

高都都第1316号  
平成28年12月16日

高槻市都市計画審議会 会長 様

高槻市長 濱田 剛 史



高槻市立地適正化計画の策定に関する意見について（付議）

みだしのことについて、次のとおり審議会に付議します。

## 理 由

平成26年度の都市再生特別措置法の一部改正を受け、平成22年度に策定した高槻市都市計画マスタープランに掲げる集約型都市づくりの推進の具体化を図るため、同法第81条に規定する立地適正化計画を作成しようとするもので、今回、素案を公表した上で、パブリックコメントを行った結果を踏まえ作成した高槻市立地適正化計画の案について、意見を求めるため付議するものです。

# 高槻市立地適正化計画（案）

平成28年12月



# 【目次】

1	高槻市立地適正化計画について	1
1-1	市のあらまし	2
1-2	立地適正化計画制度の概要	3
1-3	計画の位置づけ	4
1-4	計画区域	6
1-5	目標年次	6
2	現状と課題	7
2-1	立地適正化に係る現状	8
2-2	今後のまちづくりの課題	35
3	まちづくりの理念と基本的な考え方	37
3-1	理念と方向性	38
3-2	居住誘導区域	40
3-3	都市機能誘導区域	44
3-4	誘導施設	46
3-5	区域詳細図	48
4	施策	57
4-1	届出制度	58
4-2	施策	60
5	計画の推進に向けて	63
5-1	目標	64
5-2	進捗管理	65



# 1 高槻市立地適正化計画について

- 1-1 市のあらまし
- 1-2 立地適正化計画制度の概要
- 1-3 計画の位置づけ
- 1-4 計画区域
- 1-5 目標年次

## 1-1 市のあらまし

### 1-1-1 本市の特性

高槻市は大阪府の北東部にあって、大阪と京都のほぼ中間に位置し、北は北摂連山につながる山並みと丘陵、南は芥川・桧尾川などによって形成された平野が淀川に接しており、自然豊かなまちです。

また、JR 東海道本線の新快速や阪急京都線の特急の停車駅があり、大阪・京都からともに約 15 分で結ばれ、これらの鉄道駅を中心に市営バス等のネットワークが市内各地域を結んでいることから、交通利便性の高い都市として知られています。

昭和 18 年（1943 年）の市制施行時に約 3 万人であった人口は、昭和 40 年（1965 年）に約 13 万人、昭和 50 年（1975 年）には約 33 万人となる全国的にもまれに見る人口急増期を経て、中核市に移行した平成 15 年（2003 年）には人口約 36 万人都市として発展してきました。

### 1-1-2 これまでのまちづくり

本市の人口は、一時的に 36 万人を超えたものの、近年は 35 万人台後半で横ばいから緩やかな減少傾向にあります。国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」といいます。）によると、本市の人口は平成 22 年（2010 年）の約 35.7 万人から、平成 52 年（2040 年）には約 31.7 万人へ減少すると推計されています。さらには、人口急増期に転入された方々の多くが高齢期を迎えるため、急速な高齢化が予想されています。

また、小中学校等の公共施設や、道路や上下水道等の都市基盤の多くが人口急増期に整備されており、それらが大規模改修や更新時期を迎えつつある中、その対応が課題となっています。

財政面では、人口減少等により市税収入の増加が見込めない中、社会保障経費や既存施設の維持補修費の増大が見込まれ、厳しい行財政運営となることが予想されています。

このような中、本市では、平成 23 年（2011 年）に策定した「高槻市総合戦略プラン（第 5 次高槻市総合計画）」（以下「総合戦略プラン」といいます。）に基づき、定住人口の増加、特に生産年齢人口の増加を図ることを最重点課題として、将来にわたって財政の健全性を維持しつつ、あらゆる世代の市民が安心して暮らせる行政サービスを提供していくために、各種施策を展開してきました。

## 1-2 立地適正化計画制度の概要

立地適正化計画とは、平成26年（2014年）の都市再生特別措置法の一部改正により、市町村が策定できるようになった計画で、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。主な内容は、今後の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。

### 【計画に記載すべき主な事項】

- 立地適正化計画の「区域」
- 立地の適正化に関する「基本的な方針」
- 都市の居住者の居住を誘導すべき「居住誘導区域」
- 都市機能増進施設の立地を誘導すべき「都市機能誘導区域」及び区域ごとにその立地を誘導すべき「誘導施設」
- その他必要な事項（誘導を図るために必要な施策等）

### ■立地適正化計画区域

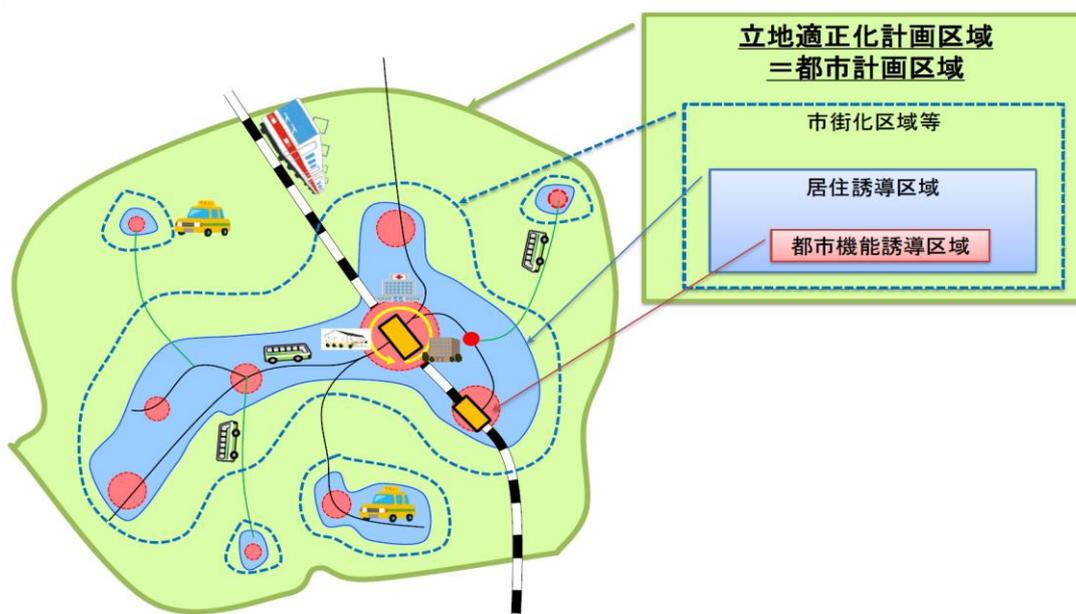
- ・都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全体とすることが基本

### ■居住誘導区域

- ・人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域

### ■都市機能誘導区域

- ・医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域



出典：国土交通省「改正都市再生特別措置法等について」（2015年6月1日時点版）

### 1-3 計画の位置づけ

#### 1-3-1 国の方針との関係

本市が総合戦略プランや「高槻市都市計画マスタープラン」(以下「都市計画マスタープラン」といいます。)に基づき取り組んできた「集約型都市づくりの推進」は、国の立地適正化計画制度の方針と一致しています。

今後、急速に進行する人口減少や少子高齢化において、利便性が高く住みやすいまちを維持していくためには、持続可能な行財政運営が必要であり、集約型都市づくりの推進を図ることが重要であるため、当該制度を活用し高槻市立地適正化計画を策定するものです。

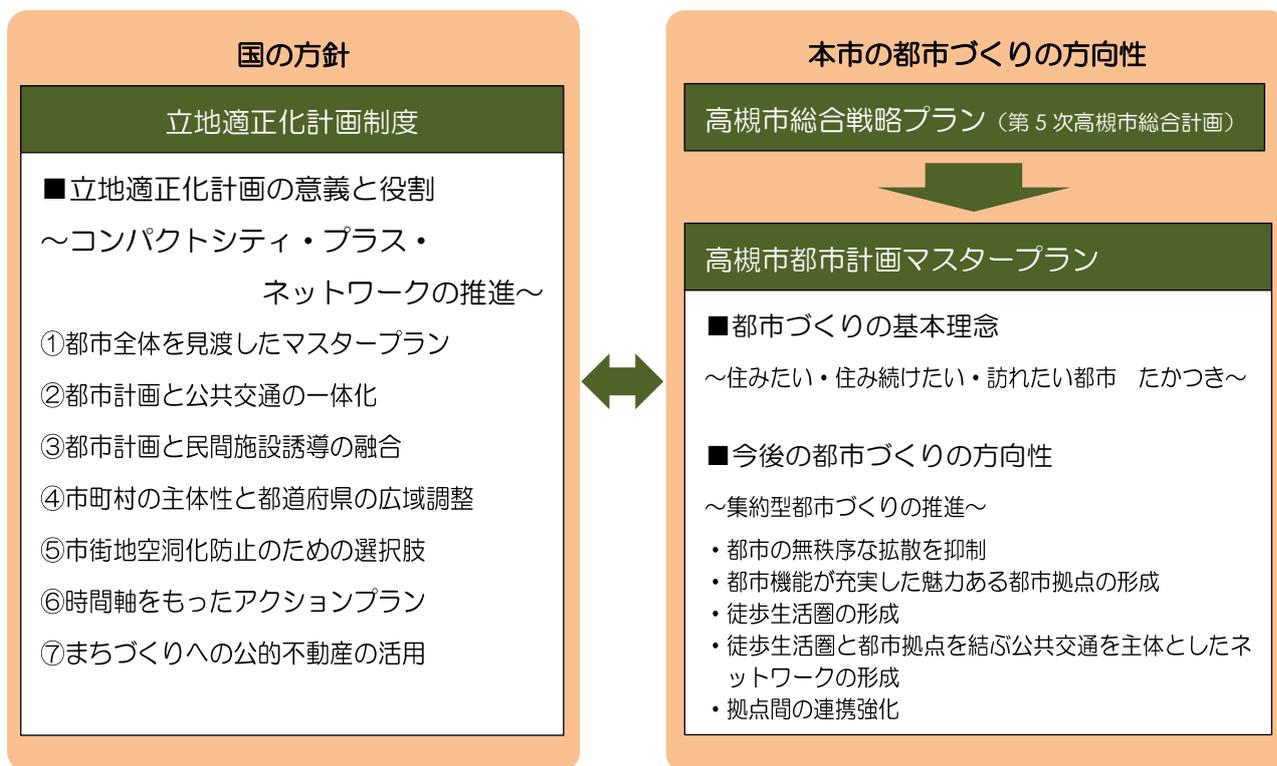


図 1-1 国の方針と本市の都市づくりの方向性との関係

#### 1-3-2 他の計画との関係

総合戦略プランは平成 28 年(2016 年)に中間見直しを行い、将来の都市像の実現を図るため、8 つの章からなる施策体系別計画を設定した「高槻市総合戦略プラン基本計画 28」(以下「基本計画 28」といいます。)を策定しました。都市機能の充実のため、都市づくり・住環境分野での取組の方向性として「コンパクトシティ・プラス・ネットワークへの取組の推進」を掲げ、医療・福祉・商業等の都市機能や住居等がまとまって立地するように誘導し、市街地の拡散を抑制することで、自家用車に過度に依存することなく、誰もが目的地へ円滑に移動できる環境を整えていくことを掲げています。これは、都市計画マスタープランに掲げる「集約型都市づくりの推進」を改めて示したものであり、立地適正化計画はその具体化を図る計画となります。

計画を推進するに当たっては、様々な分野別計画とも連携した取組を進めていくことが必要です。

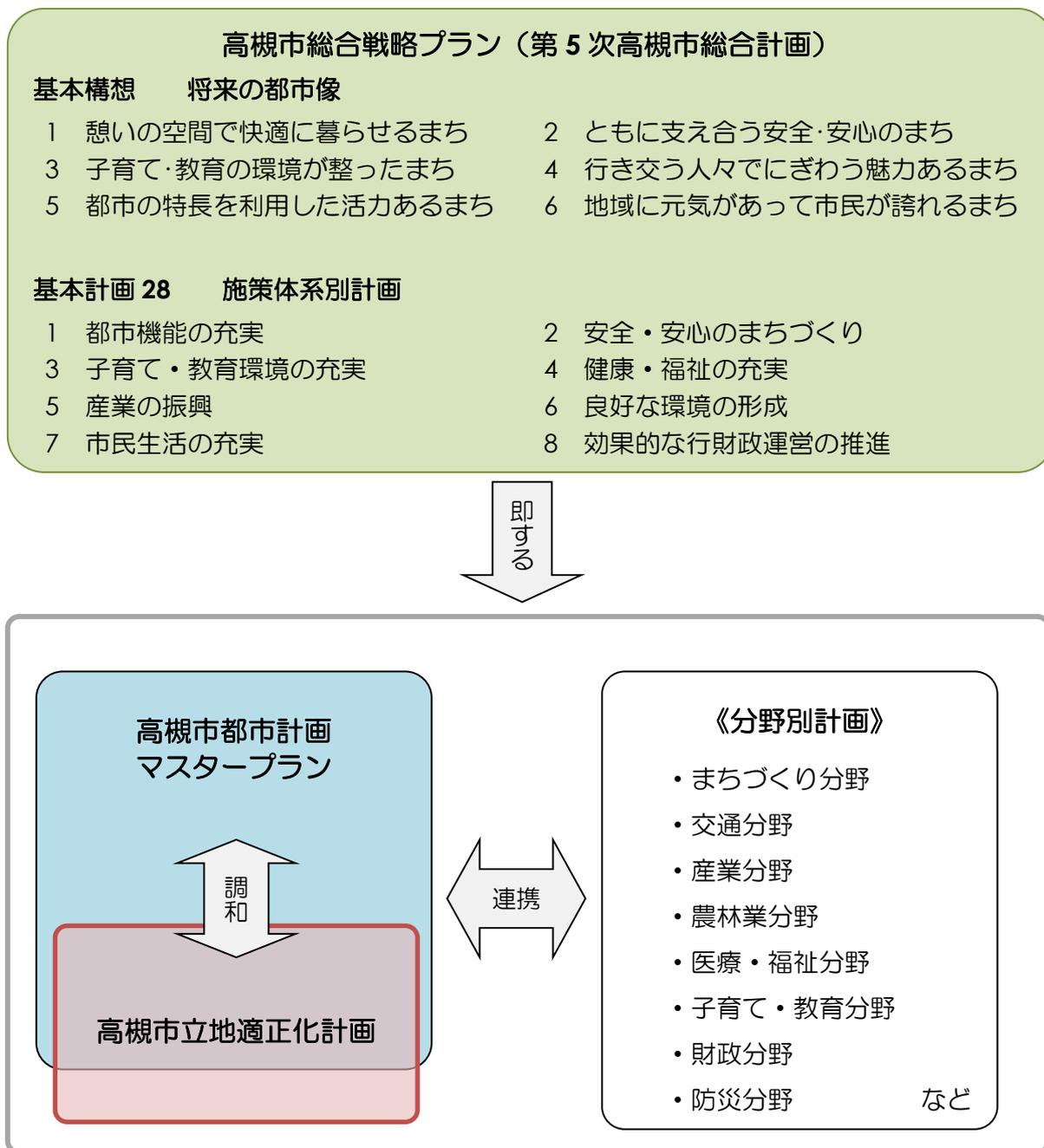


図 1-2 立地適正化計画と他の計画との関係図

### 1-4 計画区域

立地適正化計画の区域は、都市計画区域全体を基本とされており、本市は市域全域が都市計画区域に指定されていることから、市域全域を本計画の区域とします。

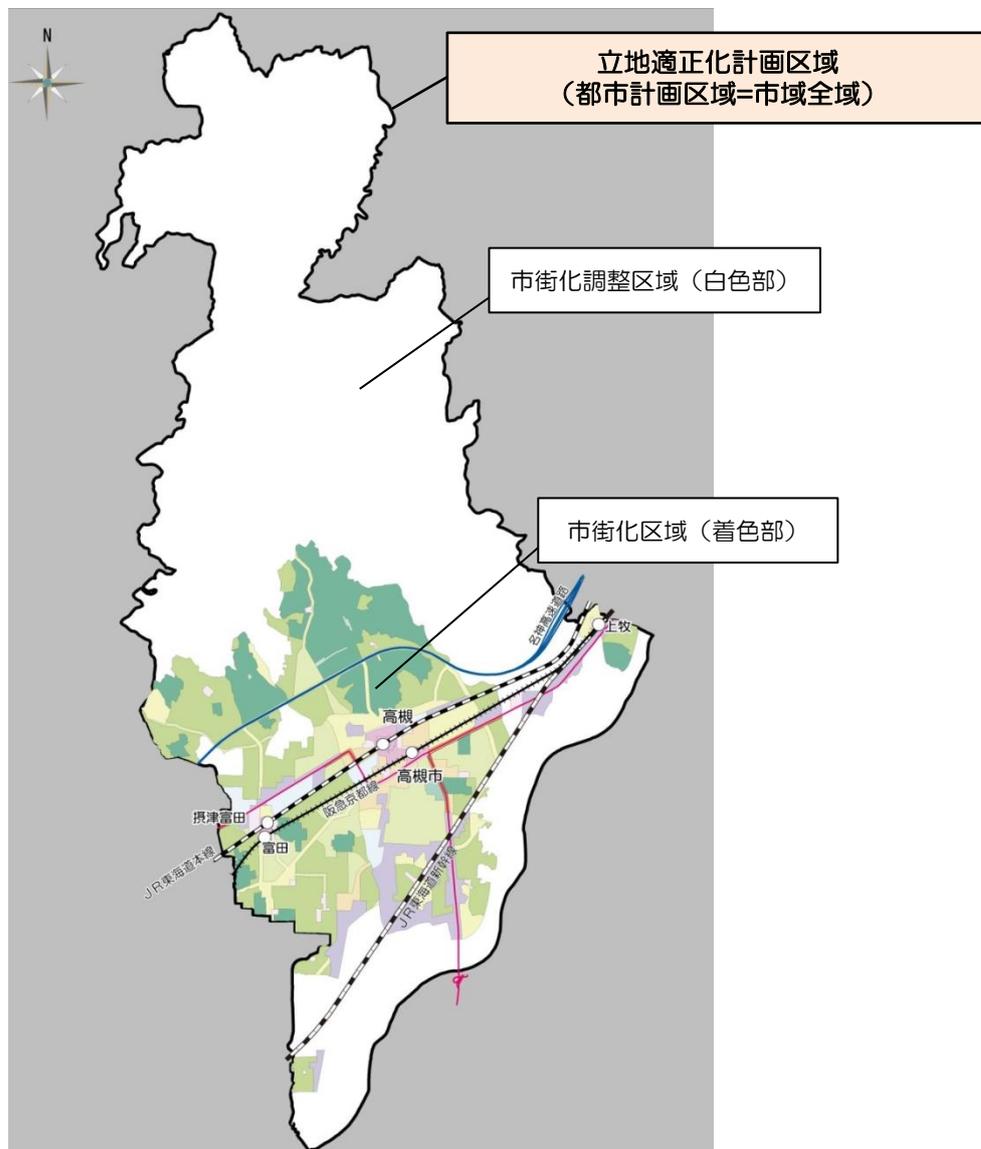


図 1-3 立地適正化計画の計画区域

### 1-5 目標年次

本計画の目標年次は、平成 42 年度（2030 年度）とします。ただし、都市計画マスタープランの改定に合わせ、必要に応じて見直しを行います。



図 1-4 目標年次

## 2 現状と課題

2-1 立地適正化に係る現状

2-2 今後のまちづくりの課題

本章で分析を行う人口メッシュ図は特に注意事項がない場合、下記のとおりとしています。

○平成22年（2010年）の人口メッシュ図は国勢調査結果を用いて分析・図化

○平成62年（2050年）の将来人口メッシュ図は国勢調査結果を用いて分析・図化

推計手法・設定値については下記のとおりです。

- ・将来人口についてはコーホート要因法により推計を実施。
- ・推計に用いた生残率、純移動率、子ども女性比等については、社人研による各推計年におけるパラメーターに準拠しています。

