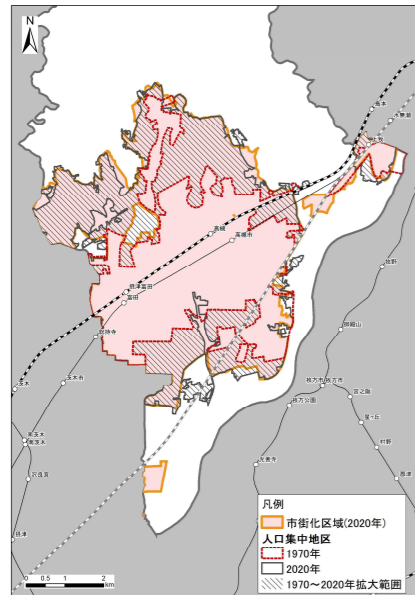
立地適正化計画のイメージ

高槻市の現状

本市は、人口急増の影響を受け、今後は急激な高齢化が進むと見込まれており、平成 22 年（2010 年）に約 36 万人であった人口は、40 年後の令和 32 年（2050 年）に約 8 割の約 29 万人まで減少すると推計されています。

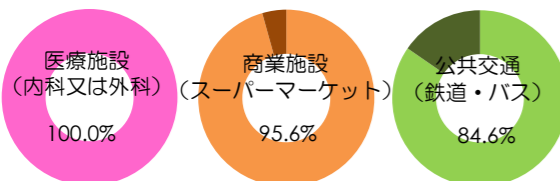


本市の市街化区域は、市域の約 3 割であり、人口集中地区*（DID）とおおむね同範囲です。DID 人口密度も 10,000 人/km² 以上の高い値となっています。



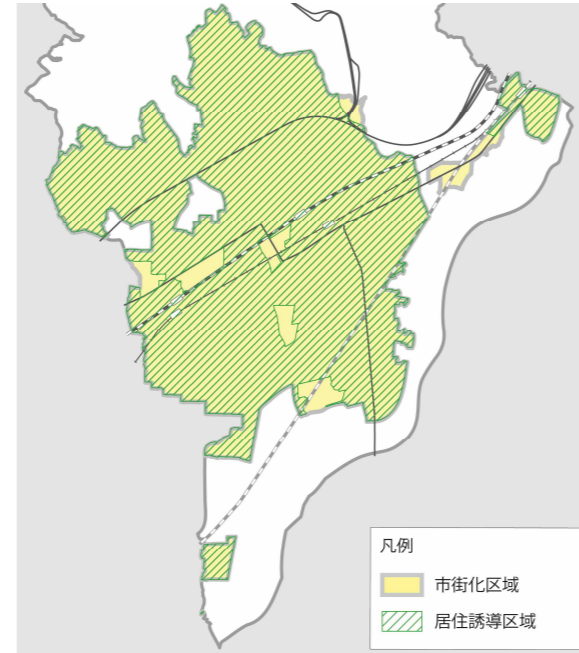
*人口集中地区：人口密度が 4,000 人/km² 以上となる地区

市街化区域内では、医療・商業、公共交通等の生活利便施設の利用しやすい目安となる人口カバー率はいずれも高い数値を示しており、都市機能はおおむね充足しています。



居住誘導区域

人口密度を維持することで、生活サービスやコミュニティが維持されるよう、居住を誘導すべき区域として現状の市街化区域をベースに設定しています。



※ただし、区域内であっても以下は居住誘導区域には含めません。

- ・生産緑地地区
- ・災害リスクの高い区域
災害危険区域（急傾斜地崩壊危険区域）、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域

日常生活系施設

本市では、子育て世代の定住促進を図るため、居住誘導区域において、住民が日常的に利用する日常生活系施設を設定しています。

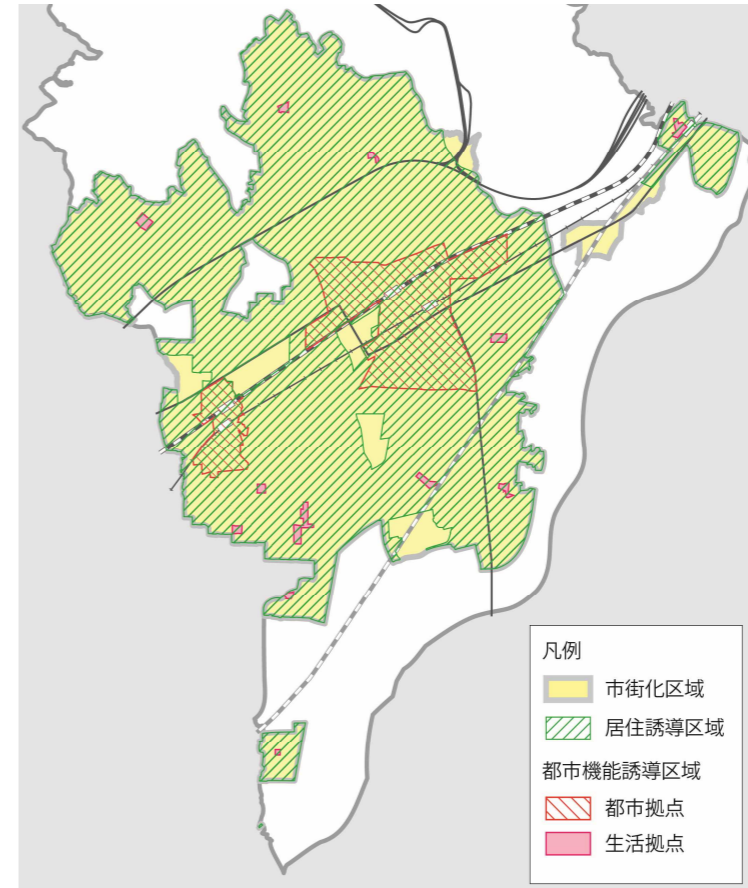
日常生活系施設（居住誘導区域内）

子育て支援：保育所、認定こども園、地域型保育事業所



都市機能誘導区域

生活サービスの効率的な提供が図られるよう、生活利便施設の誘導を図る区域です。必要とする都市機能の種別に合わせ、都市拠点、生活拠点の 2 種類の都市機能誘導区域を設定しています。



① 都市拠点

- ・多様な都市機能が高度に集積する中心的な拠点です。
- ・高度で多様な都市機能やセンター機能を有する施設が集積する鉄道駅周辺に設定しています。
- ・都市計画マスタープランの中核都市拠点や都市拠点である高槻駅周辺と富田駅周辺の 2 か所を本計画の都市拠点としています。

② 生活拠点

- ・生鮮食品や日用品が購入でき、商店等の生活利便施設が小規模に集積する拠点です。
- ・近隣商業地域 12 か所に設定しています。

誘導施設

本市はコンパクトシティがおおむね形成されており、都市機能も充実していることから、現在の施設を維持していくことを基本に、都市機能誘導区域ごとに誘導施設を設定しています。

都市拠点（高槻駅周辺）

- 商業：百貨店、総合スーパー、スーパーマーケット
 医療：三次救急医療機関、特定機能病院、地域医療支援病院、先進医療施設
 行政：公共施設
 その他：コンベンション機能を有する施設

都市拠点（富田駅周辺）

- 商業：総合スーパー、スーパーマーケット
 医療：地域医療支援病院
 行政：公共施設
 その他：コンベンション機能を有する施設

生活拠点

商業：スーパーマーケット
 （店舗面積 500m² 以上のもの）

● 誘導施設一覧

機能	誘導施設	都市拠点		生活拠点
		高槻駅周辺	富田駅周辺	
商業	百貨店	●		
	総合スーパー	●	●	
	スーパーマーケット	●	●	●
医療	三次救急医療機関	●		
	特定機能病院	●		
	地域医療支援病院	●	●	
	先進医療施設	●		
行政	公共施設	●	●	
その他	コンベンション機能を有する施設	●	●	

高槻市立地適正化計画（変更素案）に対する意見募集の実施結果

1 実施概要

- (1) 募集期間 令和4年11月21日（月）～ 令和4年12月20日（火）
- (2) 募集方法 持参、郵送、ファックス、市ホームページの簡易電子申込
- (3) 閲覧場所 市ホームページ、都市づくり推進課、行政資料コーナー、各支所、各市立公民館、各コミュニティセンター

2 実施結果

- (1) 意見数 25件（持参 15件、郵送 10件）
- (2) 提出者（団体）数 個人 1人、団体 1団体
- (3) 意見内容

項目	件数
1 高槻市立地適正化計画について	5件
2 現状と課題	14件
3 まちづくりの理念と基本的な考え方	2件
7 参考資料	1件
その他	3件
合計	25件