本章では人口、生活利便施設、公共交通、災害、住宅、土地利用及び行財政に着目し、現状と課題の整理を行います。なお、本計画の目標年次はおおむね 20 年後としていますが、都市構造の形成には長期間を要することから、約 40 年後の平成 62 年（2050 年）までの推計を行いながら整理します。

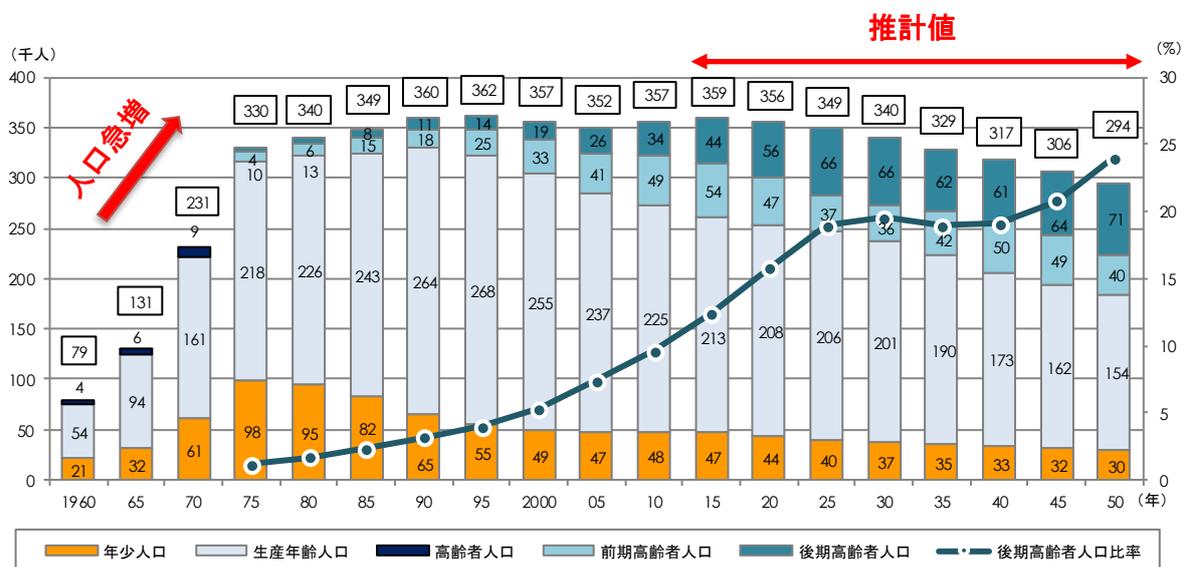
## 2-1 立地適正化に係る現状

### 2-1-1 人口

#### (1) 本市の人口の将来推計

本市は、昭和 40 年（1965 年）に約 13 万人であった人口が、昭和 50 年（1975 年）に約 33 万人になるという、10 年間で約 20 万人増加した全国的にもまれに見る人口急増期を経験しました。

しかし、平成 62 年（2050 年）の将来人口は、平成 22 年（2010 年）の約 8 割の約 29 万人まで減少し、年齢構成別に見ると、年少人口は約 6 割の約 3 万人、生産年齢人口は約 7 割の約 15 万人まで減少すると推計されています。一方、後期高齢者人口は、人口急増期に転入された団塊世代の子どもでもある、いわゆる「団塊ジュニア」世代の方々の多くが高齢期を迎え、約 2 倍となる約 7 万人にまで増加するなど、人口急増期の急激な人口流入が今後の高齢化に強く影響すると見込まれています。



※人口総数は年齢不詳分含む（1985～2010 年実績値）

図 2-1 年齢別人口の推移と将来推計

表 2-1 年齢別人口の将来推計

		2010年 (人)	2050年 (人)	2010年に対する比率 (%)
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

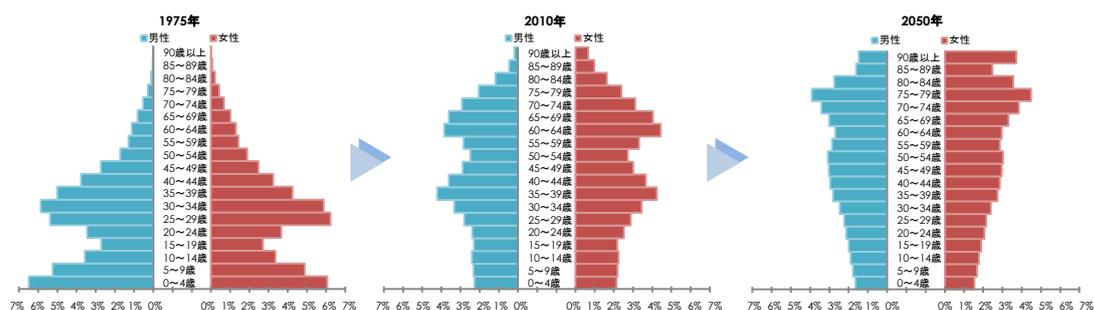


図 2-2 人口ピラミッドの推移

## (2) 人口集中地区の人口密度の変遷

昭和45年(1970年)に主に鉄道沿線を中心に広がっていた人口集中地区※(以下「DID」といいます。)は、特に郊外の丘陵地等へと拡大が進みましたが、人口密度は一貫して約10,000人/km<sup>2</sup>で推移しており、DIDと市街化区域の範囲はほぼ一致しています。

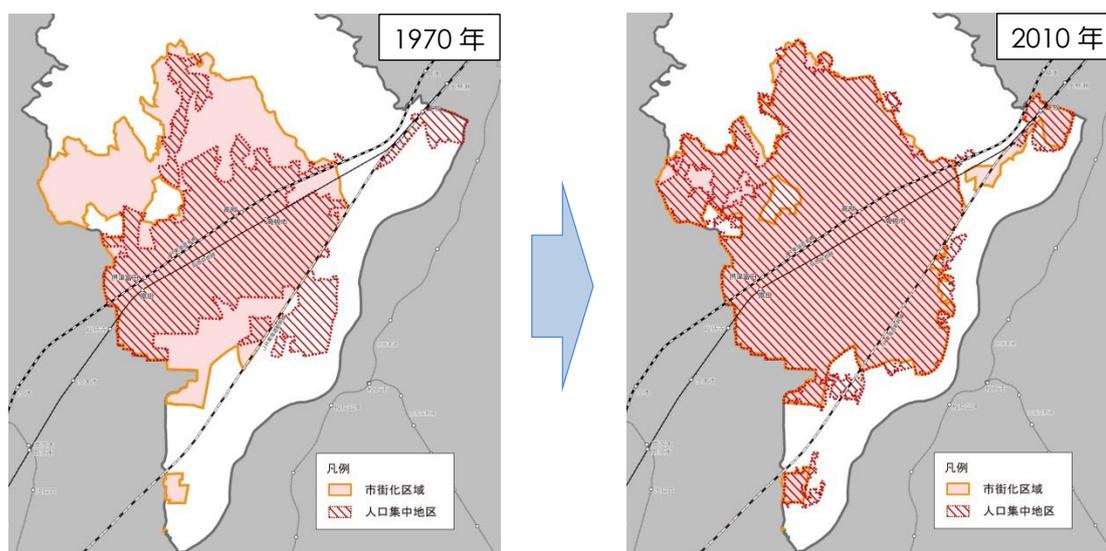


図 2-3 DIDの推移と市街化区域

※人口集中地区(DID): 人口密度が1 km<sup>2</sup>当たり4,000人以上となる地区。



出典：総務省「国勢調査」

図 2-4 DID の人口密度と面積の推移

本市の DID 面積は昭和 45～平成 22 年（1970～2010 年）に 1.84 倍に増加していますが、DID 人口密度は約 10,000 人/km<sup>2</sup> で維持されています。北摂 7 市や大阪府等の DID 人口密度等の推移と比較して見ると、DID 人口密度が 10,000 人/km<sup>2</sup> 以上の高い数値を 1970 年から変わらず維持しているのは本市だけであり、人口が増加する状況下にあっても、市街地の拡散を抑制できていたことがわかります。

表 2-2 DID 人口密度等の推移

市町村名称	DID 面積 (km <sup>2</sup> )			DID 人口 (人)			DID 人口密度 (人/km <sup>2</sup> )			
	1970 年	2010 年	1970 年～2010 年の増減 (%)	1970 年	2010 年	1970 年～2010 年の増減 (%)	1970 年	2010 年	1970 年～2010 年の増減 (%)	
北摂 7 市	高槻市	18.0	33.2	184	189,425	344,050	182	10,500	10,400	98
	茨木市	12.3	28.0	228	127,126	265,337	209	10,300	9,500	92
	吹田市	28.3	36.1	128	246,821	355,798	144	8,700	9,900	113
	摂津市	5.8	12.4	214	48,811	83,423	171	8,400	6,700	80
	豊中市	25.1	36.4	145	356,273	389,341	109	14,200	10,700	75
	池田市	9.1	10.5	116	87,785	98,927	113	9,600	9,400	97
	箕面市	4.9	14.6	299	41,645	124,278	298	8,500	8,500	100
中核市	東大阪市	36.7	49.5	135	480,182	507,906	106	13,100	10,300	78
	枚方市	20.8	40.9	197	175,015	393,370	225	8,400	9,600	114
大阪府	594.3	906.7	153	6,863,271	8,492,162	124	11,500	9,400	82	

出典：総務省「国勢調査」

**(3) DID 人口の将来見通し**

本市の市街化区域は、平成 62 年（2050 年）に人口が約 8 割に減少しても DID を維持できていると推計されます。しかし、DID の基準より小さい 1 メッシュ（500m×500m）当たりの人口で見ると、DID 基準※未済となる地域が縁辺部で増加しています。

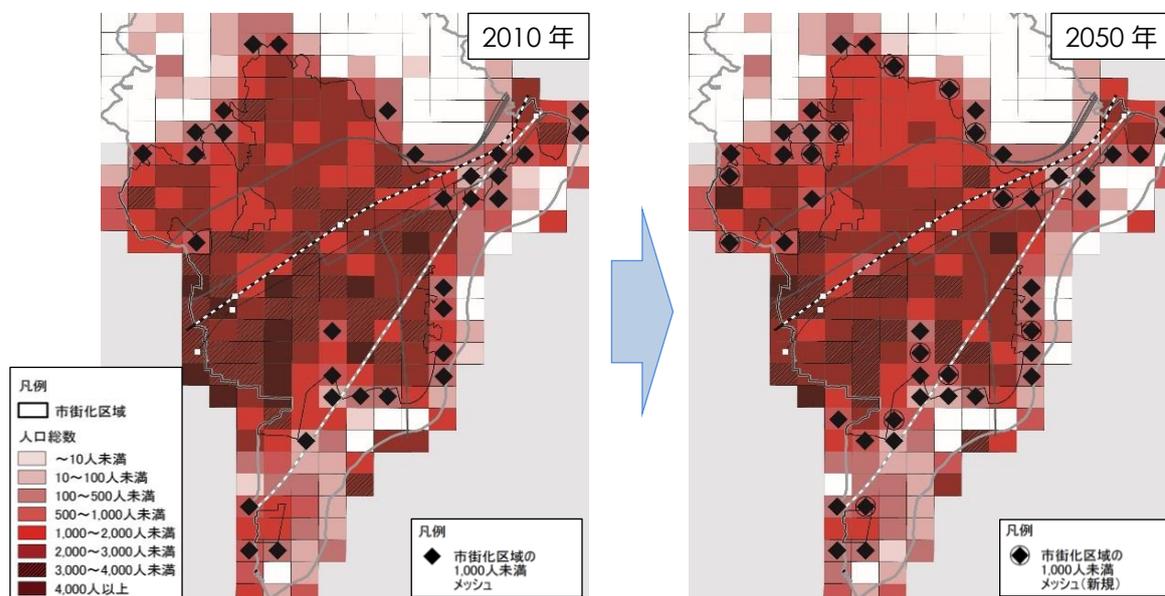


図 2-5 DID 人口の将来見通し（全年齢）

15 歳未満の年少人口は、平成 22 年（2010 年）では見られた 500 人を超えるメッシュが平成 62 年（2050 年）にはほぼなくなるなど、市街化区域全体で減少すると推計されます。

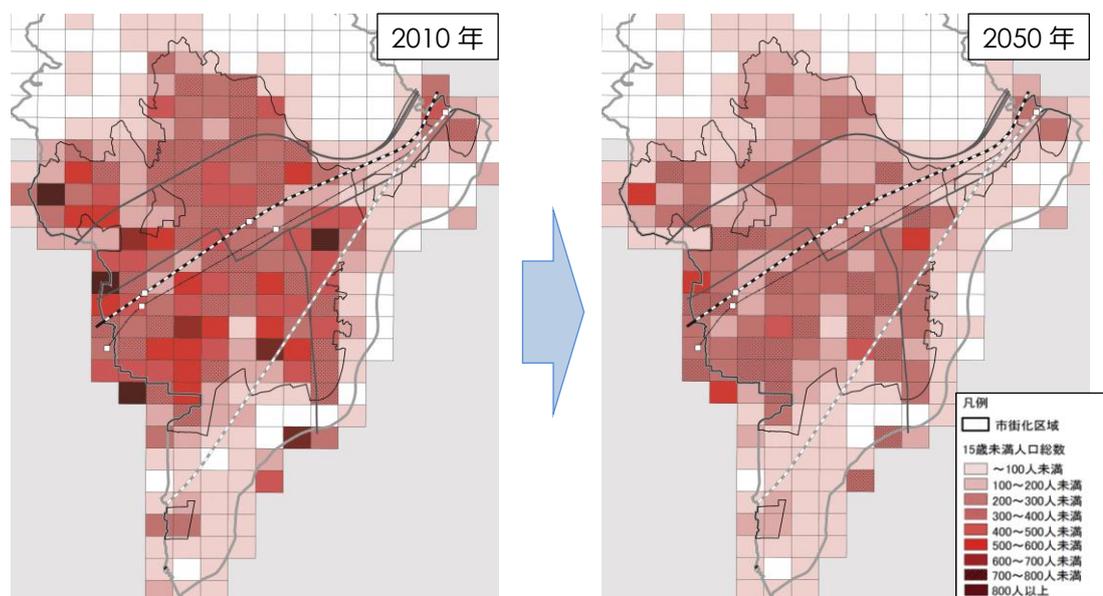


図 2-6 年少人口の将来見通し

※DID 基準：原則として人口密度が 1 km<sup>2</sup>当たり 4,000 人以上とされています。これを図の 1 メッシュ（500m×500m）当たりに換算すると、1,000 人以上となります。

## 2 現状と課題

15～64歳の生産年齢人口は、平成22年（2010年）では見られた3,000人を超えるメッシュが平成62年（2050年）にはほぼなくなるなど、市街化区域全体で減少すると推計されます。

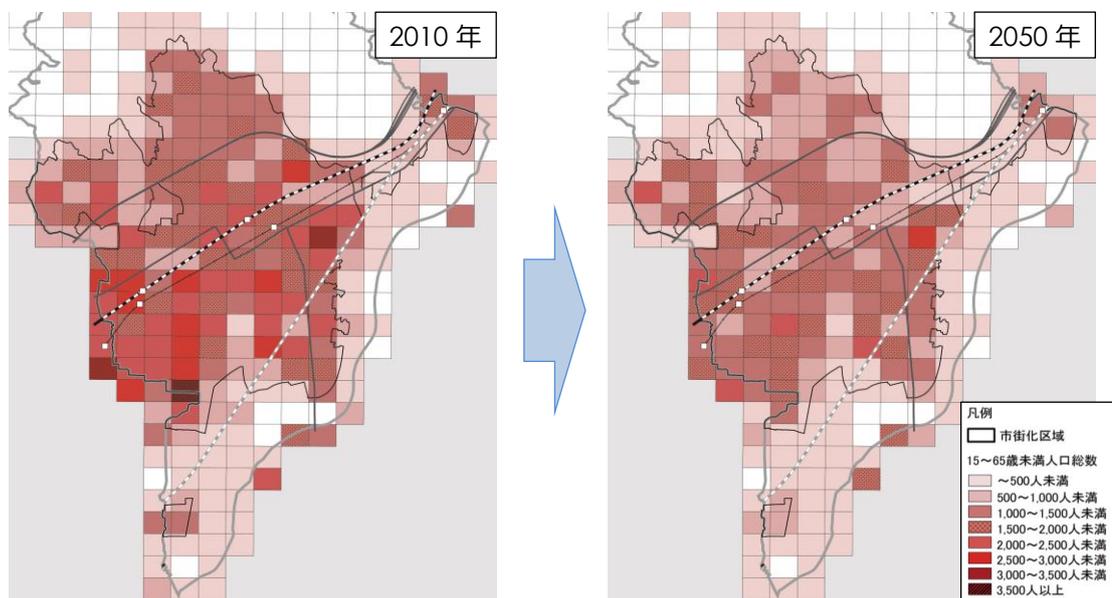


図 2-7 生産年齢人口の将来見通し

65歳以上の高齢者人口は、平成62年（2050年）には800人を超えるメッシュが広範囲に分布するなど、市街化区域全体で増加する傾向が見られます。

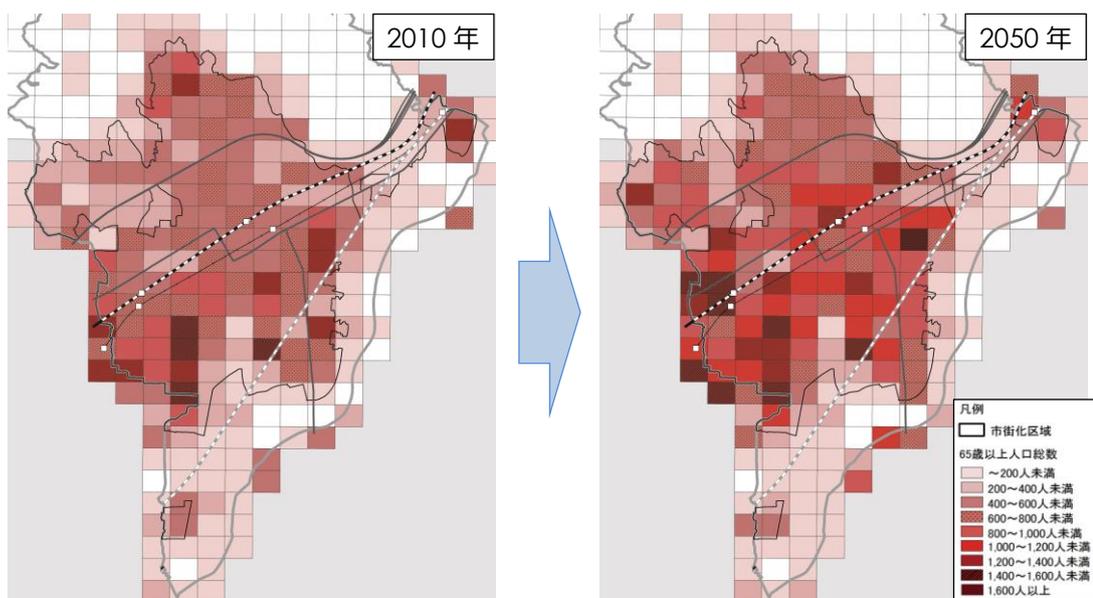


図 2-8 高齢者人口の将来見通し

## 2-1-2 生活利便施設

生活利便施設の立地について、「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月）」において一般的な徒歩圏としている半径800mの範囲を各施設のカバー圏人口とし、分析を行いました。

### (1) 医療施設

診療科目に内科又は外科を有する医療施設※1は、施設数も多く、市街化区域内に広く立地し、人口カバー率※2も90%を超えています。しかし、今後、人口が減少する中、施設ごとのカバー圏人口の残存率（2010年のカバー圏人口に対する2050年のカバー圏人口の割合）を見ると、現在の7割程度となる施設も見られます。

表 2-3 医療施設の人口カバー率の推移

	市街化区域内人口（人）	医療施設	
		カバー圏人口（人）	人口カバー率（%）
2010年	312,843	308,082	98.5
2050年	259,516	255,169	98.3

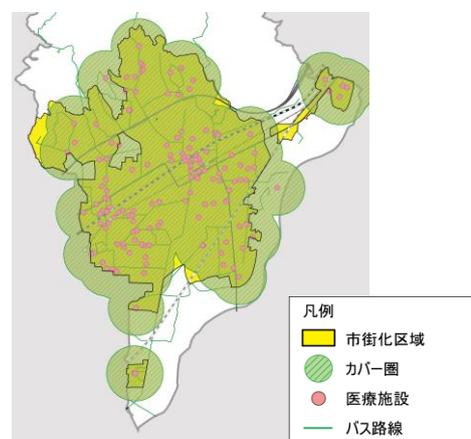


図 2-9 医療施設の分布

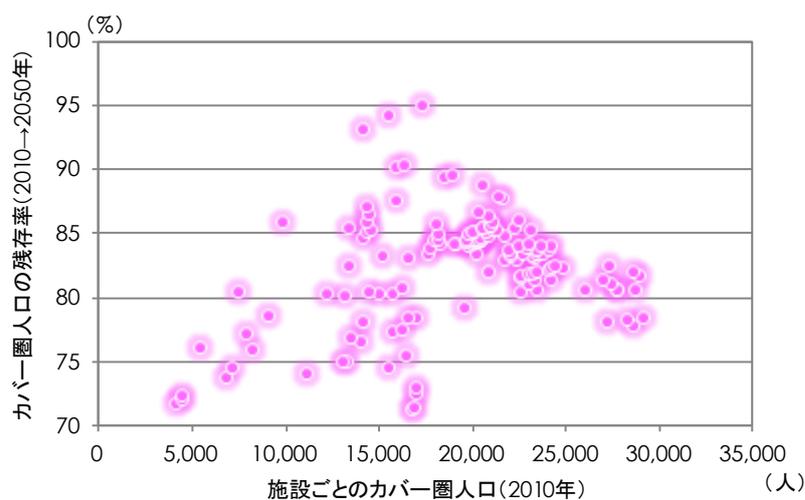


図 2-10 医療施設ごとのカバー圏人口の推移

※1 医療施設：国土交通省「国土数値情報」（2010年）医療機関データのうち、診療科目に内科又は外科を含む施設を対象。  
 ※2 人口カバー率：市街化区域内人口総数に対するカバー圏人口の割合。

(2) 商業施設

1) スーパーマーケット

スーパーマーケット※は、市街化区域内の広い範囲で立地が見られ、人口カバー率も90%を超えています。しかし、カバー圏人口の残存率については、医療施設と同様、現在の7割程度となる施設が見られます。

表 2-4 スーパーマーケットの人口カバー率の推移

	市街化区域内 人口 (人)	スーパーマーケット	
		カバー圏 人口 (人)	人口 カバー率 (%)
2010年	312,843	300,074	95.9
2050年	259,516	249,095	96.0

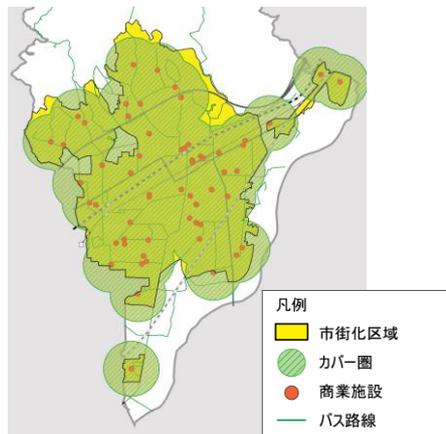


図 2-11 スーパーマーケットの分布

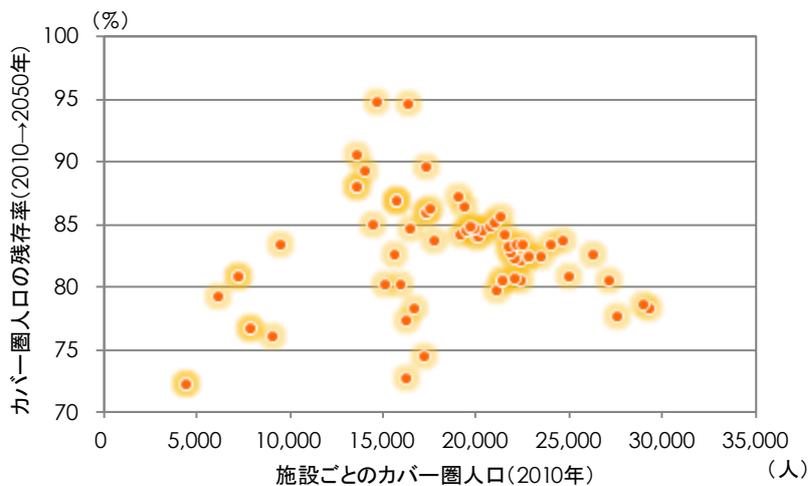


図 2-12 スーパーマーケットごとのカバー圏人口の推移

※スーパーマーケット：NTTタウンページ株式会社「iタウンページ」（2015年時点）「スーパーマーケット」に分類される施設を対象。

## 2) コンビニエンスストア

コンビニエンスストア※は、鉄道駅の周辺に多く見られ、人口カバー率も90%を超えています。

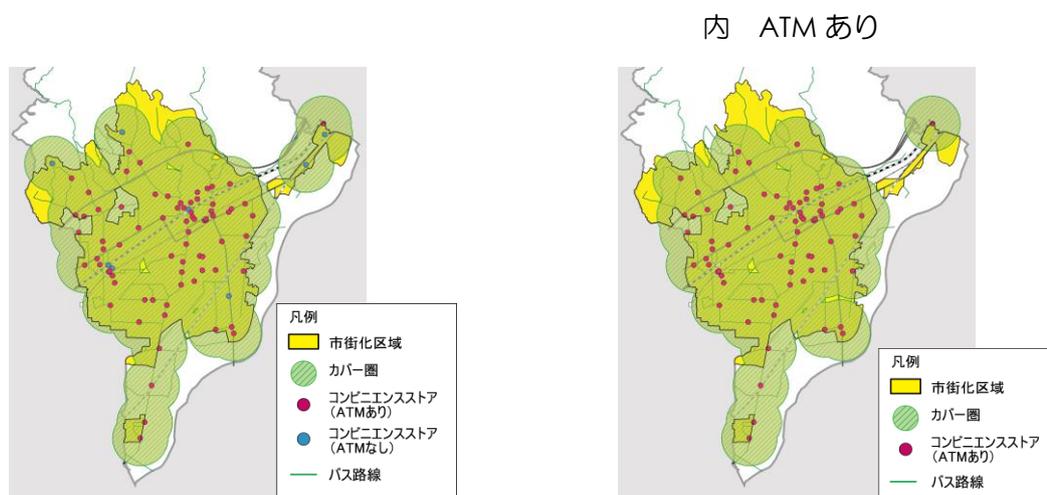


図 2-13 コンビニエンスストアの分布

表 2-5 コンビニエンスストアの人口カバー率の推移

	市街化区域内 人口 (人)	コンビニエンスストア			
		カバー圏人口 (人)		人口カバー率 (%)	
			内 ATM あり		内 ATM あり
2010 年	312,843	294,629	285,856	94.2	91.4
2050 年	259,516	245,372	238,940	94.5	92.1

※コンビニエンスストア：NTT タウンページ株式会社「i タウンページ」（2015 年時点）「コンビニエンスストア」に分類される施設を対象。

(3) 高齢者福祉・介護施設

高齢者福祉・介護施設は市街化区域内に広く立地しており、通所型<sup>※1</sup>については100%に近い人口カバー率となっています。そのほかの入所型<sup>※2</sup>、訪問型<sup>※3</sup>の施設については、どちらも事業者による送迎があるため、人口カバー率による影響は低いと考えられます。

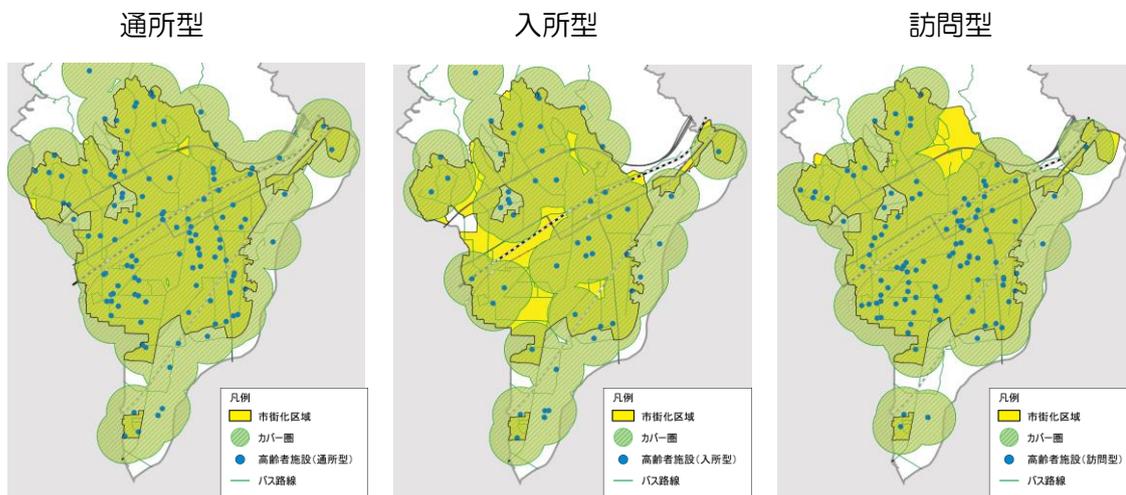


図 2-14 高齢者福祉・介護施設の分布

表 2-6 高齢者福祉・介護施設の人口カバー率の推移

	市街化区域内 高齢者人口 (人)	高齢者福祉・介護施設					
		通所型		入所型		訪問型	
		カバー圏 人口 (人)	人口 カバー率 (%)	カバー圏 人口 (人)	人口 カバー率 (%)	カバー圏 人口 (人)	人口 カバー率 (%)
2010年	70,392	70,250	99.8	62,338	88.6	66,612	94.6
2050年	97,083	96,812	99.7	84,553	87.1	92,863	95.7

※1 通所型：利用者が通所介護の施設に通い、食事や入浴などの日常生活上の支援や、生活機能向上のための機能訓練や口腔機能向上サービスなどを日帰りで提供する施設。

※2 入所型：介護老人福祉施設などが、介護が必要な方などの入所を受け入れ、入浴や食事などの日常生活上の支援や、機能訓練などを提供する施設。

※3 訪問型：訪問介護員（ホームヘルパー）が利用者の自宅を訪問し、食事・排泄・入浴などの介護（身体介護）や、掃除・洗濯・買い物・調理などの生活の支援（生活援助）をする施設。

## 2-1-3 公共交通

## (1) 公共交通のカバー率

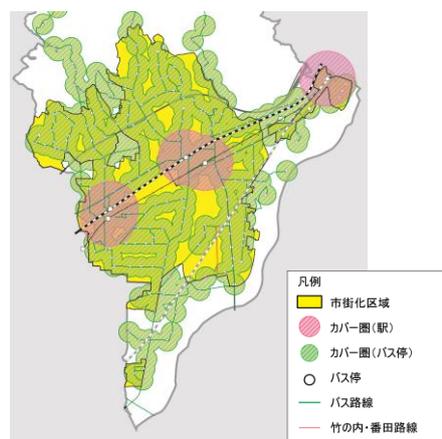
市内の公共交通として、鉄道駅は JR 東海道本線に 2 駅、阪急京都線に 3 駅あり、また、JR 高槻駅には新快速や特急の一部が、阪急高槻市駅には特急が停車するなど、広域交通の要衝となっています。路線バスについては、鉄道駅を中心に、市内各地域へのバスネットワークが形成されています。

これら公共交通の市街化区域における人口カバー率は約 84%と高い数値を示しています。

また、今後、市営バスが竹の内・番田方面の路線拡大を予定しており、公共交通の更なる充足が見込まれます。

表 2-7 公共交通の圏域人口の推移

	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
2050 年	259,516	219,407	84.5



※鉄道駅から 800m、バス停から 300m をカバー圏と設定

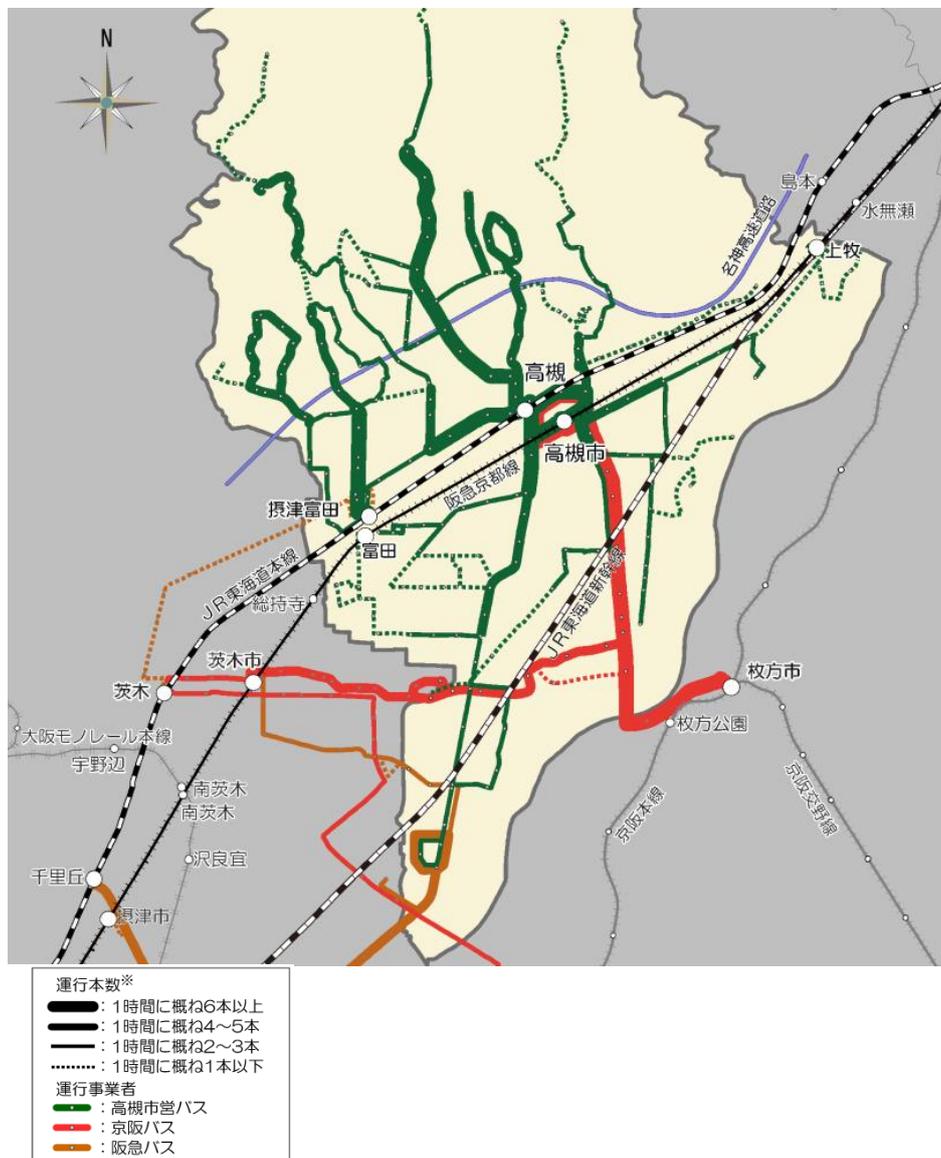
図 2-15 駅・バス停の分布

表 2-8 市街化区域での駅勢圏・バス停圏人口

	年少人口 (人)		生産年齢人口 (人)		高齢者人口 (人)				全年齢 (人)			
	2010 年	2050 年	2010 年	2050 年	前期高齢者		後期高齢者		2010 年	2050 年	増減率	
					2010 年	2050 年	2010 年	2050 年				
駅勢圏	1,696	1,121	9,190	5,657	2,057	1,825	1,458	2,838	14,401	11,441	-20%	
バス停圏	名神 以北	8,126	4,804	33,017	24,555	7,018	4,594	5,126	10,640	53,287	44,593	-16%
	名神 JR 間	8,669	5,466	41,025	27,465	7,029	7,890	5,069	12,746	61,792	53,567	-13%
	JR 以南	17,437	11,164	85,395	56,608	18,772	15,768	12,512	26,266	134,116	109,806	-18%
	小計	34,233	21,434	159,437	108,628	32,819	28,251	22,707	49,652	249,195	207,966	-16%
合計	35,929	22,556	168,627	114,284	34,875	30,076	24,164	52,490	263,596	219,407	-16%	