3 提出意見に対する市の対応

別紙のとおり

(別紙) 提出意見に対する市の対応

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方	対応結果
1	1	4	立地適正化計画制度	<p>国交省の「コンパクトアンドネットワーク」と高槻市が推進する「コンパクトシティアンドネットワーク」にはどのような違いがありますか。違いがあるのであれば明示してください。</p> <p>※違いが無いのであれば用語は統一される方が良くと思います。</p>	<p>国では、持続可能な都市の実現のため、「コンパクト・プラス・ネットワーク」及び「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を掲げられています。いずれも、人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携してコンパクトなまちづくりを進めることが重要という考えです。本市においても、考え方に違いはありません。</p>	原案どおり
2	1	4	立地適正化計画制度	<p>立地適正化計画は、「コンパクトアンドネットワーク」実現のための実行計画です。概要には、高槻市が具体的にどの様に「コンパクトアンドネットワーク」を実現するのかが書かれていません。</p> <p>概要には、一般的な立地適正化計画の説明と市内の現状と都市マスにも書かれた標語が書かれているだけで、具体的にどこに進むかの将来ビジョンがなく、総合計画や都市マスの焼き直しでしかありません。これは本編においても同様で、現状と将来予測と立適による区割りが追加されているに過ぎません。</p>	<p>本計画は、総合計画や都市計画マスタープランなどの上位計画に基づき、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を推進し、持続可能な都市を実現するため、人口密度の維持や都市機能の適切な誘導を図る計画です。そのため、本計画では、居住誘導区域や都市機能誘導区域、誘導施設を設定し、居住・都市機能の誘導の考え方(P41)に基づき、関連計画と連携し、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進に努めます。</p>	原案どおり
3	1	4	立地適正化計画制度	<p>立地適正化計画は、「コンパクトアンドネットワーク」実現のための実行計画です。稼働中の「計画」でありながら「目標」となる「都市の骨組み」の提示とそれを実現する道筋が描かれていません。この素案を見ても今これから、高槻市が何をするのか、どこへ向かうのかが判りません。</p> <p><重要項目></p> <p>①目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市域で目指す「都市の骨組み」(全体的なビジョン)。 ・物理的にどんな「形」を目標に市域をつくりたいのか。 <p>②目標の実現に向けた背景構造の整備・集約方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市域の全域の、公共交通・都市機能・公共施設・生活サービス等がどの 	<p>本計画は、総合計画や都市計画マスタープランなどの上位計画に基づき、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を推進し、持続可能な都市を実現するため、人口密度の維持や都市機能の適切な誘導を図る計画です。</p> <p>なお、ご意見の「目標となる都市の骨組み」等については、上位計画である都市計画マスタープランにおいて、「将来都市構造」や「都市整備の方針」等を示しており</p>	原案どおり

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方	対応結果
				<p>様に関連して①を形成・実現するのか。</p> <p>③目標の実現に向けた各都市拠点の役割・都市拠点内のエリア構造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市拠点をつくる目的・ターゲット（受益目標）は誰か。 ・都市拠点区画の全域をエリア分けした上で、それぞれの機能目標・方向性。 <p>④目標とする期間・指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・（鉄道高架化など）十分な成果が得られない場合、別の方法を考える時期を示してください。 	ます。	
4	1	5	他の計画との関係	都市マスや立地適正化計画と分野別計画の関係、どの様な区分があるかが一覧出来て良いと思います。一方で、それ以降、立地適正化計画により、各「分野別計画」に何を求めるのかが示されていません。	本計画の推進に当たっては、様々な分野別計画と連携した取組を進める必要があることから、関連計画との関係を示すとともに、4章において、関連計画と連携した施策の位置づけを行っております。	原案どおり
5	1	5	他の計画との関係	立地適正化計画と他の計画との関係図に高槻市バリアフリー計画が書かれていません。 高槻市が高齢者・障がい者等に対する合理的配慮について取組まれている姿勢を市民に伝えるためにも、高槻市バリアフリー計画との調和・連携を明記してください。	バリアフリーの考え方については、分野横断別にこれらの計画に含まれておりますが、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を推進し、持続可能な都市を実現する上で、移動等の円滑化は重要な役割を担うことから、「高槻市バリアフリー基本構想」を交通分野に追加修正し、明記いたします。	一部修正
6	2	11	人口	<ul style="list-style-type: none"> ・新規1000人未満の◆表示。この人数を下回ることにはどのような意味があるのですか？ ・外延部での人口減少・暮らしの低下に対する備え・対策は何が行われていますか。 	DID 地区の基準から外れることになるため、参考に記載しております。これら縁辺部については、自然との近接性等を活かした居住の誘導を検討する一方、将来的には人口密度維持の視点から居住のあり方も検討する必要があると考えております。	原案どおり
7	2	13	生活利便施設	生活利便施設の“一般的な徒歩圏を半径 800m とした根拠を教えてください。 一般的な徒歩とはどのような方の、どのような歩行状態を表すのでしょうか。道の高低差は考慮されていないのではないのでしょうか。ベビーカーを押して、幼児の手を引いて、荷物を持って片道 800m、帰日も 800m あります。“一般的”が高槻市民全員をカバーする表現とは感じられません。一	すべての人の事情を考慮した徒歩圏の設定は困難であるため、本計画では、「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年 8 月）」に基づき、一般的な徒歩圏を半径 800m として、生活利便施設の立地状況を把握しております。	原案どおり

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方	対応結果
				般的ではない歩行状態の方が、本素案から排除されているように感じられます。根拠と文言の再検討をお願いします。		
8	2	13	生活利便施設	生活利便施設について、H25年の国交省のまちづくり推進ガイドラインとの更なる協調について。 国交省はH25年に「健康・医療・福祉のまちづくり推進ガイドライン」を提示しています。「現状・将来の把握、見える化の推進」として「必要な対策・検討の前に現状・将来の把握を実施し、分析結果の見える化による関係者間の意識共有を」と述べています。町丁字界、都市公園、バスルート、要介護支援者データの重ね図を作成、とも書かれています。高槻市の立地適正化計画にも、国交省の示す「健康・医療・福祉のまちづくり」の理念が活かされ、協調連携していることがよりわかるように、高槻市民のための立地適正化計画であることが市民全員に伝わるようにと考えます。	「健康・医療・福祉のまちづくり推進ガイドライン」では、必要な取組の一つとして「日常生活圏域・徒歩圏域に都市機能を計画的に確保する」を掲げており、機能確保の考え方として、立地適正化計画制度を活用することが望ましいとしております。そのため、本計画の推進が「健康・医療・福祉のまちづくり」の推進に寄与するものと考えております。	原案どおり
9	2	14	生活利便施設	スーパーマーケットの人口カバー率 90%も一般的な徒歩圏での計算でしょうか。 国交省は立地適正化計画等における都市向けの指標例として、「高齢者徒歩圏」は「半径 500m を採用」としています。本素案にも半径 500m のスーパー等の分布図が併記されると、今後の更なる高齢化社会となる高槻市の地域課題の見える化がなされるように思います。 高槻市統計資料ならびに高槻市長寿介護課の令和 3 年 3 月末の報告によると、高槻市の 65 才以上人口割合は 29.28%、つまり市民の約 30% が 65 才以上高齢者です。本素案が半径 800m で計画されているのであれば、計画段階で約 30% の市民が排除されていることとなります。本素案がよりいっそう、市民に寄り添った計画になるよう願ってやみません。	本計画では、「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年 8 月）」に基づき、一般的な徒歩圏を半径 800m として、生活利便施設の立地状況を把握しております。今後、高齢化が進行し、移動が困難になる方の増加が見込まれることから、ご意見は今後の参考とさせていただきます。	原案どおり
10	2	15	生活利便施設	コンビニエンスストアのカバー率・分布図に堤防・坂道・線路など立地特性が書かれていない。 コンビニエンスストアの分布図においても、徒歩 500m のカバー率・図の併記をお願いします。高槻市は川や堤防の高低差、南北の高低差が大きく、更に線路・踏み切り等の段差が各地にあります。ベビーカーを押して、杖や歩行器での移動に支障があります。市民が生きていくには、自分で買い物に行き、自分で自分のお金を出入金しなければなりません。高低差・段差の多い都市構造が、自立した生活を送るうえで大きな障害要因になっています。 直線距離計算の 800m 分布図だけでは、地域課題に対して適正な計画とは	現時点では高低差等の特性を詳細に考慮した徒歩圏の設定は困難であるため、本計画では、「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年 8 月）」に基づき、一般的な徒歩圏を半径 800m として、生活利便施設の立地状況を把握しております。	原案どおり

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方	対応結果
				感じられません。東五百住町や北昭和台の方々からも「町内にATMのあるコンビニが欲しい」とお聞きしています。高槻市の立地・土地の特性もあわせてお考え頂けると幸いです。		
11	2	19	公共交通	高槻市の南西部（富田地区の南側）のバス路線が脆弱に見えます。今後の見直しはどの様になっていますか。	本計画では、計画検討に当たり、現状と課題を把握するために、市全域のバスネットワークの状況把握を行っておりますが、個別のバス路線の見直しについては、関連計画等で検討を行うものと考えております。	原案どおり
12	2	19	公共交通	バスネットワークの中でコミュニティバス等の支援輸送やデマンド型乗合タクシー等の導入について述べられていない。 国交省の示す立地適正化計画の意義と役割～コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進～には「立地適正化計画で誘導策を事前明示、民間が取り組みやすい環境を整備」、「コミュニティバス等による支援輸送」、「デマンド型乗合タクシー等の導入」とあります。高槻市の本素案はバスネットワークのみの記載ですが、高槻市バスの赤字問題や、富田駅南側のバスの少なさを考えると、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの導入についても検討を始めていただきたいです。富田の南側は、高齢化率が市の平均29.28%より高く（富田30.16%、柳川35.72%、寿栄川添33.35%）バス利用のニーズが本来であれば高いと思われれます。バスが周知されていないのか、利用しにくいのか。「本当は駅の北側に行きたい」との声は多数お聞きします。	ご指摘の内容に関しましては、4-2施策（P62）に「誰もが移動しやすい持続可能な交通体系の構築」を位置づけており、関連計画と連携して取り組んでまいります。	原案どおり
13	2	20	公共交通	バス路線の営業収益がもっとも高い「西部丘陵地域」方面のバス利用率が「東部丘陵地域」かなり低くなっています。どのような理由によるものでしょうか。営業収益が高いということはこの方面の利用者が多いということであり、ここでの利用率を高める必要があるのでは？ 通勤通学の足としてだけでなく、日常活用できる場所としてのJR北側の「街」としての機能向上が必要なのではないでしょうか。	西部丘陵地域のバスの分担率が東部丘陵地域より低い点については、人口構成や地理的条件など様々な要因があるものと考えております。 また、本計画では、富田駅周辺を都市拠点として、都市機能誘導区域に設定していることから、都市機能誘導区域を更に細分化した区域での都市機能の誘導等については、現時点では示しておりません。	原案どおり
14	2	22	災害	p71の表5-1 水害リスクの整理では、「浸水深が3m以上の区域は、居住誘導区域には含まない」とあります。図2-21 洪水浸水想定区域図（淀川）	浸水深の配色に関しましては、水害ハザードマップの作成の手引き（国土交通省水	一部修正

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方	対応結果
				では、0.5m～3.0m と 3.0m～5.0m の色が近似していて見分けがつきません。重要な境値なので「計画降雨」の図では明確に判る色で記載して欲しい。また「想定最大規模降雨」の図などもあり、どれが何だか判別しにくいので、一目で見やすく区別されると良いと思います。	管理・国土保全局河川環境課水防企画室)を参考にしておりましたが、ご意見を踏まえ、図 2-21 の明度等を工夫いたします。	
15	2	25	住宅	2050 年の背景の DID は 2010 年のものと同じです。P11 の 2050 年 DID を下地に再考が必要です。	ご意見を踏まえ、図 2-24 の背景を 2050 年推計の人口メッシュ図に修正いたします。	一部修正
16	2	29	土地利用	②富田駅周辺の概況において、JR 摂津富田駅北側の商店街への言及を求めます。平成 21 年の「富田地区交通まちづくり基本構想」のワークショップにおいて「JR 北と比べた活力の停滞」と比較された商店街の現状の記載が必要。(現状に問題があるとすれば、その問題を記載)	ご意見を踏まえ、表 2-12 の文言を「JR 摂津富田駅から阪急富田駅の南側には」「JR 摂津富田駅及び阪急富田駅の周辺には」に修正いたします。	一部修正
17	2	29	土地利用	商業系用途地域の状況について、コロナ禍での影響や土地的な概況についても書かれていると、将来的なことが検討できるように思います。コロナ禍となり、スーパーの利用状況が全国的にも変化しています。スマホ・パソコンが利用できる方はネットスーパーを活用、スーパーで買った物を自宅配送してくれる所、以前は配送サービスを行っていたが従業員不足で配送サービスを中止した所もあります。イオン系スーパーは来場者が減少してもネットスーパーに活路を見いだしていますが、市内の各スーパーの今後はどうでしょう。茨木市山手台のスーパーツジトミが 10 月に突如閉店した際には車のない高齢世帯が買い物難民になりました。コロナ禍と値上げラッシュによる買い控えで、高槻市民の生活に必要な商業機能が突如、機能不全に陥ってもおかしくないように思います。商業施設に行きたくても、車がない、バス便がない、坂道がある、などの利用で外出できない高齢者の介護保険申請も増えています。高槻市としての移動販売車の支援についても可能性として本素案に記載されていると安心なように思います。	本計画では、コロナ禍の影響の有無に関わらず、生活利便施設である現在のスーパーマーケットの立地状況を維持することが重要であり、引き続き届け出制度の運用等に取り組んでいきたいと考えております。 なお、移動販売などの買い物支援策については、関連計画と連携した検討が必要と考えております。	原案どおり
18	2	36	今後のまちづくりの課題	公共交通のネットワークを通勤・通学の足だけでなく、都市機能や公共施設と結びつき日常の足として認知・活用されやすい経路や都市拠点整備が必要です。「コンパクトアンドネットワーク」の推進では、この拠点・この公共施設は、バス路線の沿線のまちの人につながっているかという確認作業が必要です。	本計画では、計画検討に当たり、公共交通の現状と課題を把握するために、鉄道駅から市内各地域へのバスネットワークの形成や、公共交通のカバー圏を確認しております。また、関連計画においても、市民意識調査を実施しております。	原案どおり
19	2	37	今後のまちづくりの課題	空家率について、町ごとの空洞化は始まっています。	本計画では、人口減少や少子高齢化に対	原案どおり

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方	対応結果
				「本市の空家率は全国に比べて低い」とのことですが、空家率を市全体にならしてしまうと空洞化は出てきません。高槻市は他の北摂地域と同様に昭和 35 年頃から町ごとに開発され人口が増加しました。同じ時期に、同年代の住民が転入し、町ごとに高齢化しています。市の全体だと出てきません。町民が高齢化し、自治会が継続できなくなった所、民生委員がない町もあります。すでに町ごと、区画ごとの空洞化が散発しています。早期の具体的な市としての対策を。	応じた持続可能な都市を実現するために、人口密度を維持する必要があると考えており、引き続き届け出制度の運用等により、居住の誘導を図っていきたいと考えております。 また、空家対策については、関連計画と連携した取組を推進してまいります。	
20	3	41	理念と方向性	歩いて暮らせるための都市基盤よりも街歩きを促す歩行空間・まちづくりを。 市民のうち、29%以上を占める 65 才以上の方々でも歩ける都市基盤、歩行空間を希望します。更に言う「歩いて暮らせるための」と表現すると様々なハンディキャップがあり歩けない方は暮らせないまちづくりになってしまうのでは、と危惧しています。誰もが暮らせる都市基盤、国交省が述べるように街歩きを促す歩行空間、ハンディキャップがあっても外出できるまちづくりを期待しています。高槻市のまちづくりのプロデューサーは皆さんです。超高齢化社会をむかえる高槻市のまちづくりは皆さんにかかっています。どうぞよろしくお願います。	「居住・都市機能の誘導の考え方」の一つに掲げている「歩いて暮らせるための都市基盤の充実を図ります。」は、自宅から歩ける範囲内に日常生活に必要な都市機能を誘導していくという考え方を示したものです。本計画では、立地適正化計画の方向性として、「誰もが移動しやすい交通体系の構築」を掲げており、ご意見にあるハンディキャップがある方も含めた誰もが移動に困らないまちづくりを目指して取り組んでいるところです。	原案どおり
21	3	49	都市拠点	富田駅周辺・都市拠点誘導地区について、「コンパクトアンドネットワーク」の推進を前提に現状の地勢や JR 駅北側をふくむ聴き取りを行い、正しい地域認識を取り直した上で、「エリア全体を見た」ゾーニング・都市計画方針の見直しが必要です。 また、事業承認の見通しもたたない鉄道高架化のために富田駅周辺すべての課題対応や整備推進を止めたのでは、富田駅周辺・都市拠点の都市活力向上には逆効果です。 鉄道高架化への期待や要望を持ちつつも、現状の地勢を下地にした「積極的なまちづくり」駅前利用価値向上に取り組むことで、結果的に都市拠点の利用者増に伴っての高架化推進が可能かと思えます。 ※数十年単位で「実現の見通しが立たない」事業の結果を組み込んで都市構造をつくれれば、現状の都市に対して活力・安全など全ての面での歪みや非効率の拡大、目的の喪失につながります。	富田駅周辺の都市拠点の区域については、上位計画である都市計画マスタープランを踏まえ、土地利用や周辺都市機能の立地状況等を勘案して設定しております。 また、鉄道高架化に関しましては、駅周辺の交通課題解決や地域活力の向上に向け、検討を進めているものです。	原案どおり
22	7	85	参考資料	参考資料に高槻市の(町ごとの)人口状況及び高齢化率と等高線の入った高槻の地図も掲載してください。	高齢者人口については、市街化区域全体の傾向を把握するため、P12 に分布図を作	原案どおり

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方	対応結果
				高槻市の統計資料は毎年DVD化され市民にも販売されているので公開可能な資料です。高槻市社会福祉協議会の報告書にも毎年掲載されており、この十数年の人口、高齢化率をながめていると、町ごとの様子がわかります。高槻市の人口動向、地理的状況を把握することは、高槻市としての地域課題を考え、高槻市の立地適正化計画を作成するにあたって必要不可欠なことと思います。10年後、20年後の、更なる高齢化社会となるであろう高槻市を維持し、高槻市民がこのまちで生活を続けられるための基盤計画となることを祈っています。	成し、現在の状況と将来の見通しを比較し、分析しております。 等高線を含めた人口分布の把握については、今後の検討課題と考えております。	
23	—	—	その他	平成26年の「立地適正化計画」作成時の富田駅周辺・都市機能誘導区域の拡張について 平成26年の「立地適正化計画」の作成時、当時の都市マスの「富田駅周辺・都市拠点」は、JR・阪急駅周辺の商業地区を中心に公共交通の結節点で都市機能を集約する場所でした。 従来の富田駅周辺での都市機能集約や整備が進まない中、本来、「コンパクトアンドネットワーク」の都市拠点への都市機能の集約を示すべき「立地適正化計画」が率先して、都市機能誘導区域を大規模に広げた理由は何でしょうか？	富田駅周辺の都市拠点の区域については、上位計画である都市計画マスタープランを踏まえ、土地利用や周辺都市機能の立地状況等を勘案して設定しております。	原案どおり
24	—	—	その他	「富田地区まちづくり基本構想」の推進と従来の富田・都市拠点地区との関係（全体像）について また新区域での「まちづくり構想」を西部都市拠点や地域拠点とされています。これにより従来区域の「富田駅周辺・都市拠点」やJR北側の役割・方針との関係をどの様に考えているのか教えてください。（これは本来、本素案に記載されるべき内容です）	「富田地区まちづくり基本構想」（令和4年5月策定）の対象地区は、本計画の富田駅周辺の都市拠点の区域に第四中学校区を加えた区域を設定しております。また、新たな公共施設の候補地などについても、本計画と連携したものとなっております。 なお、本計画では、富田駅周辺を都市拠点として、都市機能誘導区域に設定していることから、都市機能誘導区域を更に細分化した区域での都市機能の誘導等については、現時点では示しておりません。	原案どおり
25	—	—	その他	「JR摂津富田駅北側」の商業地および公共交通集約点の記載・まちづくり方針の検討が必要 本書および都市マスにおいて、「JR摂津富田駅北側」の商業地や公共交通の集約点についての記載が抜け落ちています。また「JR摂津富田駅北側」エリアについて、高槻市は基本構想やまちづくり方針を示していません	本計画では、富田駅周辺を都市拠点として、都市機能誘導区域に設定していることから、都市機能誘導区域を更に細分化した区域での都市機能の誘導等については、現時点では示しておりません。	原案どおり

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方	対応結果
				<p>ん。</p> <p>高槻市西部一円へつながる公共交通の中心拠点であり、富田でもっとも重要な交通結節点への記述は無いのは「コンパクトアンドネットワーク」を推進する上での「欠落」ではないでしょうか。</p>		

高槻市立地適正化計画の変更に関する 意見について

目次

- 1 立地適正化計画変更の背景
- 2 中間評価の結果に応じた見直し
- 3 都市計画マスタープランの改定に伴う見直し
- 4 変更内容
- 5 検討経過

MY LIFE,

MORE LIFE.