(2) バスネットワーク

本市では、路線バスにより鉄道駅ターミナルから市内各地域への放射状ネットワークが形成され、主要路線においては、1時間に6本以上運行する高水準のバスサービスが提供されています。



出典：「高槻市総合交通戦略」

図 2-16 バスネットワークとバスサービス水準

(3) 代表交通手段分担率

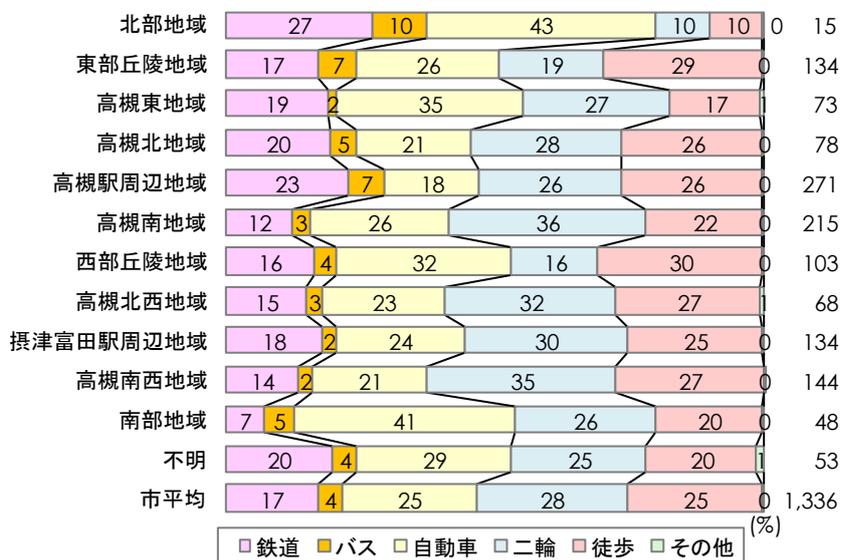
代表交通手段\*分担率を北摂7市及び大阪府全体と比較すると、本市はバスの分担率が最も高くなっており、市民にとって身近な交通手段となっていることが分かります。

さらに、地域別の代表交通手段分担率を見ると、バスは「北部地域」「東部丘陵地域」「高槻北地域」「高槻駅周辺地域」「南部地域」において市平均より利用割合が高くなっています。



※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）  
出典：「第5回近畿圏パーソナルトリップ調査」（2010年）

図 2-17 北摂7市及び大阪府における代表交通手段分担率



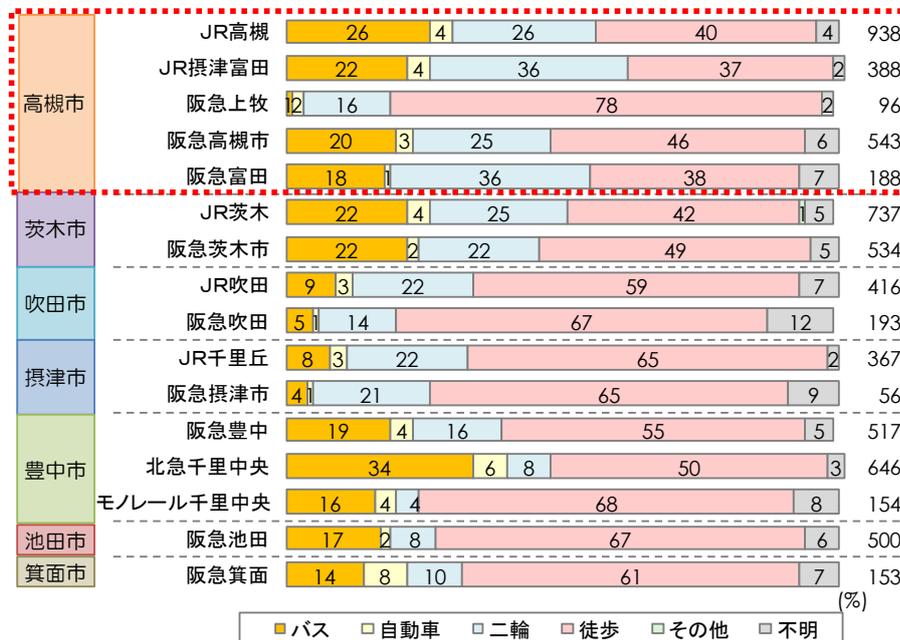
※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）  
出典：「第5回近畿圏パーソナルトリップ調査」（2010年）

図 2-18 地域別の代表交通手段分担率

※代表交通手段：交通手段には鉄道、バス、自動車、二輪、徒歩などがあり、1日の移動の中で複数の交通手段を利用している場合、鉄道→バス→自動車→二輪→徒歩の順で優先順位が定められており、最上位のものを代表交通手段としています。

(4) 駅端末交通手段分担率

市内の鉄道駅の駅端末交通手段\*分担率は、北摂7市の主要駅と比較すると、上牧駅を除いて徒歩の分担率が低く、バス・二輪の分担率が高い状況です。



※グラフ右側の数値は合計値 (単位: 百トリップ/日)  
出典: 「第5回近畿圏パーソントリップ調査」(2010年)

図 2-19 北摂7市の鉄道駅における駅端末交通手段分担率

※駅端末交通手段: 出発地から鉄道駅(又は、鉄道駅から到着地)までに利用した交通手段。

### 2-1-4 災害

本市の主な災害リスクのある地域としては、北部山間地を中心に土砂災害の危険性がある地域や、平野部の広い範囲で淀川等の浸水被害が想定される地域があります。

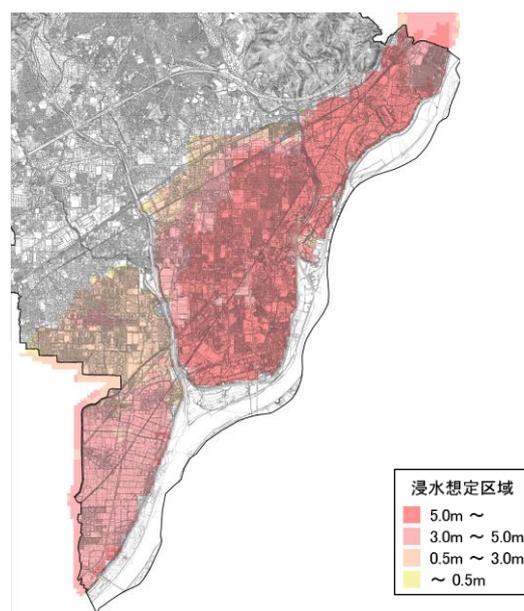
土砂災害については、大阪府において土砂災害防止法に基づき土砂災害警戒区域等の指定を行うなど、対策を進めているところです。しかし、土砂災害対策のハード整備には時間がかかることから、府民の生命を守ることを最優先に進めるため、土砂災害の危険性のある地域での警戒避難体制の整備や危険箇所への新規住宅等の立地抑制を図るなどの「逃げる」「凌ぐ」ためのソフト対策を重点的に実施していくとされています。

浸水被害のうち河川氾濫については、過去には大規模な水害も発生していましたが、河川改修が進んだことにより、昭和42年(1967年)以降大きな被害は発生していません。しかし、近年、下水道の計画規模を大きく上回る集中豪雨の多発により、降った雨を排水しきれないことよって起こる浸水被害が発生するようになり、その対策にも取り組んでいるところです。

表 2-9 土砂災害区域等の指定状況

		箇所数
急傾斜地崩壊危険区域		10
土砂災害特別警戒区域	急傾斜地	363
	土石流	61
	地滑り	0
土砂災害警戒区域	急傾斜地	368
	土石流	102
	地滑り	2

出典：「高槻市資料」(2016年11月7日時点)、  
大阪府 HP「大阪府内の土砂災害防止法の指定状況」(2016年10月28日時点)



出典：「高槻市水害・土砂災害ハザードマップ」検討資料(2016年度)

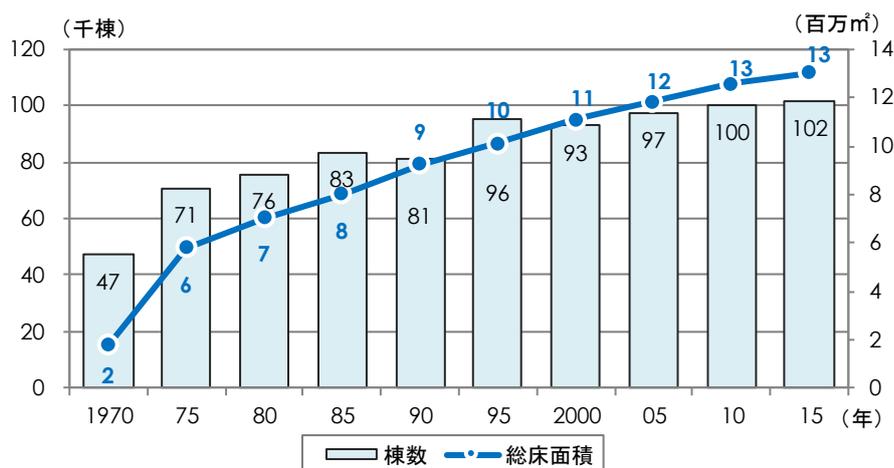
図 2-20 洪水浸水想定区域図(淀川)

### 2-1-5 住宅

#### (1) 住宅総数の推移

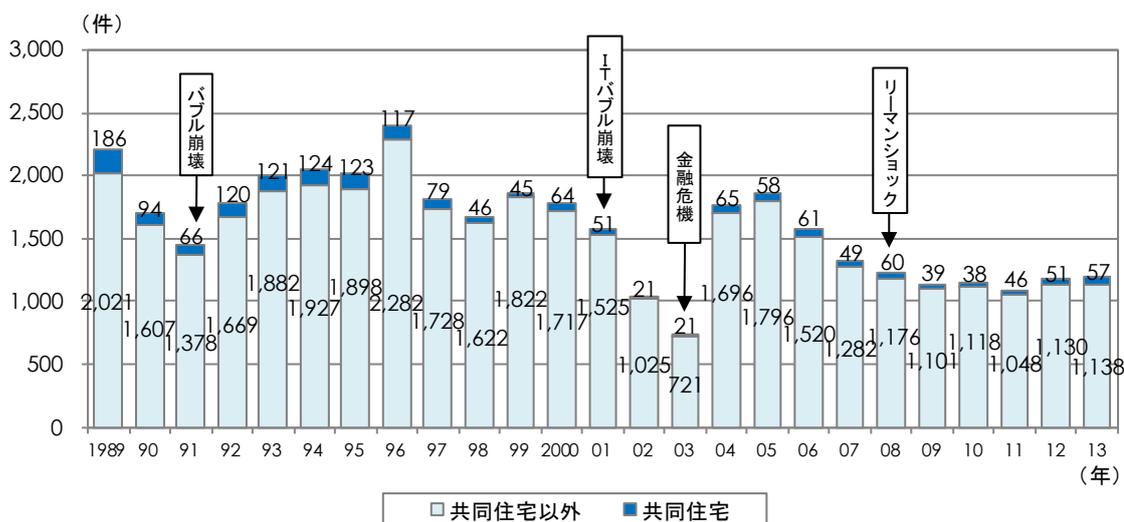
本市の住宅の棟数及び総床面積は、人口急増期の1970年代前半に大きく増加しましたが、1990年代以降は緩やかな増加となっています。

また、建築確認申請の処理数は社会経済情勢の影響を大きく受け、2,000件を超える年もあれば、1,000件以下にまで急減する年もありましたが、平成20年(2008年)のリーマンショック以降は1,000件程度で推移しています。



出典：「高槻市統計書」

図 2-21 住宅総数の推移



出典：「高槻市統計書」

※免税家屋を除く  
 ※「共同住宅以外」は専用住宅、長屋住宅、併用住宅の合計  
 ※増築・改築等を含む

図 2-22 建築確認申請処理状況

## (2) 公的賃貸住宅の状況

本市には、市営住宅や府営住宅などの公的賃貸住宅があります。その中でも、500 戸以上の比較的大規模な公的賃貸住宅は 12 か所あります。

人口規模の多いこれらの公的賃貸住宅の動向は、地域にとって大きな影響があります。人口減少や少子高齢化の進行など社会情勢の変化に対応するため、管理主体において、その在り方について適時検討が行われていますが、現在のところ、これらの公的賃貸住宅では廃止等の方向性は示されておらず、維持される見込みです。

表 2-10 本市内の公的賃貸住宅（500 戸以上）の概要

管理主体	住宅名	管理戸数（戸）
高槻市	富寿栄	508
大阪府	高槻天川	664
	高槻芝生	1,284
	高槻深沢	794
	高槻下田部	1,406
	高槻柱本	1,160
大阪府 住宅供給公社	下田部	590
	下田部B	90
	下田部C	460
	(計)	(1,140)
	柱本	570
UR 都市再生機構	総持寺	1,104
	富田	2,647
	玉川橋	1,358
	高槻・阿武山四番街	145
	高槻・阿武山五番街	180
	高槻・阿武山六番街	170
	高槻・阿武山七番街	140
	高槻・阿武山八番街	175
	高槻・阿武山十番街	150
	(計)	(960)

※2016年3月時点

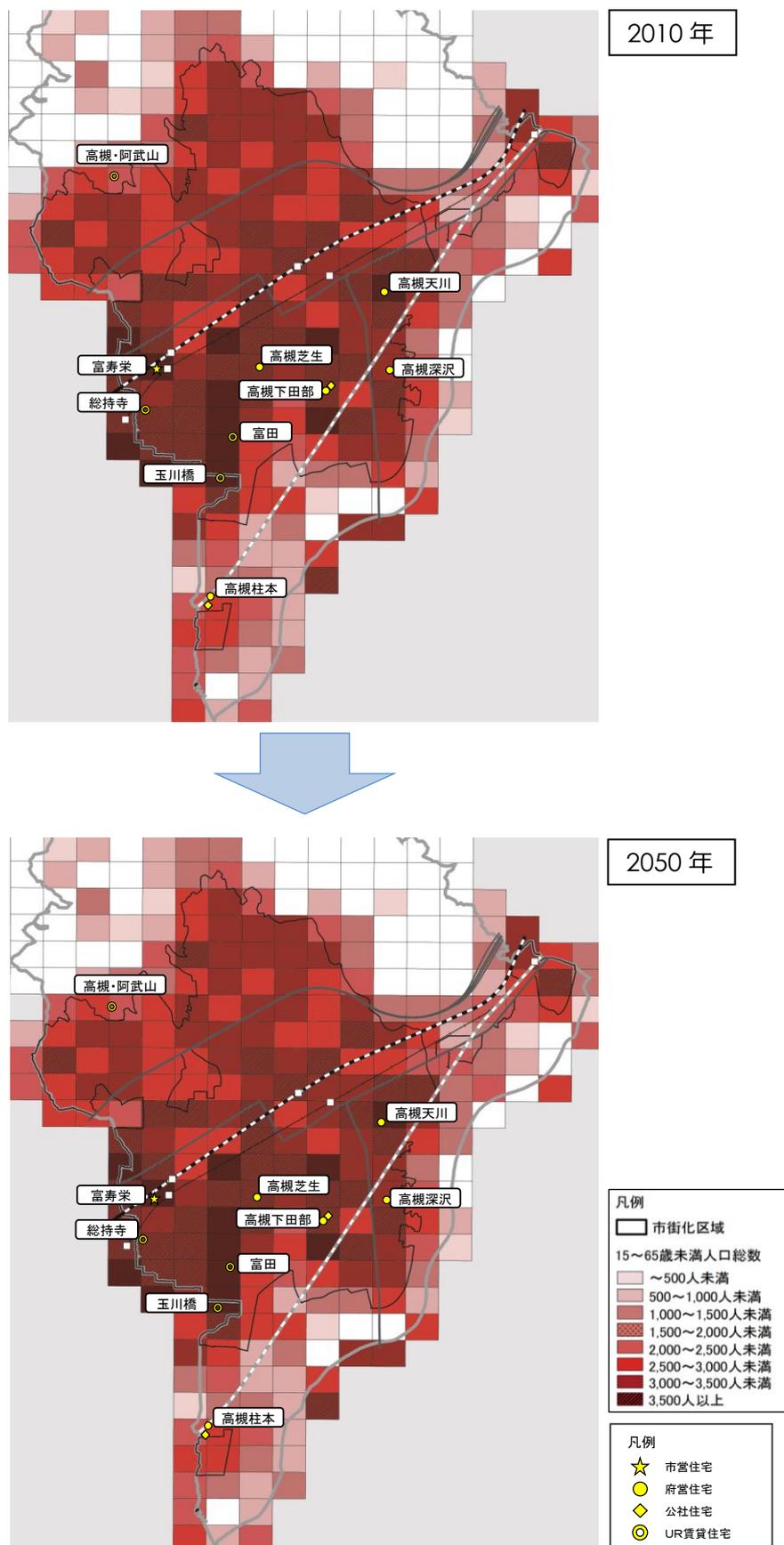


図 2-23 公的賃貸住宅（500戸以上）の分布と人口の将来見通し

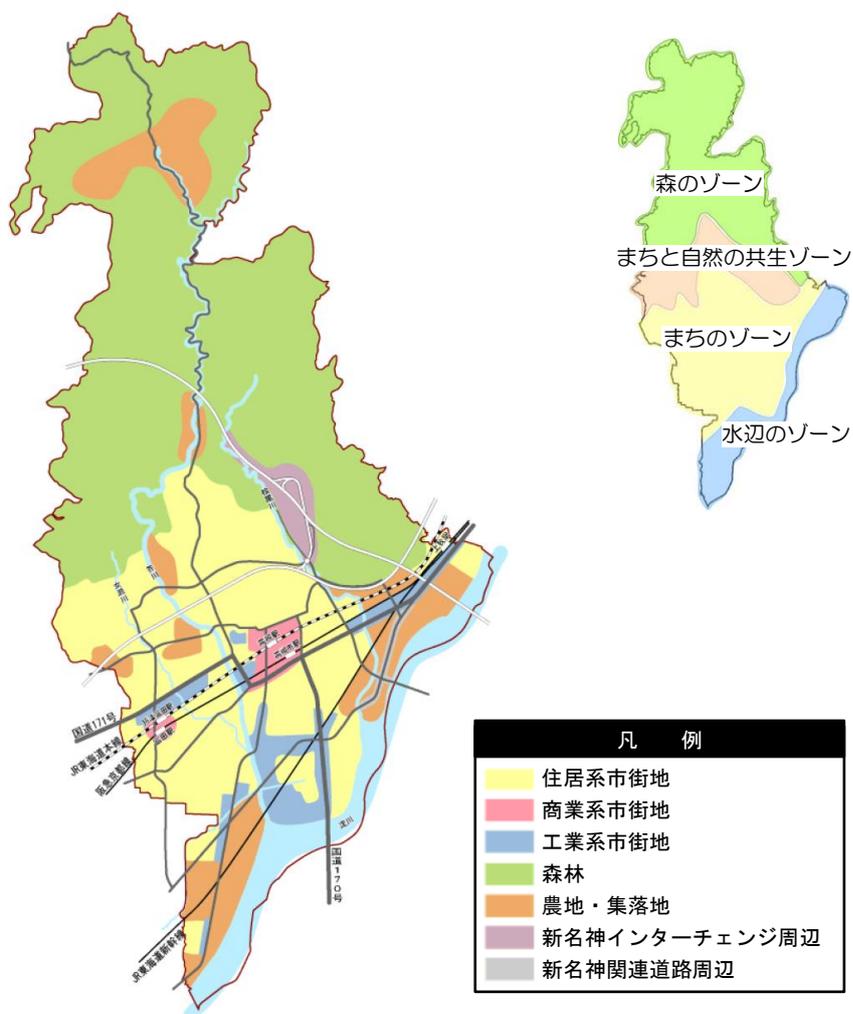
### 2-1-6 土地利用

#### (1) 都市計画マスタープランにおける土地利用の方針

都市計画マスタープランは、総合戦略プランに定めた「都市機能の充実」などのまちづくりを、都市空間として具体化していく手段としての基本的な方針を示すものです。

その中で、土地利用の方針の基本的な考え方として、次の3つを掲げています。

- 集約型都市構造を実現するために、市街地の拡散を抑制し、都市拠点における都市機能の集約や高度化を促進するとともに、適切な土地利用を誘導します。
- 将来都市構造で示すゾーンごとのまとまりのある空間形成を基本とし、にぎわいや交流を促すところ、住むところ、働くところ、日常の生活の中で様々なサービスを楽しむところなどが、計画的かつ適正に配置された土地利用を誘導します。
- 森林や農地は、市街地の都市環境を支える多面的な機能を有していることを認識し、高槻市農林業振興ビジョンに基づいて、積極的な保全・活用を図ります。