0

1 立地適正化計画変更の背景

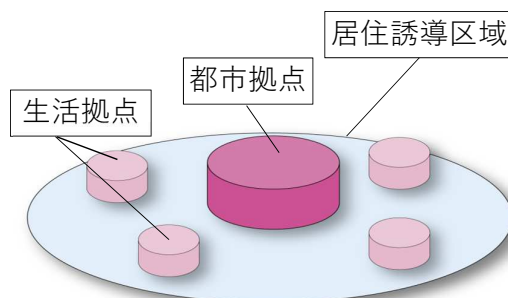
立地適正化計画とは、都市再生特別措置法第81条に基づく

住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図る計画

居住誘導区域及び都市機能誘導区域

誘導施設

策定 平成29年3月



都市機能誘導区域の概念図

MY LIFE,

MORE LIFE.

1

令和2年6月の都市再生特別措置法の一部改正により

居住誘導区域に水害や土砂災害等の災害リスクがある区域を含める場合、防災指針において、当該区域の災害リスクを踏まえた防災・減災対策を明らかにする

- ① 居住誘導区域の見直し
- ② 防災指針の追加

改訂 令和4年3月



MY LIFE,

MORE LIFE.

2

- ① 計画策定（平成29年3月）より、5年が経過したため、中間評価を実施
- ② 都市計画マスタープランの改定（令和3年3月）

- ① 中間評価結果に応じた見直し
- ② 都市計画マスタープランの改定に伴う見直し

MY LIFE,

MORE LIFE.

3

現 状

(1) 人口

(1) - 1 年齢構成別人口の将来推計

		2010年 (人)	2050年 (人)	2010年 2050年 (%)
人口総数		357,359	294,373	82
高齢者人口 (65歳以上)	後期高齢者人口 (75歳以上)	34,093	70,592	207
	前期高齢者人口 (65~74歳)	48,770	39,953	82
生産年齢人口 (15~64歳)		224,840	153,558	68
年少人口 (15歳未満)		48,432	30,270	63

MY LIFE,

MORE LIFE.

4

現 状

(1) 人口

(1) - 1 年齢構成別人口の将来推計

	2010年	2015年	2020年	2050年
人口総数 (人)	357,359	351,829 358,819	352,698 355,739	294,373

黒字：2015年、2020年、2050年は2013年社人研推計

赤字：2015年、2020年国勢調査結果

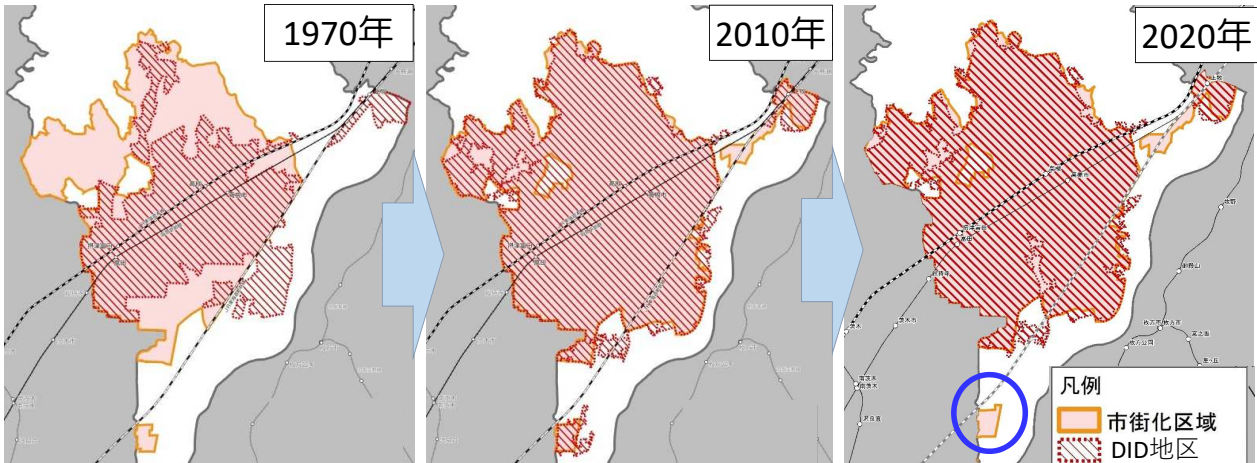
MY LIFE,

MORE LIFE.

5

2 中間評価結果に応じた見直し

(1) - 2 DIDと市街化区域の推移



1970年
鉄道沿線を中心に
DID地区※が広がる

2010年
郊外の丘陵地等へと
DID地区が拡大
市街化区域と概ね一致

2020年
柱本地区がDID地区から
外れ、準DID地区※にな
る

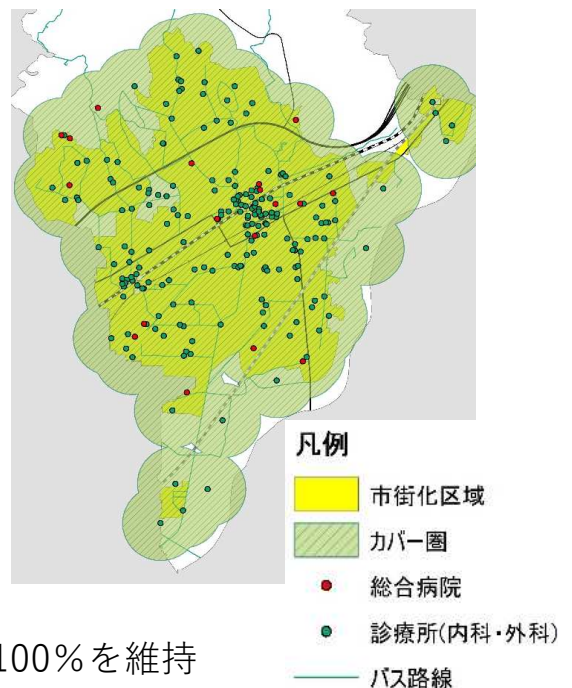
※DID地区 : 人口密度が4,000人/km²以上を基本として、地域の人口が5,000人を超える地域
 ※準DID地区 : 人口密度が4,000人/km²以上であるが、人口規模が「DID地区」基準に満たずにこれに準ずるとみなされる(人口が3,000~5,000人未満)地域

2 中間評価結果に応じた見直し

(2) 生活利便施設

(2) - 1 医療施設

	人口カバー率 (%)
2010年	98.5
2020年	100.0
2050年	98.3

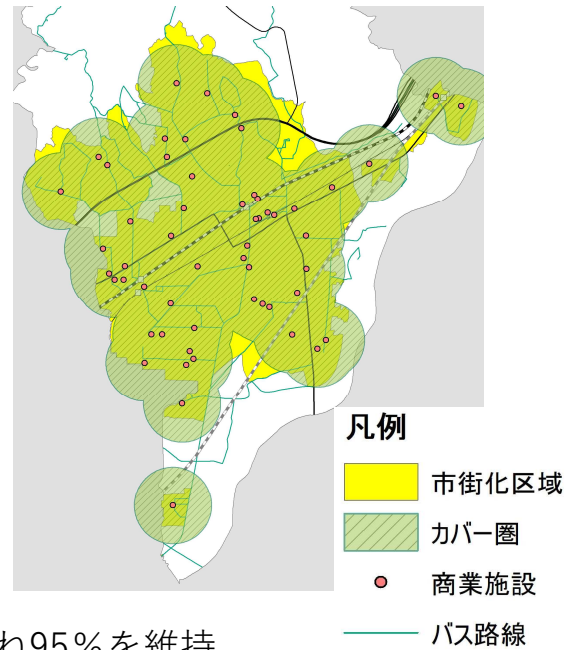


市街化区域内の人口カバー率は概ね100%を維持

2 中間評価結果に応じた見直し

(2) - 2 - 1 スーパーマーケット

	人口カバー率 (%)
2010年	95.9
2020年	95.6
2050年	96.0



市街化区域内の人口カバー率は概ね95%を維持

MY LIFE,

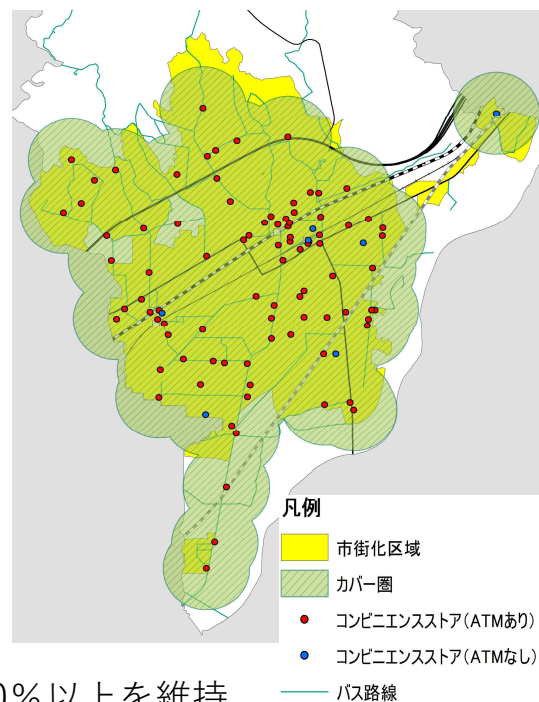
MORE LIFE.

8

2 中間評価結果に応じた見直し

(2) - 2 - 2 コンビニエンスストア

	人口カバー率 (%)	
		内 ATMあり
2010年	94.2	91.4
2020年	97.2	95.2
2050年	94.5	92.1



市街化区域内の人口カバー率は90%以上を維持

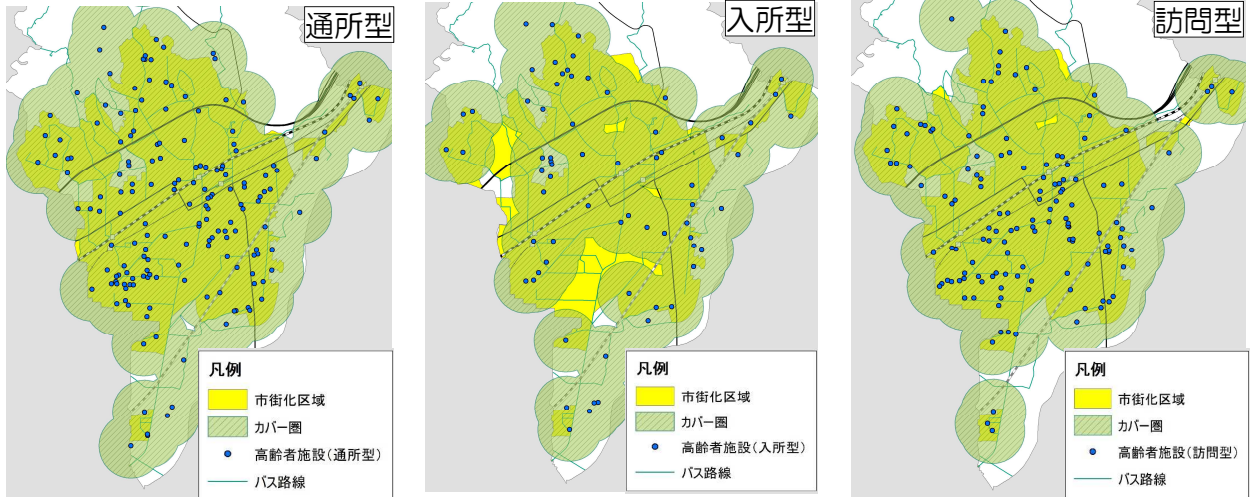
MY LIFE,

MORE LIFE.

9

2 中間評価結果に応じた見直し

(2) - 3 高齢者福祉・介護施設



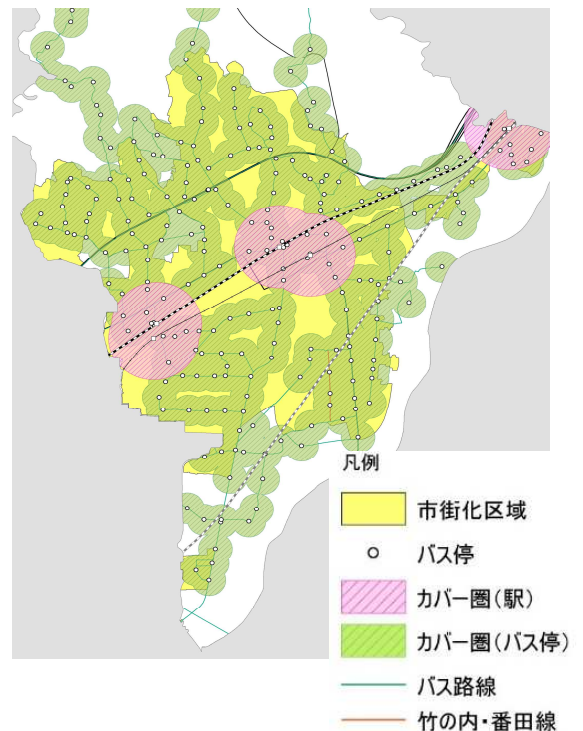
	通所型	入所型	訪問型
	人口カバー率(%)	人口カバー率(%)	人口カバー率(%)
2010年	99.8	88.6	94.6
2020年	99.8	89.6	99.5
2050年	99.7	87.1	95.7

市街化区域内の人口カバー率は概ね95%を維持

2 中間評価結果に応じた見直し

(3) 公共交通

	市街化区域内人口(人)	駅・バス停	
		カバー圏人口(人)	人口カバー率(%)
2010年	312,843	263,596	84.3
2020年	313,121	264,781	84.6
2050年	239,732	203,662	85.0



立地適正化に係る現状

確認項目

- 人口
- 生活利便施設
- 公共交通
- など



計画策定当時と状況に大きな変化なし

MY LIFE,

MORE LIFE.

目標値に対する評価

(1) 居住誘導区域の人口密度

	策定時 平成28年度	現状値 令和4年度	目標値 令和12年度	現時点での 目標達成度
DID人口密度 (人/km ²)	10,363	10,306	9,853 以上	○
総人口に占める DID人口の割合 (%)	96.3	95.2	現状値以上	×
総面積に占める DID面積の割合 (%)	31.5	30.6	現状値以下	○

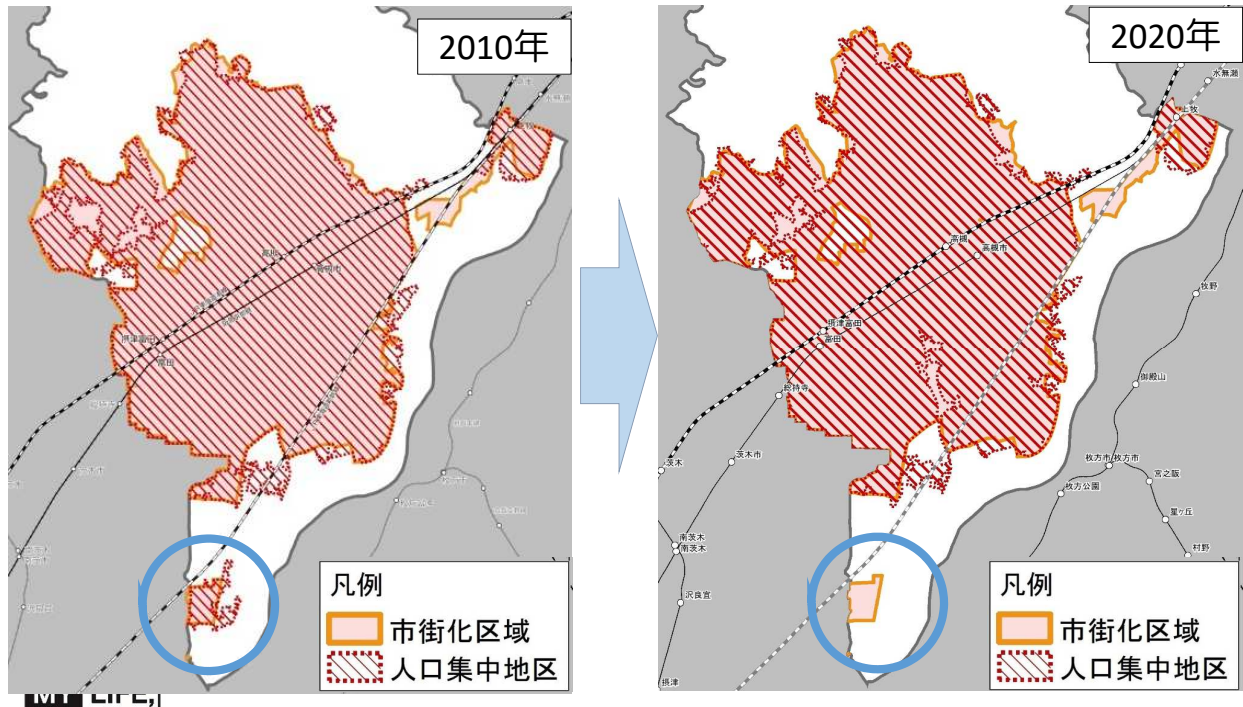
※策定時は平成22年、現状値は令和2年の国勢調査の結果を使用

「総人口に占めるDID人口の割合」が
令和4年度現在、目標値を満足していない

MY LIFE,

MORE LIFE.