出典：「高槻市都市計画マスタープラン」

図 2-24 都市計画マスタープランにおける土地利用の方針

(2) 用途地域指定状況

本市の市街化区域は市域の約 3 割であり、その大半を住居系用途地域が占めています。商業系用途地域については鉄道駅を中心とした区域のほか、市街化区域内各地に小規模な区域で分布しています。工業系用途地域については国道 170 号、171 号沿道のほか、市街化区域南部にまとまって分布しています。

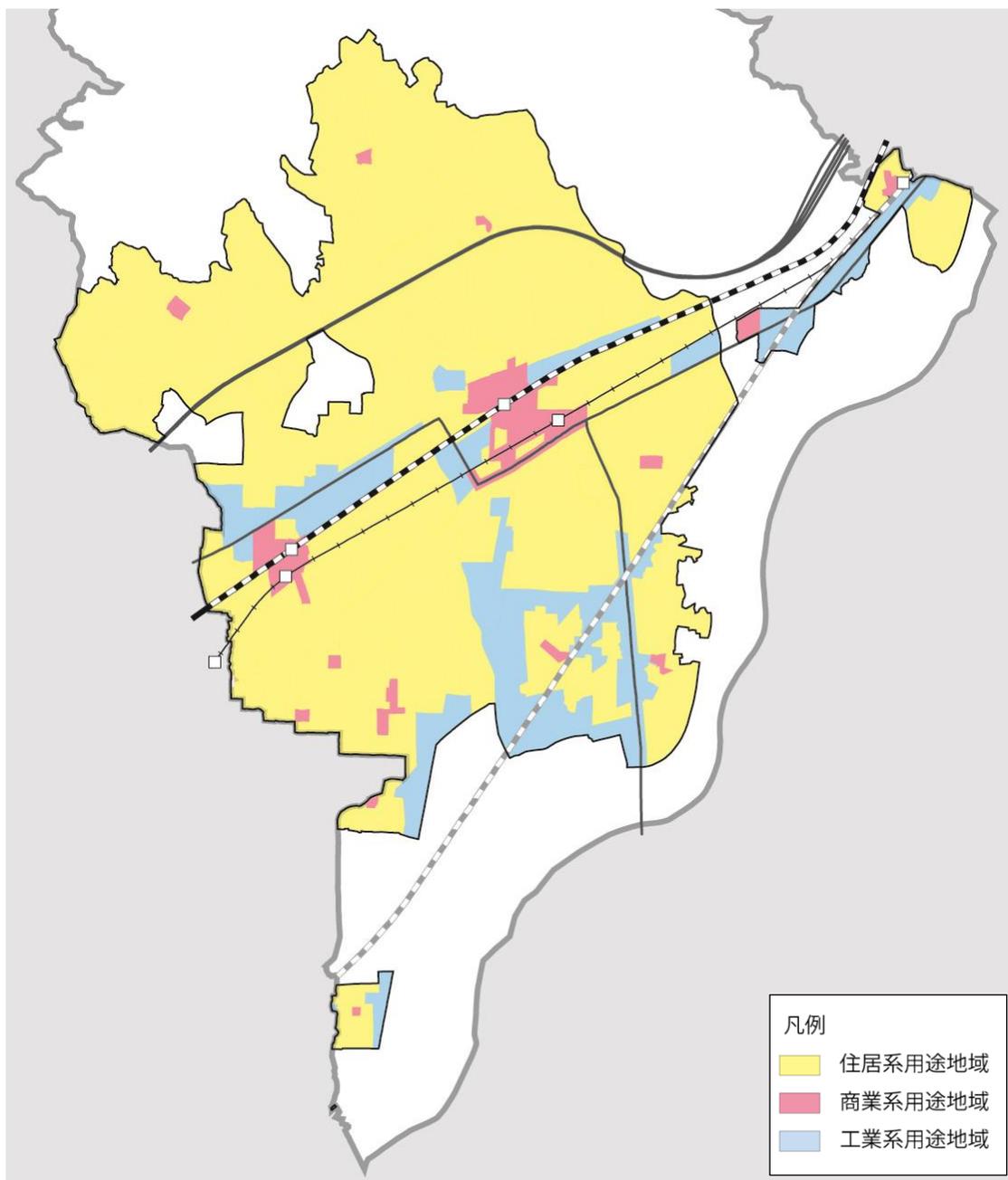


図 2-25 用途地域の概要図

### (3) 商業系用途地域における土地利用状況

高槻駅周辺では百貨店等の商業施設をはじめ、金融機関や業務施設、行政施設等の多様な機能が立地しています。また、富田駅周辺では総合スーパーやにぎわいのある商店街のほか、南部には行政施設が集積しています。市街化区域内各地に分布する小規模な近隣商業地域では、地域住民の日常的な生活に必要な商業機能等が立地しており、周辺住民の生活を支えています。

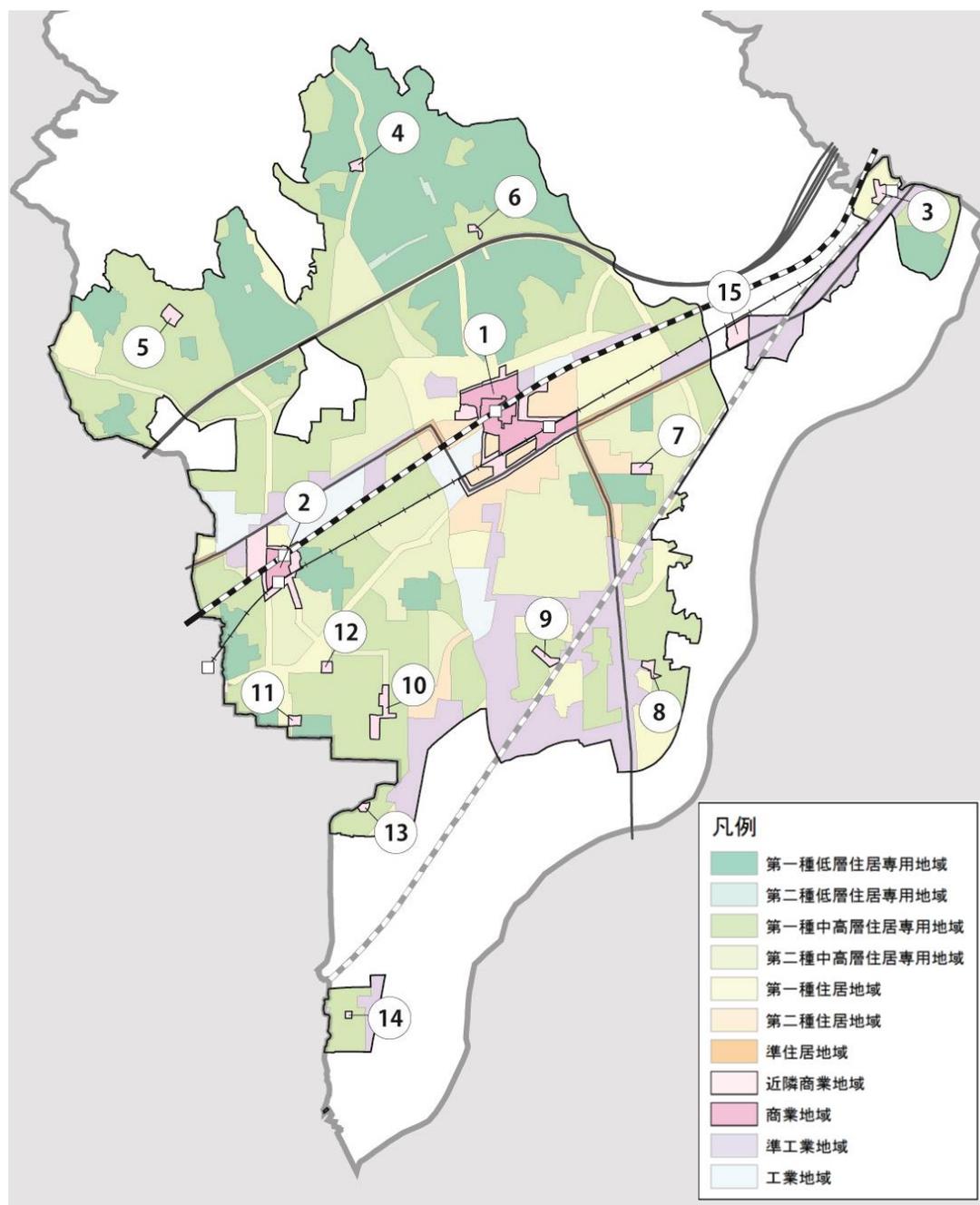


図 2-26 商業系用途地域の分布

表 2-11 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、業務施設等が集積し、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、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
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
⑦	永楽町	コミュニティセンター	府道沿道に個人商店、金融機関が立地しているほか、戸建住宅が集積（区域に隣接してスーパーマーケットあり）
⑧	深沢町	スーパーマーケット	診療所、金融機関等が立地。近年、スーパーマーケット跡地において戸建住宅が開発
⑨	登町	スーパーマーケット、診療所	個人商店や複数の診療所のほか、郵便局が立地
⑩	牧田町・川添	スーパーマーケット、商店街	3つのスーパーマーケットを中心に個人商店が立地しているほか、診療所や金融機関等が立地
⑪	西町	スーパーマーケット	区域の大部分を戸建住宅が占め、周辺には診療所や個人商店等が立地
⑫	栄町	スーパーマーケット、商店街	スーパーマーケットを中心に、商店街や個人商店等が立地
⑬	玉川	スーパーマーケット	周辺の住宅団地開発時に整備された区画で、スーパーマーケットのほか、少数の個人商店や集会所が立地
⑭	柱本	スーパーマーケット	周辺の住宅団地開発時に整備された区画で、スーパーマーケットのほか、診療所や個人商店が立地
⑮	萩之庄	総合スーパー	大規模な駐車場を備えた大型総合スーパーが立地

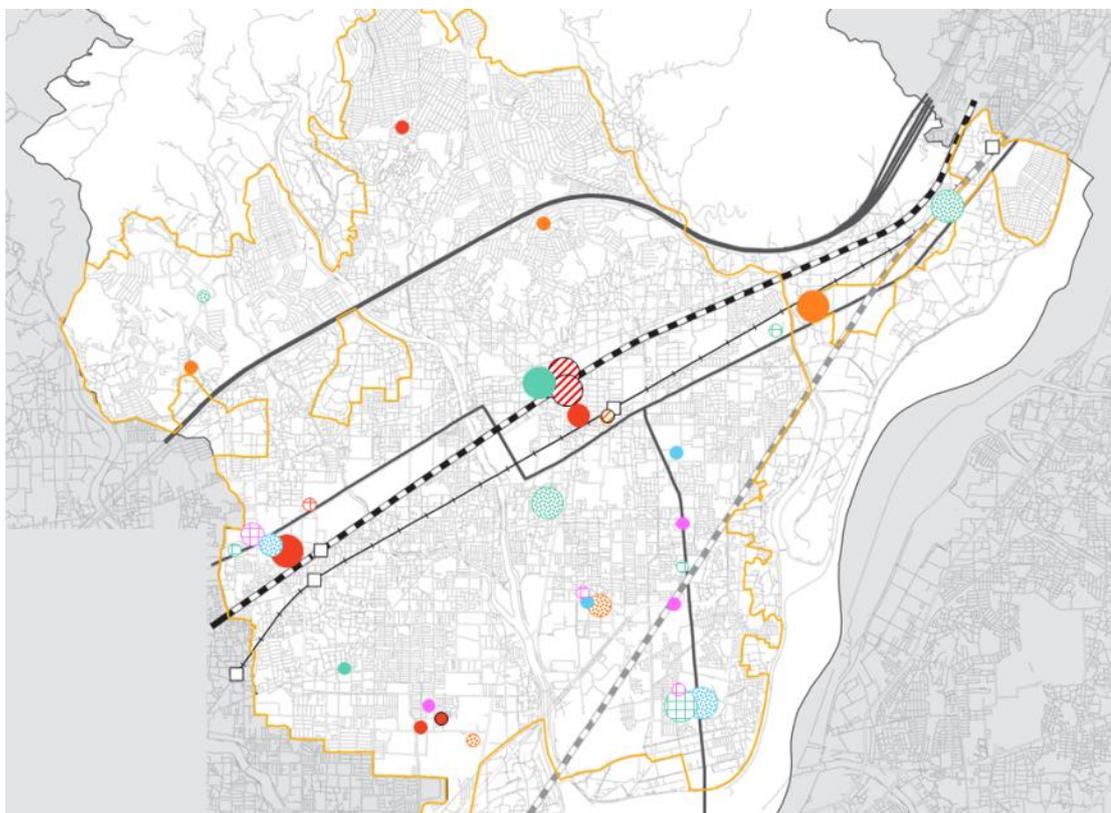
※1 高槻駅周辺：JR 高槻駅及び阪急高槻市駅の周辺。

※2 富田駅周辺：JR 摂津富田駅及び阪急富田駅の周辺。

※3 上牧駅周辺：阪急上牧駅の周辺。

#### (4) 大規模小売店舗の立地動向

大規模小売店舗は主に鉄道駅周辺と幹線道路沿道に集積しています。駅前や住宅地内での立地は1990年代以前のものが多く、2000年代以降は国道170号、171号沿道に立地するロードサイド型店舗の立地が目立っています。



出典：(株)東洋経済新報社「全国大型小売店総覧」(2016年版)

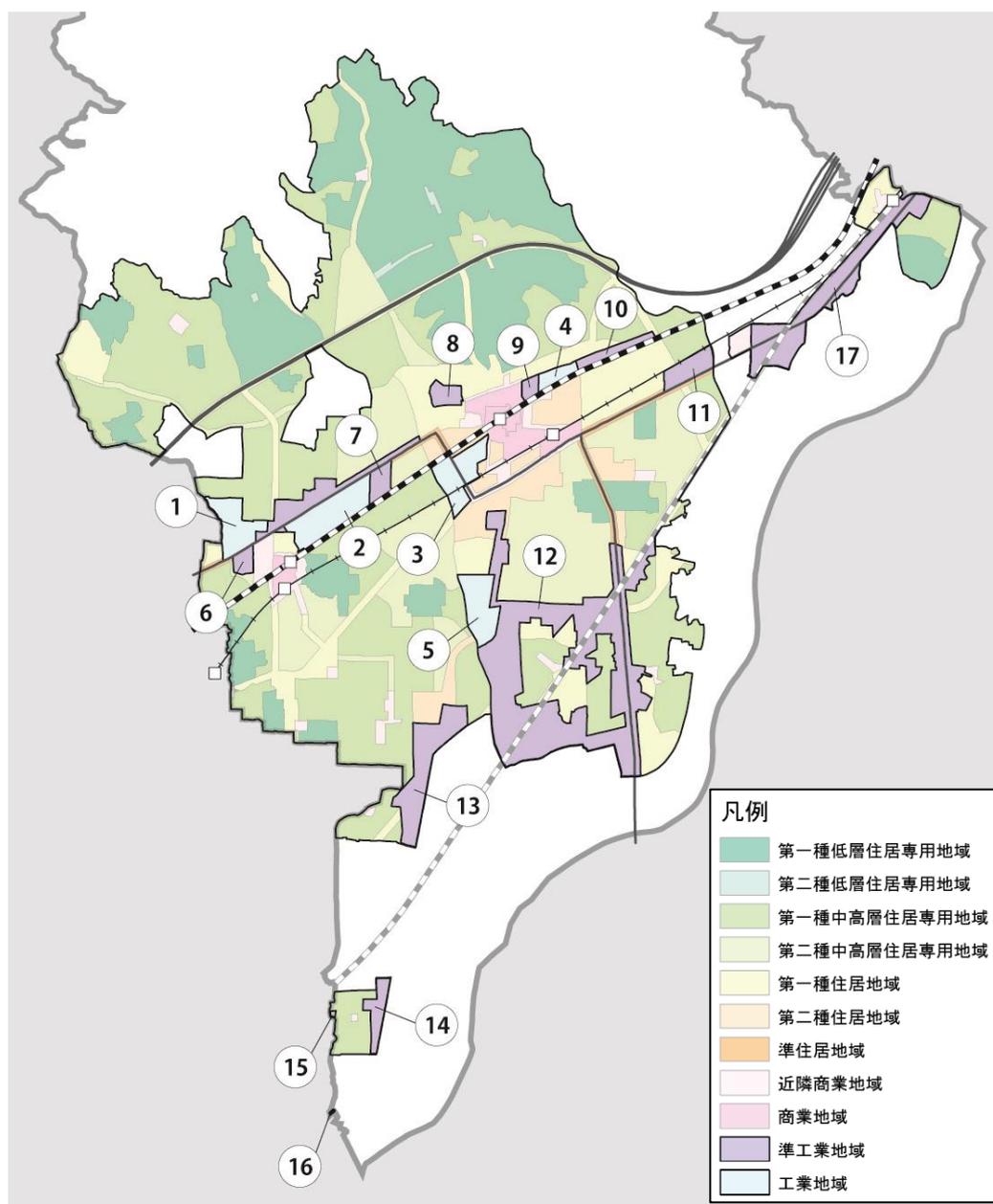
図 2-27 大規模小売店舗の分布状況 (店舗面積 1,000m<sup>2</sup> 以上)