「総人口に占めるDID人口の割合」が低下した要因としては、
柱本地区がDID地区から外れたことが考えられる



居住誘導区域の区域設定基準（一部抜粋）

現状の市街化区域をベース

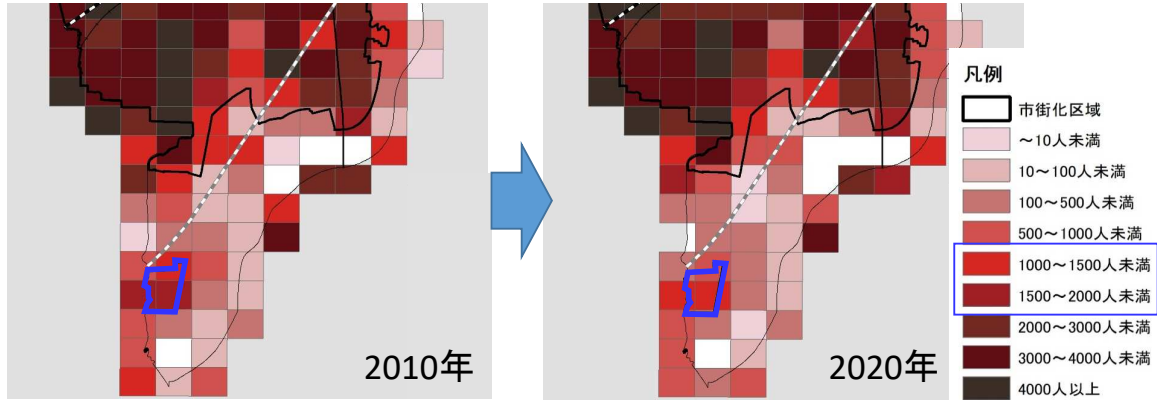
- まとまった大きなエリアでDIDから外れた地区を除外
- 大規模工場が立地している地区を除外
- 生産緑地地区は除外
- 災害リスクがある一部区域を除外

柱本地区が該当

現在の区域設定基準では、
柱本地区は居住誘導区域から外れる

2 中間評価結果に応じた見直し

柱本地区の現状（全年齢人口分布図）



- DIDから外れたものの、高い人口密度を維持している（準DID）
- 府営柱本住宅は建替え事業を計画されている

柱本地区は居住誘導区域に含め、
人口密度維持に努めるものとする

MY LIFE,

MORE LIFE.

16

2 中間評価結果に応じた見直し

(2) 誘導施設の充足状況

機能	誘導施設	都市拠点				生活拠点	
		高槻駅周辺		富田駅周辺		平成28年度	令和4年度
		平成28年度	令和4年度	平成28年度	令和4年度		
商業	百貨店	●	●	-	-	-	
	総合スーパー	●	●	●	●	-	
	スーパーマーケット	●	●	●	●	10/12	9/12
医療	三次救急医療機関	●	●	-	-	-	
	特定機能病院	●	●	-	-	-	
	地域医療支援病院	●	●	×	×	-	
	先進医療施設	×	●	-	-	-	
行政	公共施設	●	●	●	●	-	
その他	コンベンション機能を有する施設	×	●	×	×	-	
充足率		78% (7/9)	100% (9/9)	60% (3/5)	60% (3/5)	83% (10/12)	75% (9/12)

- 都市拠点は、充足率が上昇もしくは維持
- 生活拠点は、1か所減

MY LIFE,

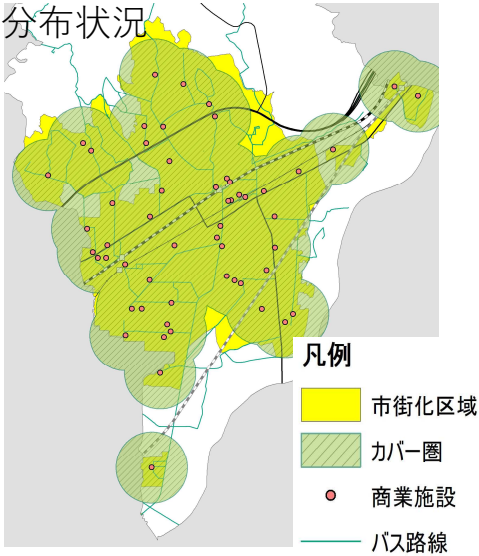
MORE LIFE.

17

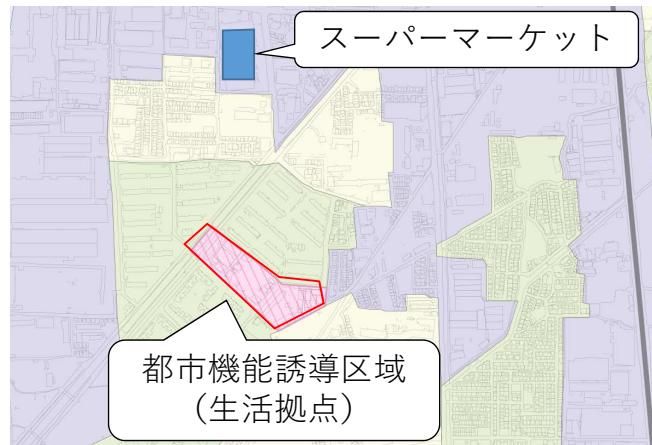
2 中間評価結果に応じた見直し

生活拠点は市内12か所に定めており、その内3か所に誘導施設が立地していない状況（令和4年度現在）であるが、立地状況は以下の通り

誘導施設(スーパーマーケット)の分布状況



未整備区域の周辺状況

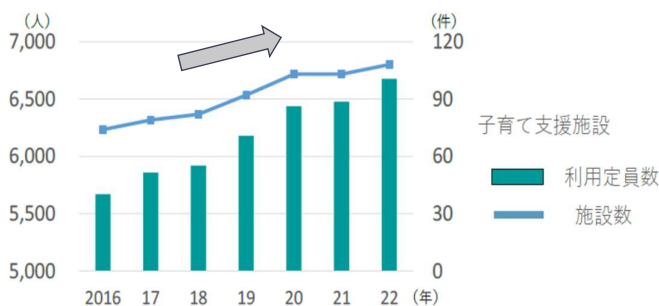


誘導区域内に施設はないものの、比較的近くにスーパーマーケットが立地

引き続き、届出制度を活用した状況把握に努める

2 中間評価結果に応じた見直し

生活機能誘導区域は、目標値が未設定なため、誘導施設（子育て支援施設）の施設数及び利用定員数を確認



施設数、利用定員数共に年々増加しているが、人口減少や少子高齢化が見込まれる中、必要量の推定が本計画では困難

必要量の推定及び確保については、「子ども・子育て支援事業計画」で実施しているため、本計画の誘導施設及び誘導区域を見直し

誘導施設及び誘導区域を見直すものの、任意の日常サービス系施設として、新たに子育て支援施設を設定し、「子ども・子育て支援事業計画」と連携しながら、必要に応じた施設の維持・誘導に努める

都市計画マスタープラン

- 都市計画に関する基本的な考え方は、改定前と同じ



立地適正化計画

- 基本的な考え方に変更なし
- 「基本理念」と「方向性」について、都市計画マスタープランと表記の整合を図る

MY LIFE,

MORE LIFE.

20

4 変更内容

主な変更内容

- 基本理念と方向性
都市計画マスタープランの改定に合わせて表記を整合
- 居住誘導区域の設定基準
準DID区域を居住誘導区域に含めるよう修正
- 誘導区域及び誘導施設の考え方
生活機能誘導区域を見直し
子育て支援施設を日常サービス系施設に設定

MY LIFE,

MORE LIFE.

21

4 変更内容

(1) 基本理念と方向性

見直し前

見直し後

基本理念

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」による
誰もが住みやすく活力のあるまちの実現

対流を生み出す
コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進

方向性

- ・都市の無秩序な拡散を抑制
- ・都市機能が充実した魅力ある都市拠点の形成
- ・徒歩生活圏の形成
- ・徒歩生活圏と都市拠点を結ぶ公共交通を主体としたネットワークの形成
- ・拠点間の連携強化

- ・誰もが移動しやすい交通体系の構築
- ・都市機能が充足した高質な住環境の形成
- ・地域特性をいかした都市拠点の形成
- ・度重なる災害の経験をいかした防災力の向上

MY LIFE,

MORE LIFE.

22

4 変更内容

(2) 居住誘導区域の設定基準の一部見直し

見直し前

見直し後

居住誘導区域の区域設定基準（一部抜粋）

(1) 人口密度の維持

現状の市街化区域をベース
ただし、まとまった大きなエリアでDID
から外れた地区を除外

(1) 人口密度の維持

現状の市街化区域をベース
ただし、まとまった大きなエリアでDID
及び準DIDから外れた地区を除外

(2) まちの経済活力維持

大規模工場が立地している地区を除外

(2) まちの経済活力維持

大規模工場が立地している地区を除外

(3) 農地による良好な都市環境の形成

生産緑地地区は除外

(3) 農地による良好な都市環境の形成

生産緑地地区は除外

(4) 安全・安心な居住環境

災害リスクがある一部区域を除外

(4) 安全・安心な居住環境

災害リスクがある一部区域を除外

(5) 高度な都市機能へのアクセス

(5) 高度な都市機能へのアクセス

MY LIFE,

MORE LIFE.

23

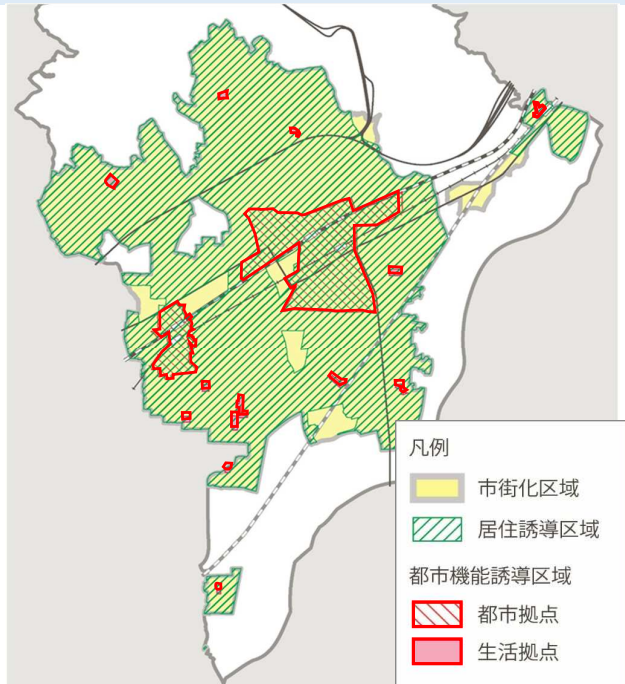
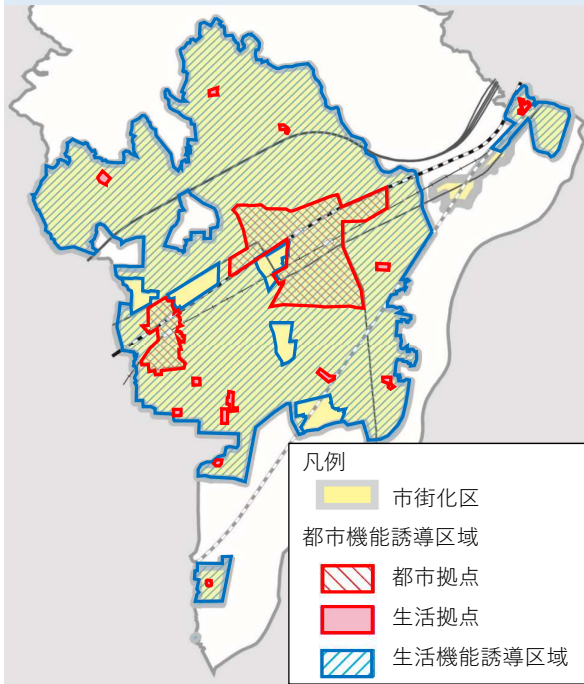
4 変更内容

(3) 誘導区域及び誘導施設の考え方の一部見直し

見直し前

見直し後

都市機能誘導区域



MORE LIFE.

24

4 変更内容

誘導施設（見直し前）

機能	誘導施設	都市拠点		生活拠点	生活機能誘導区域
		高槻駅周辺	富田駅周辺		
商業	百貨店	●			
	総合スーパー	●	●		
	スーパーマーケット	●	●	●	
医療	三次救急医療機関	●			
	特定機能病院	●			
	地域医療支援病院	●	●		
	先進医療施設	●			
行政	公共施設	●	●		
その他	コンベンション機能を有する施設	●	●		
子育て支援	保育所				●
	認定こども園				●
	地域型保育事業所				●

「子ども・子育て支援事業計画」で適切に配置

M

25

4 変更内容

誘導施設（見直し後）

機能	誘導施設	都市拠点		生活拠点
		高槻駅周辺	富田駅周辺	
商業	百貨店	●		
	総合スーパー	●	●	
	スーパーマーケット	●	●	●
医療	三次救急医療機関	●		
	特定機能病院	●		
	地域医療支援病院	●	●	
	先進医療施設	●		
行政	公共施設	●	●	
その他	コンベンション機能を有する施設	●	●	

MY LIFE,

MORE LIFE.

26

4 変更内容

日常サービス系施設

見直し前

新規

見直し後

日常サービス系施設

住民が日常的に利用する施設で住まいの身近に配置することにより、居住誘導区域への居住の誘導に資する施設

機能	誘導施設
子育て支援	保育所
	認定こども園
	地域型保育事業所

MY LIFE,

MORE LIFE.

27

令和4年度

8月2日	都市計画審議会	(報告事項)
11月21日～ 12月20日	パブリックコメントの実施	11月25,26日 高槻市立地適正化計画(変更素案)に関する説明会
1月30日	都市計画審議会	(付議案件) 高槻市立地適正化計画の変更に関する意見について
3月下旬	計画変更(予定)	

高槻市立地適正化計画（変更素案）に対する 意見募集の実施結果

MY LIFE,

MORE LIFE.

30

意見募集の実施結果

実施概要

募集期間：令和4年11月21日（月）から令和4年12月20日（火）まで
 募集方法：持参・郵送・ファクス、市ホームページの簡易電子申込
 閲覧場所：市ホームページ、都市づくり推進課、行政資料コーナー
 各支所・各市立公民館・各コミュニティセンター

実施結果

意見数：25件、（持参15件、郵送 10件）
 提出者（団体）数：個人 1人、団体 1件
 意見内容

項目	件数
1 高槻市立地適正化計画について	5件
2 現状と課題	14件
3 まちづくりの理念と基本的な考え方	2件
7 参考資料	1件
その他	3件

MY LIFE,

MORE LIFE.

31

提出意見に対する市の対応①

意見

立地適正化計画と他の計画との関係図に高槻市バリアフリー計画が書かれていません。高槻市が高齢者・障がい者等に対する合理的配慮について取組まれている姿勢を市民に伝えるためにも、高槻市バリアフリー計画との調和・連携を明記してください。

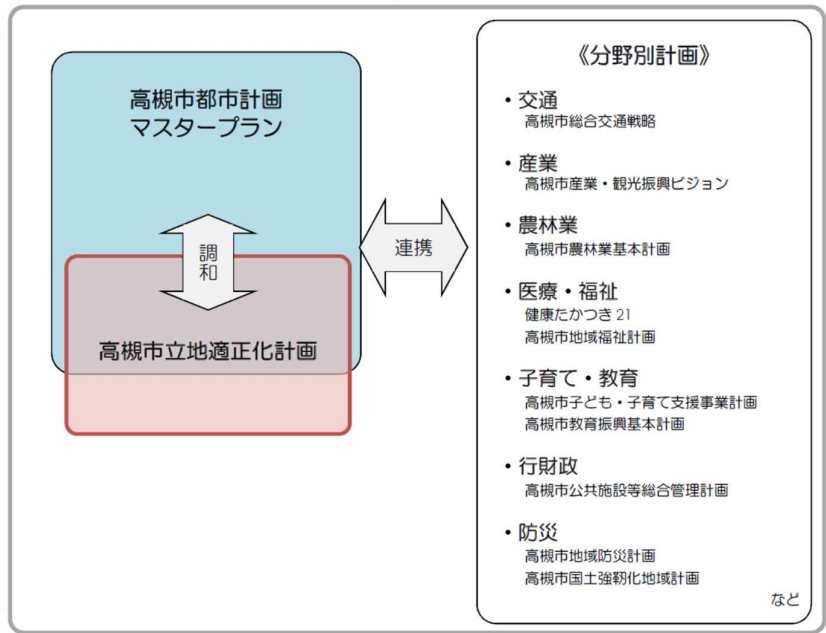


図 1-2 立地適正化計画と他の計画との関係図

MY LIFE,

MORE LIFE.

提出意見に対する市の対応①

市の考え方

バリアフリーの考え方については、分野横断別にこれらの計画に含まれておりますが、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を推進し、持続可能な都市を実現する上で、移動等の円滑化は重要な役割を担うことから、「高槻市バリアフリー基本構想」を交通分野に追加修正し、明記いたします。

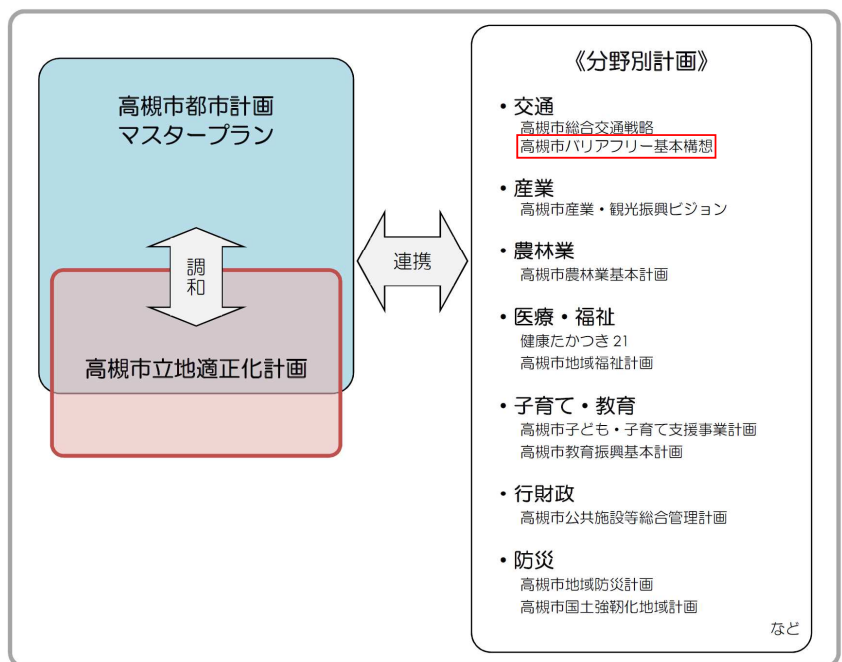


図 1-2 立地適正化計画と他の計画との関係図

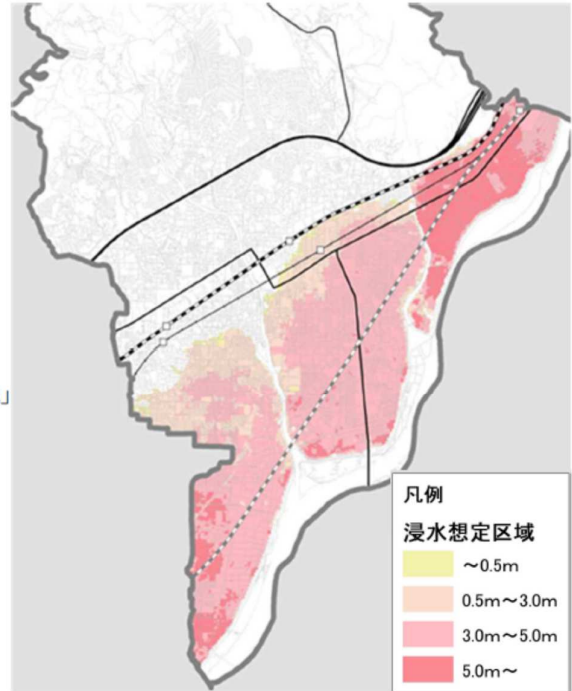
MY LIFE,

MORE LIFE.