(5) 工業系用途地域における土地利用状況

工業系用途地域のうち、工業地域では、一部で一般市街地と混在する地域も見られるものの、工業系の土地利用が主体となります。

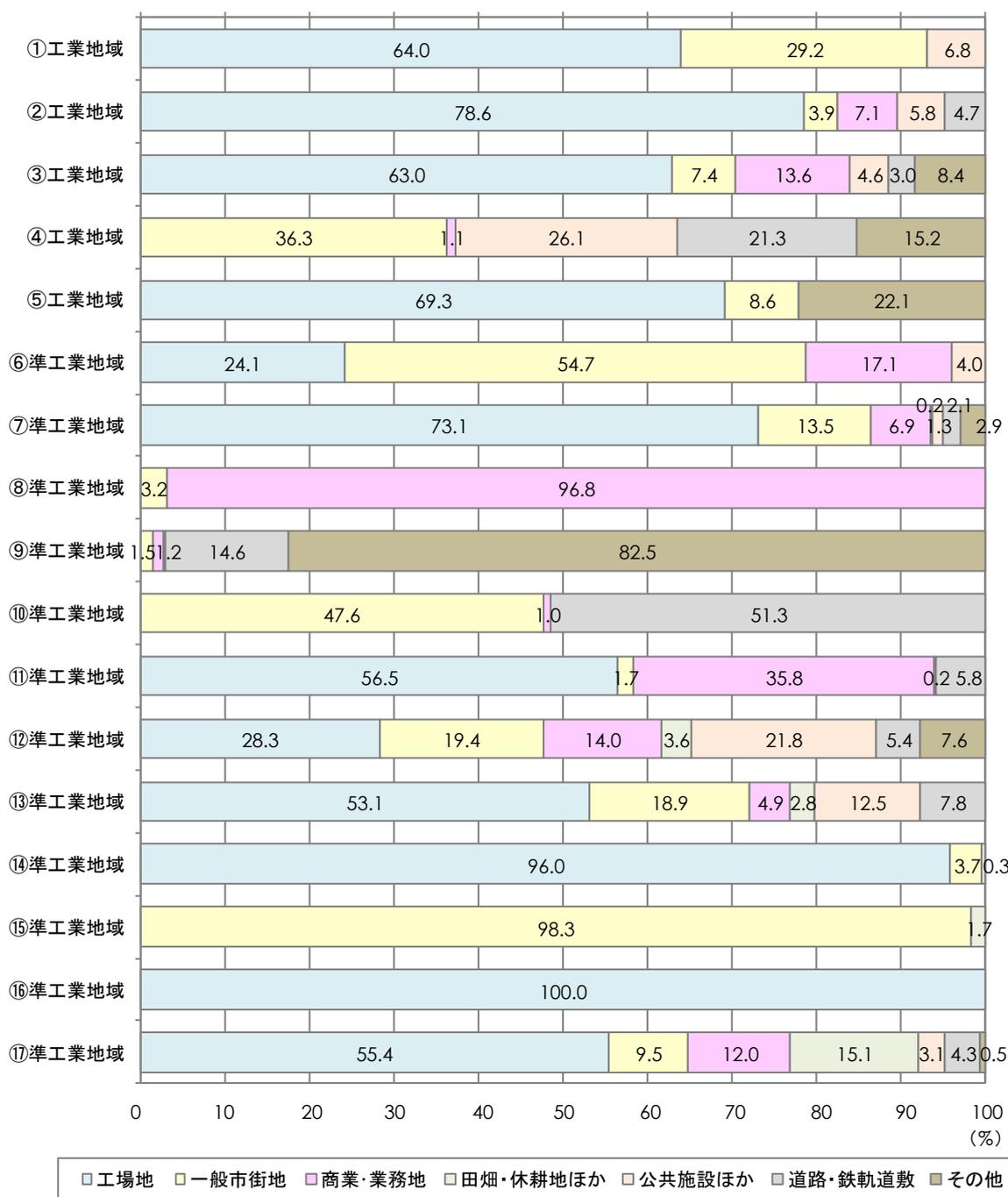
準工業地域では、工場の移転等により住宅地や商業・業務地等の割合が高くなり、工業系の土地利用が見られなくなった地域もあります。

また、JR 高槻駅北東地区の工業系用途地域については、大規模工場跡地における一体的な都市開発により、現在は、超高層住宅や病院、大学等が立地しています。



出典：「高槻市都市計画マスタープラン」

図 2-28 工業系用途地域の分布

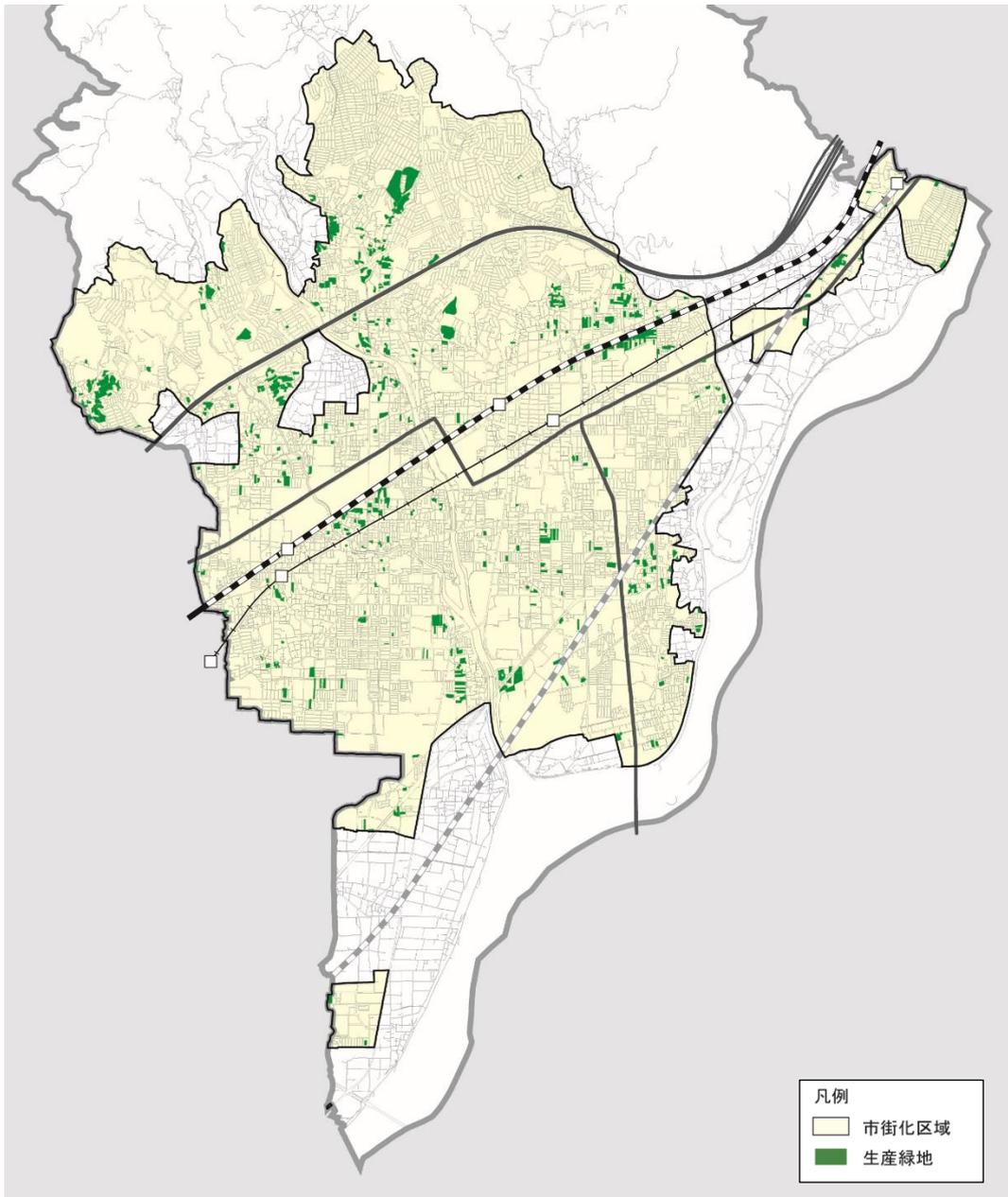


出典：国土交通省「都市計画基礎調査」（2010年）

図 2-29 工業系用途地域における土地利用

(6) 生産緑地地区の指定状況

生産緑地地区は、市街化区域内に広く分布しており、農産物を生産する場としてだけでなく、緑地としての機能や、災害時の空地としての機能等、本市の良好な都市環境の形成に寄与しています。



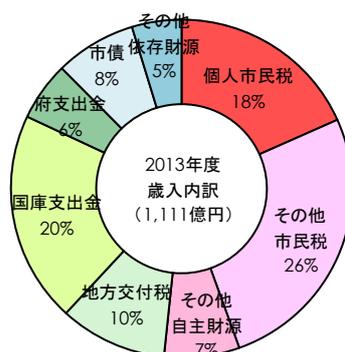
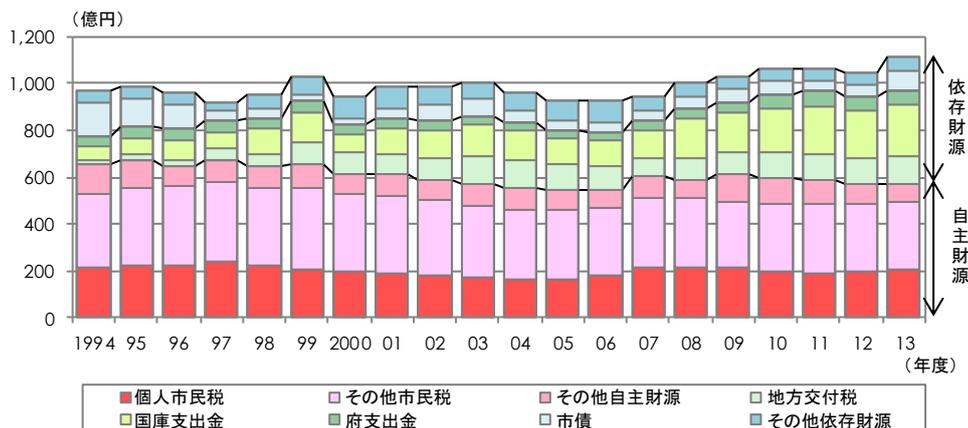
出典：「高槻市資料」  
※2015年度末時点

図 2-30 生産緑地地区の指定状況

2-1-7 財政

(1) 歳入

本市の歳入は、近年、1,000 億円前後で推移しており、その内訳は、自主財源が全体の約 5 割を占めています。平成 25 年度（2013 年度）は、市民税のうち個人市民税が全体の約 18% を占めていますが、今後は生産年齢人口の減少等が見込まれていることから、自主財源の確保が課題になると予測されます。

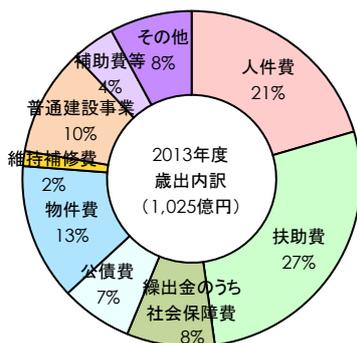
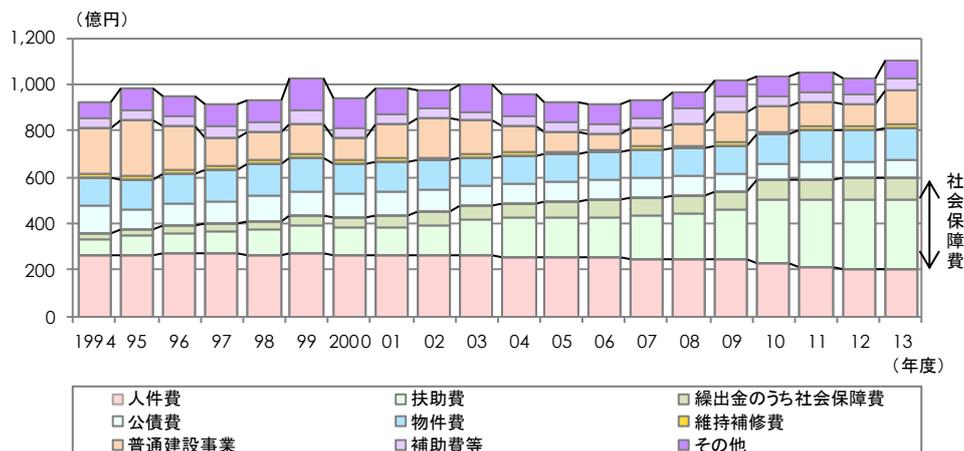


出典：大阪府「大阪府市町村別財政状況の推移」（高槻市歳入）

図 2-31 歳入の状況

(2) 歳出

歳出を見ると、社会保障費が増えており、平成6年度（1994年度）から平成25年度（2013年度）までの間に約4倍に増加しています。さらに、平成27～31年度（2015～2019年度）で扶助費だけでも22.9億円の増加が見込まれており、今後、高齢化が進む中で更に増加することが見込まれます。



出典：大阪府「大阪府市町村別財政状況の推移」（高槻市歳出）

図 2-32 歳出の状況



出典：「高槻市公共施設等総合管理計画」

図 2-33 扶助費の今後の推移

## 2-2 今後のまちづくりの課題

### ①人口

DID は市街化区域とほぼ一致し、DID 人口密度も高水準が維持されています。

一方、昭和 40 年（1965 年）から昭和 50 年（1975 年）の 10 年間における人口急増期の急激な人口流入の影響から急激な少子高齢化が進むと見込まれています。また総人口は、平成 22 年（2010 年）に比べて平成 62 年（2050 年）には約 8 割まで減少することが予測されており、特に市街化区域縁辺部での人口密度低下が懸念されます。

そのため、地域コミュニティの維持等のためにも人口密度の維持が重要であり、加えて、生産年齢人口や年少人口の減少を抑制するため、子育て世代の定住促進を図ることが求められます。

### ②生活利便施設

市街化区域内における医療施設、商業施設、高齢者福祉・介護施設の人口カバー率はいずれも高く、生活利便施設はほぼ充足しているといえます。しかし、人口減少が進むと、施設ごとの利用者が減少することから、施設の維持が困難となって施設数が減少し、生活利便性の低下を招いてしまう可能性があります。

そのため、人口密度の維持とともに、人口減少や少子高齢化の進行による人口構造の変化に対応した生活サービス機能への転換によって、利便性を維持していくことが求められます。

### ③公共交通

本市では、鉄道及び路線バスにより利便性の高い公共交通体系が構築されています。特に、路線バスは市民の身近な交通手段として利用されており、市内の各地域を結ぶネットワークとして今後も維持することが求められます。

本市の交通施策に関する計画である「高槻市総合交通戦略」等と連携を図り、公共交通ネットワークの充実を図ることが必要です。

### ④災害

本市の市街化区域内の主な災害リスクとしては、土砂災害と浸水被害があります。安全・安心な居住環境を確保していくため、災害被害の大きさと防災・減災対策の取組状況を勘案して災害リスクを判断し、居住を適切に誘導することが必要になります。

### ⑤住宅

住宅総数は、人口急増期の 1970 年代前半に大きく増加しましたが、近年は緩やかになり、建築確認申請の処理数も年 1,000 件程度で推移しています。比較的大規模な公的賃貸住宅については、廃止等の方向性は示されておらず、今後も存続される見込みです。

また、現在、本市の空家率は全国に比べて低いものの、今後の人口減少の進行に伴って空き家の増加が見込まれるため、深刻化する前に対策を行うことが求められます。

### ⑥土地利用

市街化区域は市域の約3割であり、市街化調整区域である市北部や南部は、市街化を抑制し、農地や自然環境を保全・活用していく地域として位置づけられています。

高槻駅・富田駅の周辺は医療・商業・行政等の高度で多様な機能が集積しています。また、その他の近隣商業地域は、スーパーマーケット等が立地し、食品や日用品が購入できる生活拠点が形成されています。また、主に幹線道路沿道に立地する大規模工場等は、まちの経済活力の維持に大きな役割を果たしています。

このような様々な都市機能の立地を適切に誘導し、コンパクトなまちを形成していくことが求められます。

### ⑦財政

生産年齢人口の減少による個人市民税の減少や、高齢者人口の増加に伴う扶助費の増大、また、老朽化した施設の維持費の増大など、更に厳しい財政経営が見込まれるため、施設の維持・更新費の平準化や公的不動産の有効活用、公共施設の在り方の見直しなど、より効率的で効果的な行財政運営に取り組む必要があります。

## 3 まちづくりの理念と基本的な考え方

- 3-1 理念と方向性
- 3-2 居住誘導区域
- 3-3 都市機能誘導区域
- 3-4 誘導施設
- 3-5 区域詳細図

### 3-1 理念と方向性

本市では、急激な人口流入の中にあっても市街地の拡散を抑制し、適切な土地利用を誘導してきました。その結果、市街化区域は市域の約3割となっており、DIDともほぼ一致しています。さらに、DIDの人口密度は高い水準を維持しており、商業や医療、公共交通などの生活利便施設がおおむね充足し、高槻駅周辺や富田駅周辺には高度で多様な都市機能が集積していることから、コンパクトシティ・プラス・ネットワークがほぼ形成されていると言えます。

しかし、40年後には本市の人口は約8割に減少すると推計されており、子育て世代の定住促進を図り、生産年齢人口や年少人口の減少を抑制する必要があります。また、このまま人口減少が進めば、生活利便施設が減少するとともに都市の魅力が低下し、更に人口が減少するという負のスパイラルに陥る可能性があります。さらに、財政については、人口の減少に伴い個人市民税などの歳入が減少する一方、高齢者の増加に伴う扶助費や公共施設の老朽化による維持費などの歳出は増大し、更に厳しい財政状況が見込まれることから、より効率的な都市経営が求められています。

このような状況に対応するため、「高槻市公共施設等総合管理計画」（2015年11月）、「高槻市人口ビジョン」（2016年2月）、「高槻市まち・ひと・しごと創生総合戦略」（2016年2月）、「高槻市総合交通戦略」（2016年3月）を策定したところです。これらの計画はいずれも、人口減少や少子高齢化の進行に対応し、効率的な都市経営を行うコンパクトなまちづくりを必要としています。

立地適正化計画は、都市計画マスタープランで掲げる「集約型都市づくりの推進」の具体化を図る計画であることから、本計画を策定するに当たっては、都市計画マスタープランや関連計画を踏まえ、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ります。人口減少や少子高齢化の進行する中で、子育て世代や高齢者をはじめ、誰もが住みやすく活力のあるまちの実現を目指すため、本計画の基本理念を次のとおり定めます。