提出意見に対する市の対応②

意見

p71の表5-1水害リスクの整理では、「浸水深が3m以上の区域は、居住誘導区域には含まない」とあります。図2-21洪水浸水想定区域図(淀川)では、0.5m～3.0mと3.0m～5.0mの色が近似して見分けが付きません。重要な境値なので「計画降雨」の図では明確に判る色で記載して欲しい。また「想定最大規模降雨」の図などもあり、どれが何だか判別しにくいので、一目で見やすく区別されると良いと思います。



出典：「高槻市資料」(2017年度)

図 2-21 洪水浸水想定区域図(淀川)

MY LIFE,

MORE LIFE.

提出意見に対する市の対応②

市の考え方

浸水深の配色に関しましては、水害ハザードマップの作成の手引き(国土交通省水管理・国土保全局河川環境課水防企画室)を参考にしておりましたが、ご意見を踏まえ、図2-21の明度等を工夫いたします。

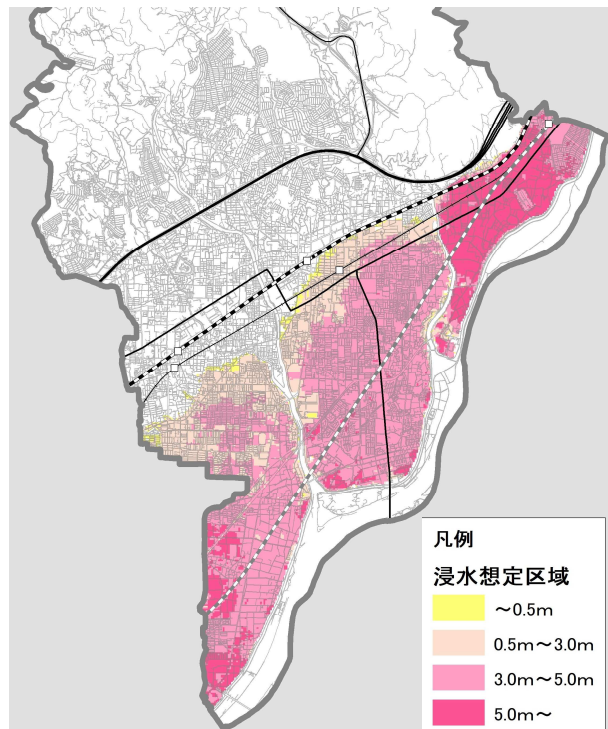


図 2-21 洪水浸水想定区域図(淀川)

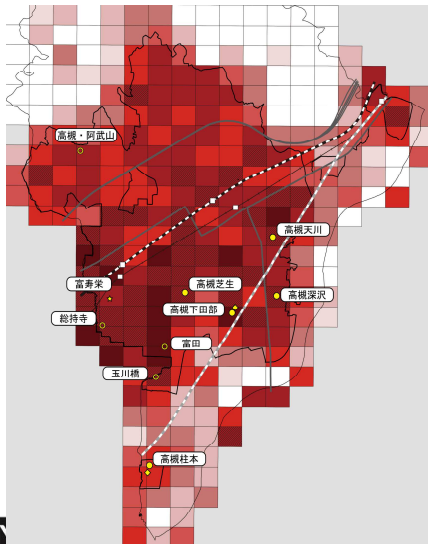
MY LIFE,

MORE LIFE.

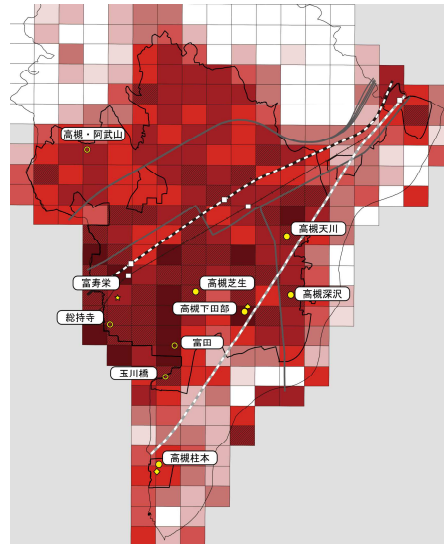
提出意見に対する市の対応③

意見

2050年の背景のDIDは2010年のものと同じです。P11の2050年DIDを下地に再考が必要です。



2010年



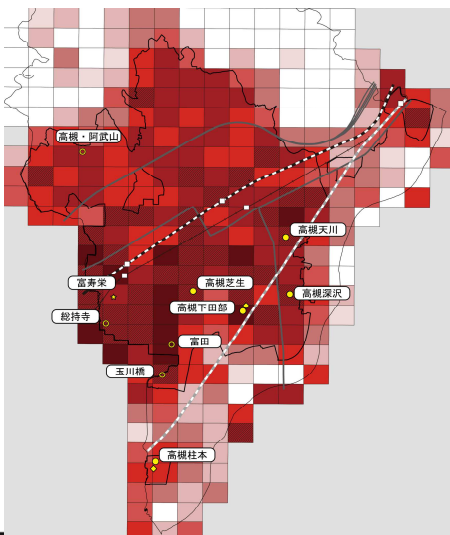
2050年



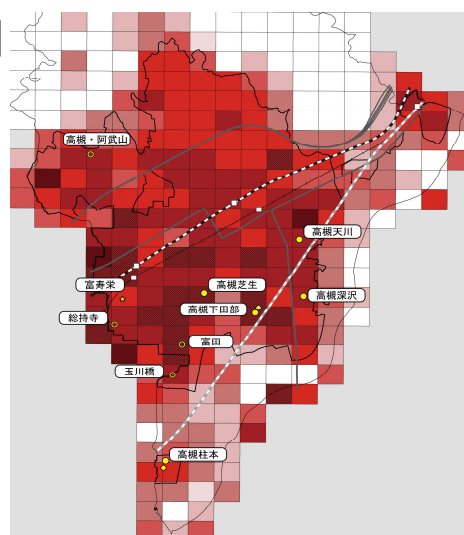
提出意見に対する市の対応③

市の考え方

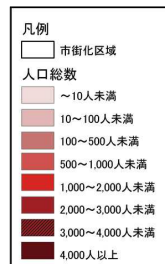
図2-24の背景を2050年推計の人口メッシュ図に修正いたします。



2010年



2050年



提出意見に対する市の対応④

意見

②富田駅周辺の概況において、JR摂津富田駅北側の商店街への言及を求めます。平成21年の「富田地区交通まちづくり基本構想」のワークショップにおいて「JR北と比べた活力の停滞」と比較された商店街の現状の記載が必要。(現状に問題があるとすれば、その問題を記載)

表 2-12 商業系用途地域の状況

	地区	主要店舗等	概況
①	高槻駅周辺※1	百貨店、総合スーパー、飲食店、商店街	JR 高槻駅、阪急高槻市駅周辺に左記のほか、金融機関や宿泊施設、業務施設が集積し、中心市街地を形成
②	富田駅周辺※2	総合スーパー、商店街	JR 摂津富田駅北側に総合スーパーが立地しているほか、 <u>JR 摂津富田駅から阪急富田駅の南側にはにぎわいのある商店街が形成</u>
③	上牧駅周辺※3	スーパーマーケット、ドラッグストア	左記のほか、行政サービスコーナー、金融機関等の日常的な生活利便施設が立地
④	松が丘	スーパーマーケット、商店街	左記のほか、郵便局が立地し、一部は戸建住宅が立地
⑤	奈佐原	ホームセンター、図書館、診療所	周辺の住宅団地開発時に整備された区画で、コンビニエンスストア等も立地
⑥	日吉台・真上	スーパーマーケット	都市計画道路沿道に左記の施設が立地しているほか、戸建住宅が立地

MY LIFE,

MORE LIFE.

提出意見に対する市の対応④

市の
考え方

表2-12の文言を「JR摂津富田駅から阪急富田駅の南側には」を「JR摂津富田駅及び阪急富田駅の周辺には」に修正いたします。

表 2-12 商業系用途地域の状況

	地区	主要店舗等	概況
①	高槻駅周辺※1	百貨店、総合スーパー、飲食店、商店街	JR 高槻駅、阪急高槻市駅周辺に左記のほか、金融機関や宿泊施設、業務施設が集積し、中心市街地を形成
②	富田駅周辺※2	総合スーパー、商店街	JR 摂津富田駅北側に総合スーパーが立地しているほか、 <u>JR 摂津富田駅及び阪急富田駅の周辺にはにぎわいのある商店街が形成</u>
③	上牧駅周辺※3	スーパーマーケット、ドラッグストア	左記のほか、行政サービスコーナー、金融機関等の日常的な生活利便施設が立地
④	松が丘	スーパーマーケット、商店街	左記のほか、郵便局が立地し、一部は戸建住宅が立地
⑤	奈佐原	ホームセンター、図書館、診療所	周辺の住宅団地開発時に整備された区画で、コンビニエンスストア等も立地
⑥	日吉台・真上	スーパーマーケット	都市計画道路沿道に左記の施設が立地しているほか、戸建住宅が立地

MY LIFE,

MORE LIFE.