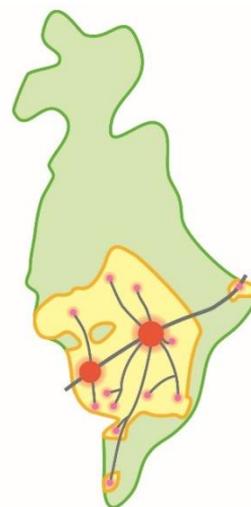
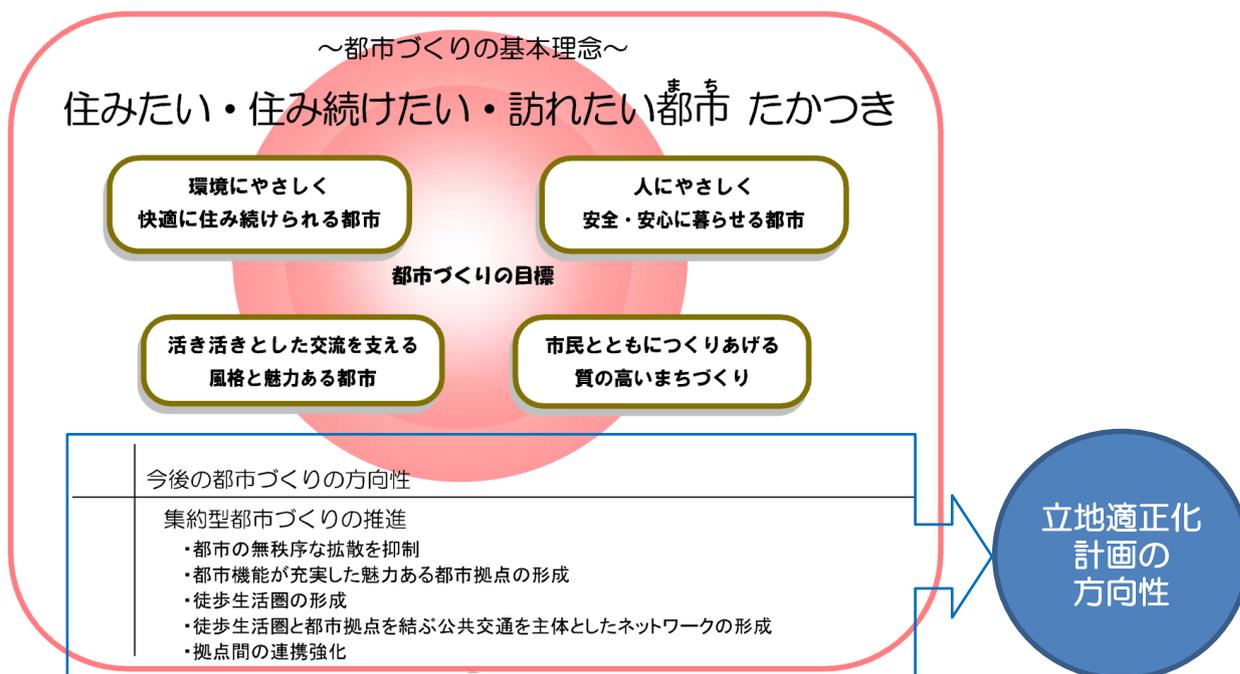


図 3-1 立地適正化計画のイメージ図

#### 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

本計画の方向性は、都市計画マスタープランで掲げる「集約型都市づくりの推進」の5つの項目を位置づけます。



出典：「高槻市都市計画マスタープラン」

図 3-2 立地適正化計画の方向性

表 3-1 居住・都市機能の誘導の考え方

立地適正化計画の方向性	居住・都市機能の誘導の考え方
都市の無秩序な拡散を抑制	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅系市街地の拡大を抑制することを基本とします。</li> </ul>
都市機能が充実した魅力ある都市拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>高槻駅周辺や富田駅周辺は、公共施設や商業・医療など高度な都市機能が集積する中心的な拠点として維持・発展を図ります。</li> <li>都市拠点の維持・発展に特に必要な施設については、誘導施設に位置づけ、必要な誘導策を検討します。</li> <li>子育て世代の定住促進を図るため、子育て支援に関する施設を誘導施設に位置づけます。</li> </ul>
徒歩生活圏の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域ごとに、生鮮食品や日用品が購入できる商店等が立地する日常生活の拠点として維持を図ります。</li> <li>保育所など日々利用する施設は、住まいの身近に誘導を図ります。</li> <li>歩いて暮らせるための都市基盤の充実を図ります。</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>市営バスなどの公共交通やこれを支える都市基盤により、市内の拠点間における交通ネットワークの充実を図ります。</li> </ul>
拠点間の連携強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>市外の拠点との連携の充実を図るため、高速道路をはじめとする主要幹線道路や鉄道の維持、充実を図ります。</li> </ul>

### 3-2 居住誘導区域

#### 3-2-1 居住誘導区域とは

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて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です。

このため、都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定められるべきであるとされています。

また、居住誘導区域に設定することが望ましくない区域等も示されています。

表 3-2 法令等による居住誘導区域に設定することが望ましくない区域

法令等による規定		本市の状況
居住誘導区域に含まないこととされている区域	市街化調整区域	あり
	災害危険区域のうち、条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域（急傾斜地崩壊危険区域の一部）	あり
	農用地区域又は農地若しくは採草放牧地の区域	あり ※市街化区域にはなし
	自然公園法に規定する特別地域、保安林の区域など	あり ※市街化区域にはなし
原則として、居住誘導区域に含まないこととすべきである区域	土砂災害特別警戒区域	あり
	急傾斜地崩壊危険区域	あり ※市街化区域にはなし
	災害危険区域（上記の災害危険区域以外）	あり ※市街化区域にはなし
	地すべり防止区域	なし
	津波災害特別警戒区域	なし
適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべきである区域	土砂災害警戒区域	あり
	浸水想定区域	あり
	都市洪水想定区域・都市浸水想定区域	なし
	津波災害警戒区域	なし

### 3-2-2 居住誘導区域の区域設定

本市の現状と課題を踏まえ、次の5つの視点に基づき、居住誘導区域を設定します。

#### (1) 人口密度維持

人口減少や少子高齢化の進行に鑑み、都市機能を維持し、地域コミュニティの維持を図るためには、市街地の拡散を抑制し、一定の人口密度を維持していくことが求められます。

本市では、市街化区域が市域の約3割とコンパクトであること、DIDが市街化区域とほぼ一致していること、また、都市計画マスタープラン等において住宅系市街地を拡大する計画がないことから、現状の市街化区域を居住誘導区域のベースとします。

ただし、市街化区域内であっても、まとまった大きなエリアでDIDから外れた地区については、居住誘導区域に含めません。

#### (2) まちの経済活力維持

大規模な工場等はまちの経済活力を支える重要な要素であり、工場等の操業環境を守り、今後もその機能を維持し続けることが必要です。そのため、大規模工場等が立地している地域は居住誘導区域に含まないことを基本とします。

具体的には、工業地域については、主に工場が立地する地域であることから、居住誘導区域に含めません。準工業地域については、既に工場と混在して住宅も多く立地していることから、同区域に含めます。ただし、準工業地域であっても、今後、土地利用転換の見込まれない大規模な公共用地（高槻水みらいセンター）については、同区域に含めません。

なお、JR高槻駅北東地区については、大規模工場の撤退後、現在は超高層住宅や病院・大学等の都市機能が立地しており、まちのにぎわいを創出する重要な拠点であることから、居住誘導区域に含めます。

#### (3) 農地による良好な都市環境の形成

生産緑地地区は、市街化区域内の貴重な緑の空間としての機能や防災面等、多様な機能を有しており、今後も保全すべき地区であることから、居住誘導区域には含めません。

なお、新たに生産緑地地区の指定があった場合は、居住誘導区域から除外します。

#### (4) 安全・安心な居住環境

近年の台風の大型化や集中豪雨の増加等により災害が頻発している中、より安全・安心な居住環境が求められます。そのため、居住誘導区域については、災害発生時の被害の大きさやハード、ソフトを合わせた防災・減災対策の進捗状況から災害リスクの評価を行い、区域に含めるか否かを判断します。

具体的には、土砂災害や急傾斜地に関する区域については、法令等の考えに基づき、居住誘導区域に含めません。

一方、浸水想定区域については、災害発生時の被害は大きいものの、河川の整備は計画的に進められており、降雨や河川水位の観測体制も一定整い事前の避難が可能なおことから、居住誘導区域に含めます。

なお、災害危険区域、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、地すべり防止区域及び急傾斜地崩壊危険区域については、区域の指定をもって居住誘導区域から除外します。

表 3-3 災害リスクの評価

法令等	区域		本市の状況	評価
居住誘導区域に含まないこととされている区域	災害危険区域 (急傾斜地崩壊危険区域)	条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域	あり	居住誘導区域に含まない
原則として、居住誘導区域に含まないこととすべきである区域		上記以外の区域	あり ※市街化区域にはなし	—
	土砂災害特別警戒区域		あり	居住誘導区域に含まない
	地すべり防止区域		なし	—
	津波災害特別警戒区域			
適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべきである区域	土砂災害警戒区域		あり	居住誘導区域に含まない
	浸水想定区域		あり ※防災・減災対策が進んでいる	居住誘導区域に含める
	都市洪水想定区域 都市浸水想定区域		なし	—
	津波災害警戒区域			

#### (5) 高度な都市機能へのアクセス

市民が、駅周辺の高度で多様な都市機能を利用するためには、居住地から公共交通ネットワークにより拠点に接続できることが重要です。居住誘導区域は鉄道駅及びバス停の徒歩圏であることが望まれますが、自転車等による駅へのアクセスが多いことも踏まえ、総合的に判断します。

## (6) その他

本市の市街化調整区域は、都市計画マスタープランの土地利用方針において、その多くが森林や農地の積極的な保全・活用を図る地域と位置づけており、都市再生特別措置法においても居住誘導区域に含まないこととされている区域でもあることから、農林業振興ビジョンなどと連携してそれらの地域を支える方々の住環境の維持・向上を図ります。

また、都市計画マスタープランの見直しや、大規模な土地利用転換等がある場合は、必要に応じて居住誘導区域の見直しを行います。

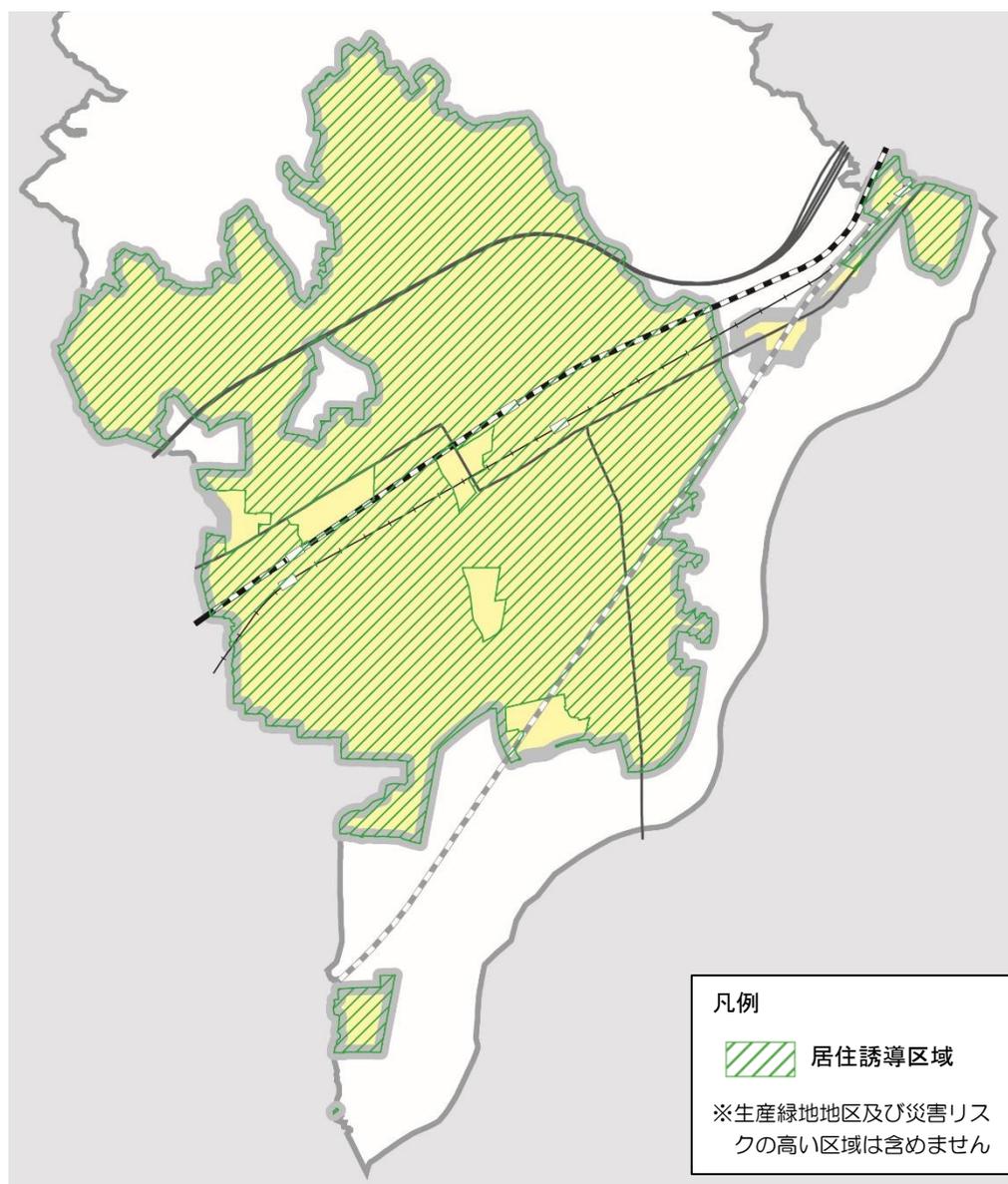


図 3-3 居住誘導区域

### 3-3 都市機能誘導区域

#### 3-3-1 都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において一定のエリアと誘導したい機能、支援措置を事前に明示することにより、当該エリア内に生活利便施設の誘導を図る区域です。医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を都市の中心拠点や日常生活の拠点到誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定めるべきとされています。

#### 3-3-2 都市機能誘導区域の設定

現状分析の結果、本市では、市街化区域内において、医療施設や商業施設、公共交通などの都市機能がほぼ充足していることが明らかになりました。そのため、現在ある都市機能を維持していくことを基本として設定します。

人口減少や少子高齢化が進行する中、今後も、誰もが住みやすく活力あるまちであり続けるためには、市民の日常生活を支える都市機能とともに、にぎわいや活力あるまちを支える高度で多様な都市機能を維持していくことが重要です。そのため、必要とする都市機能の種別に合わせ、3種類の都市機能誘導区域を設定します。

なお、将来的に、大規模な土地利用転換等により居住誘導区域が変更される際には、都市機能誘導区域についても検討を行い、必要に応じて見直しを行います。

##### (1) 都市拠点

本市のにぎわいや活力を支える多様な都市機能が高度に集積する中心的な拠点です。日常生活に必要な都市機能に加え、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ます。

具体的には、都市計画マスタープランの重点地区である高槻駅周辺と富田駅周辺を基本とし、周辺の都市機能の立地状況等を勘案して設定します。

また、中心市街地活性化基本計画をはじめ、にぎわいや活力の創出に関連する計画との連携を図り、相乗効果があがるよう取り組みます。

##### (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近隣商業地域を基本として設定します。

##### (3) 生活機能誘導区域

保育所などの日々利用する生活利便施設の誘導を図る区域です。

具体的には、居住誘導区域と同範囲とし、居住誘導区域に変更が生じた場合は、併せて生活機能誘導区域も変更を行います。

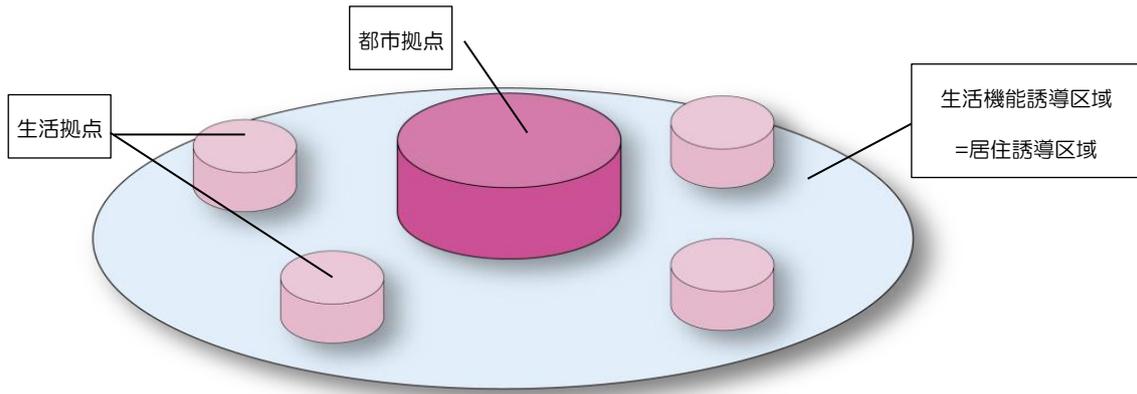


図 3-4 都市機能誘導区域の概念図

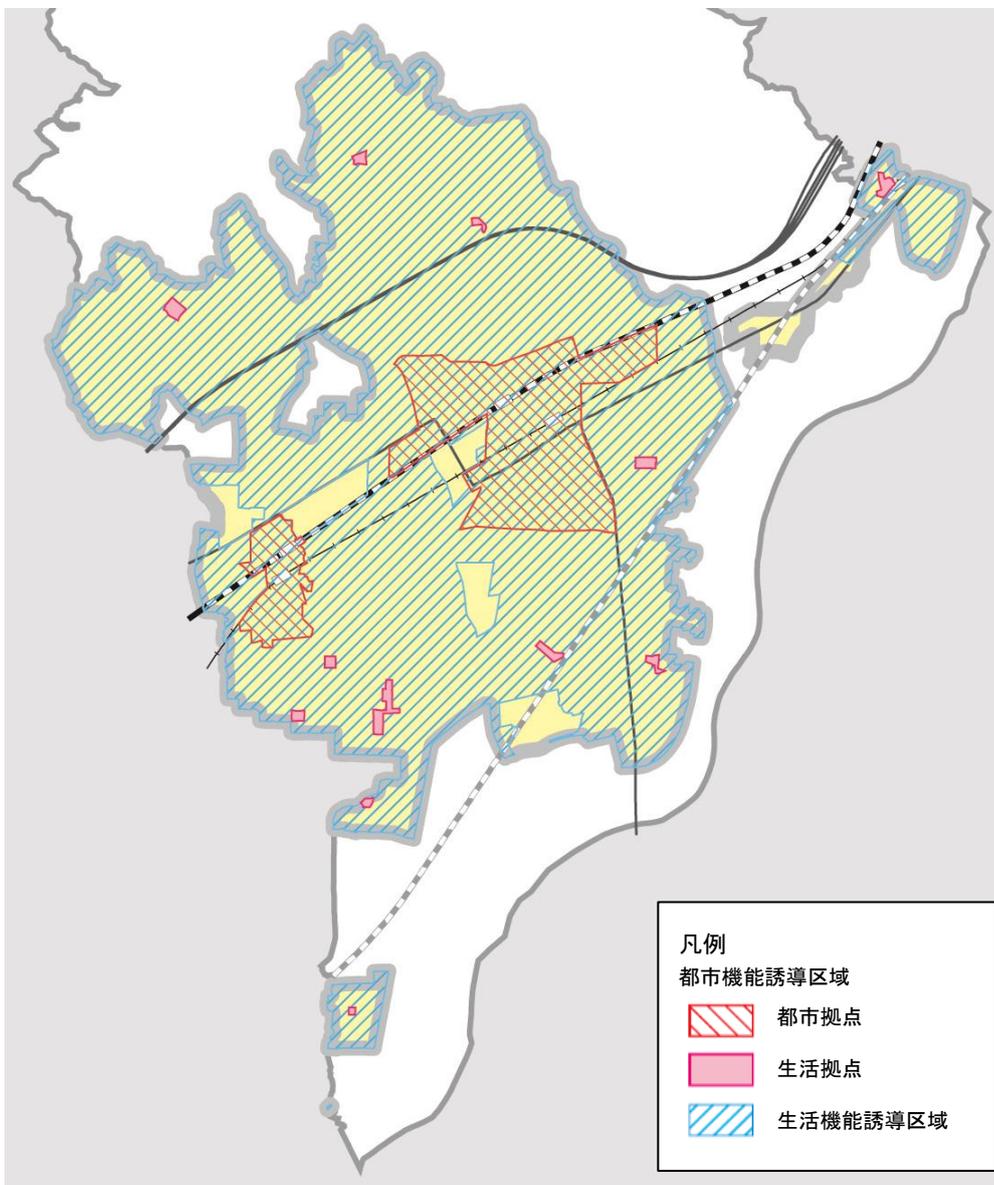


図 3-5 都市機能誘導区域図

### 3-4 誘導施設

#### 3-4-1 誘導施設とは

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき施設として設定するものです。当該区域及び都市全体における将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、施設を定めることが望ましいとされています。

誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るという観点から、

- ・医療施設等、高齢化の中で必要性の高まる施設
- ・子育て世代にとって重要な要素となる子育て支援施設
- ・スーパーマーケット等の商業施設
- ・行政サービス機能を有する市役所支所等の行政施設

などを定めることが考えられます。

#### 3-4-2 誘導施設の設定

本市はコンパクトシティがほぼ形成されており、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、区域ごとに誘導施設を定めます。

また、子育て世代の定住促進を図るため、子育て支援施設に重点を置きます。

#### (1) 都市拠点

##### 1) 高槻駅周辺

	誘導施設	詳細
商業	百貨店	商業統計調査（経済産業省）における業態分類表に定める百貨店、総合スーパー
	総合スーパー	
	スーパーマーケット	生鮮食料品を取り扱う店舗のうち、店舗面積 <sup>※</sup> が 500m <sup>2</sup> 以上のもの（共同店舗、複合施設等含む）
医療	三次救急医療機関	大阪府保健医療計画（大阪府）において三次救急医療体制を有する病院
	特定機能病院	医療法第 4 条の 2 に定める特定機能病院
	地域医療支援病院	医療法第 4 条に定める地域医療支援病院
	先進医療施設	先進医療を実施する医療機関のうち、特に必要と認めるもの
行政	公共施設	センター機能を有する施設や教育文化施設、多数の市民が利用する施設など 例：（仮称）高槻子ども未来館、新文化施設
その他	コンベンション機能を有する施設	会議室、宴会場、催場等のうち、床面積が 300m <sup>2</sup> 以上のもので、調理室、配膳室等から飲食物を提供することができるもの

※店舗面積：経済産業省「大規模小売店舗立地法の解説」に準じます。

## 2) 富田駅周辺

	誘導施設	詳細
商業	総合スーパー	商業統計調査（経済産業省）における業態分類表に定める総合スーパー
	スーパーマーケット	生鮮食料品を取り扱う店舗のうち、店舗面積が 500m <sup>2</sup> 以上のもの（共同店舗、複合施設等含む）
医療	地域医療支援病院	医療法第 4 条に定める地域医療支援病院
行政	公共施設	センター機能を有する施設や教育文化施設、多数の市民が利用する施設など
その他	コンベンション機能を有する施設	会議室、宴会場、催場等のうち、床面積が 300m <sup>2</sup> 以上のもので、調理室、配膳室等から飲食物を提供することができるもの

## (2) 生活拠点（12 拠点共通）

	誘導施設	詳細
商業	スーパーマーケット	生鮮食料品を取り扱う店舗のうち、店舗面積が 500m <sup>2</sup> 以上のもの（共同店舗、複合施設等含む）

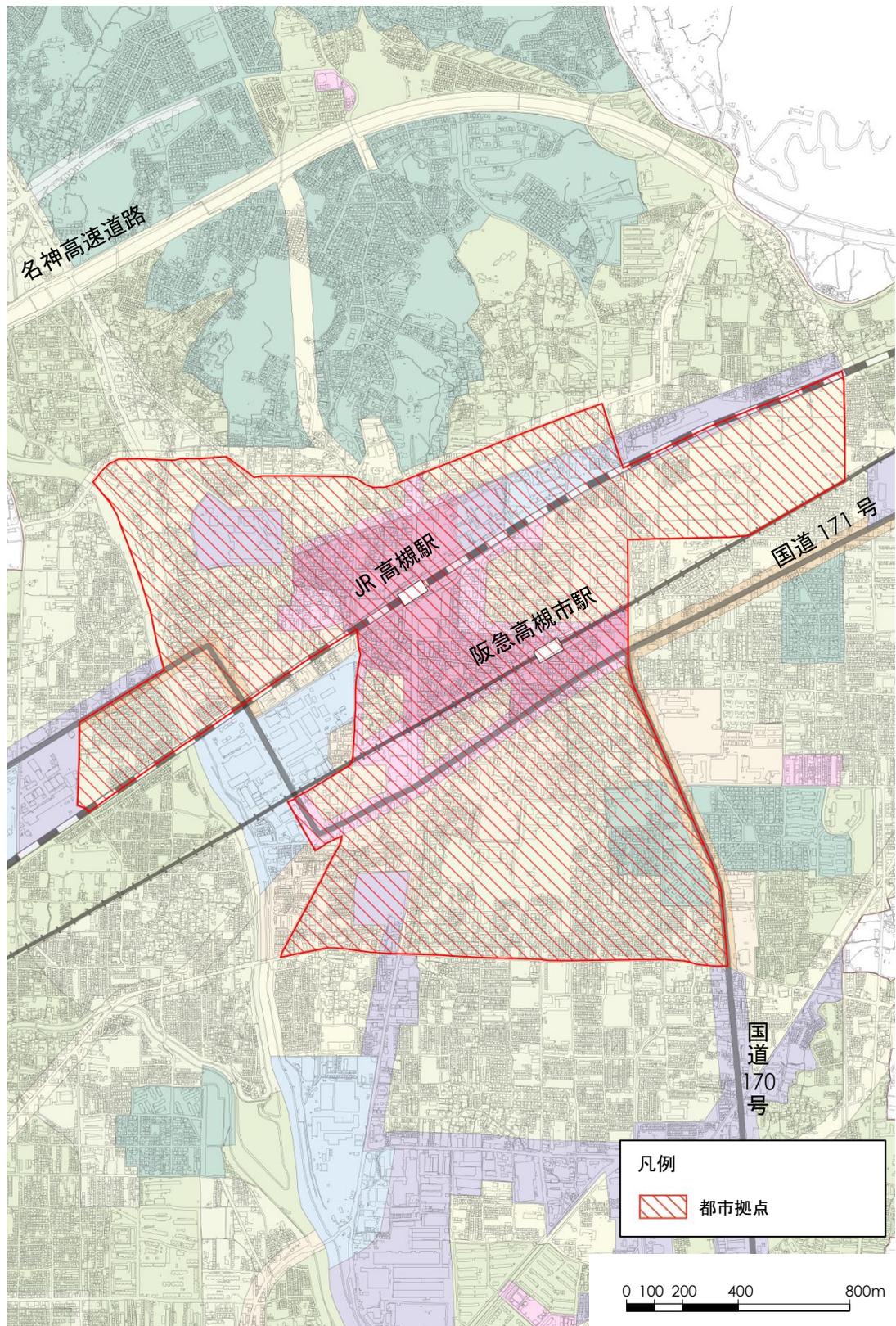
## (3) 生活機能誘導区域

	誘導施設	詳細
子育て支援	保育所	児童福祉法第 39 条第 1 項に定める保育所
	認定こども園	就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第 2 条第 6 項に定める認定こども園
	地域型保育事業所	子ども・子育て支援法第 7 条第 5 項に定める地域型保育事業を行う施設

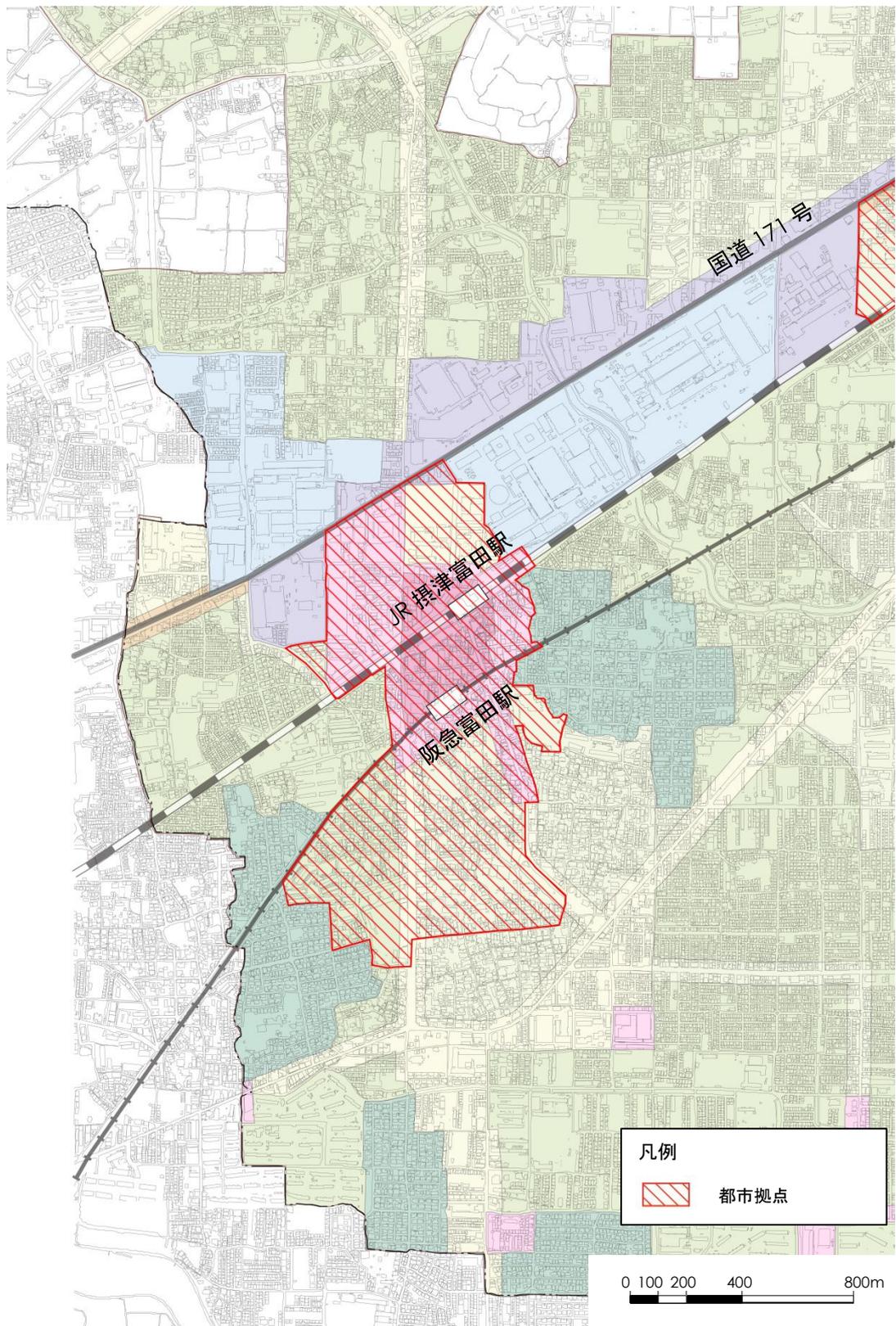
### 3-5 区域詳細図

#### 3-5-1 都市拠点

##### (1) 高槻駅周辺

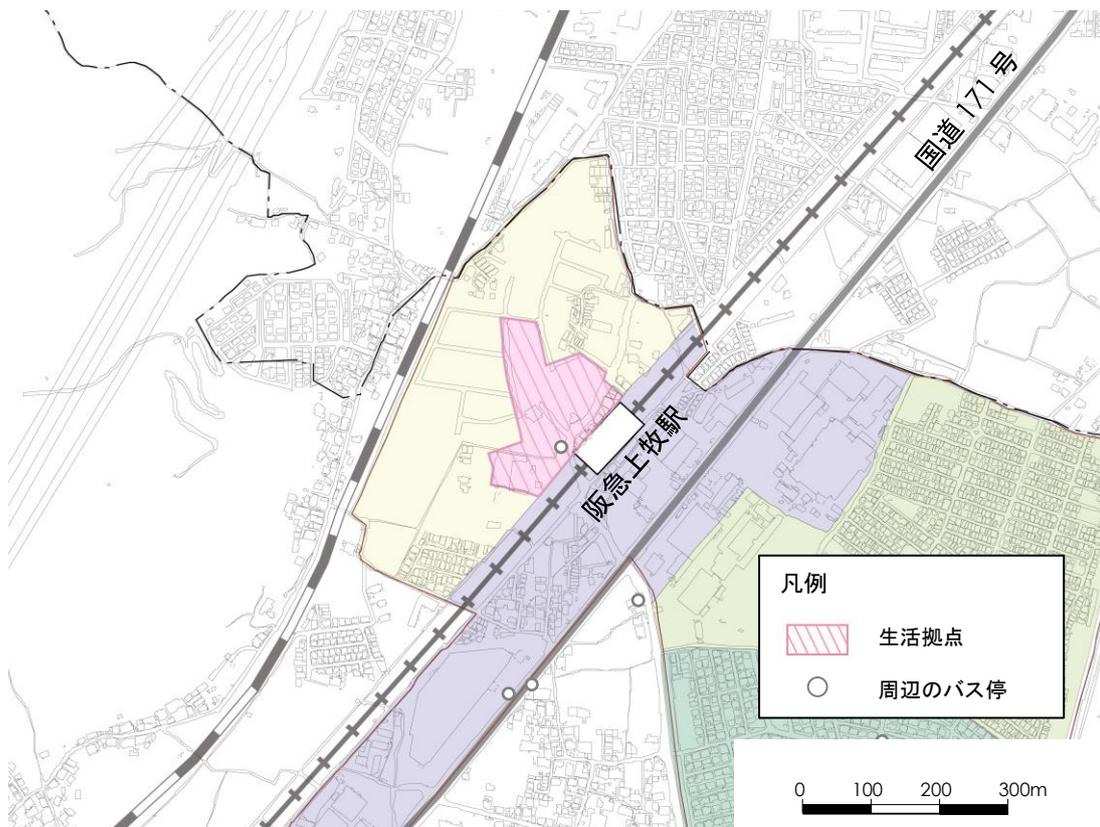


(2) 富田駅周辺

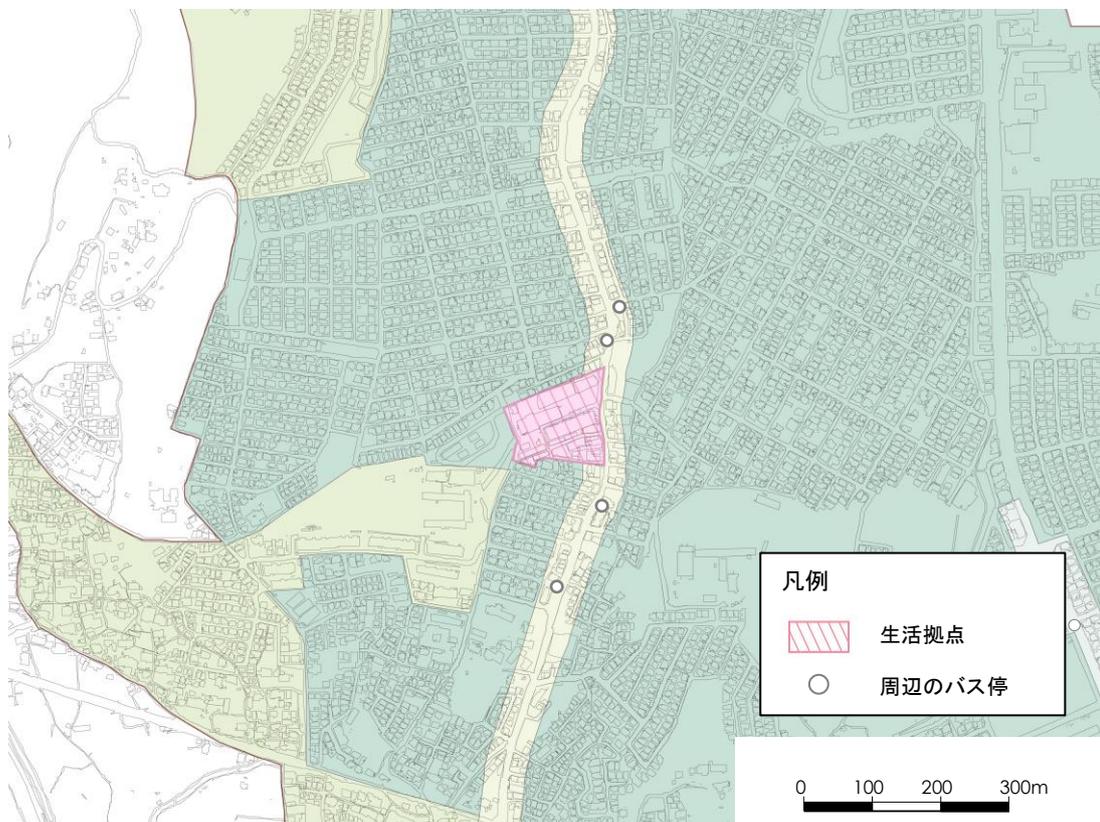


### 3-5-2 生活拠点

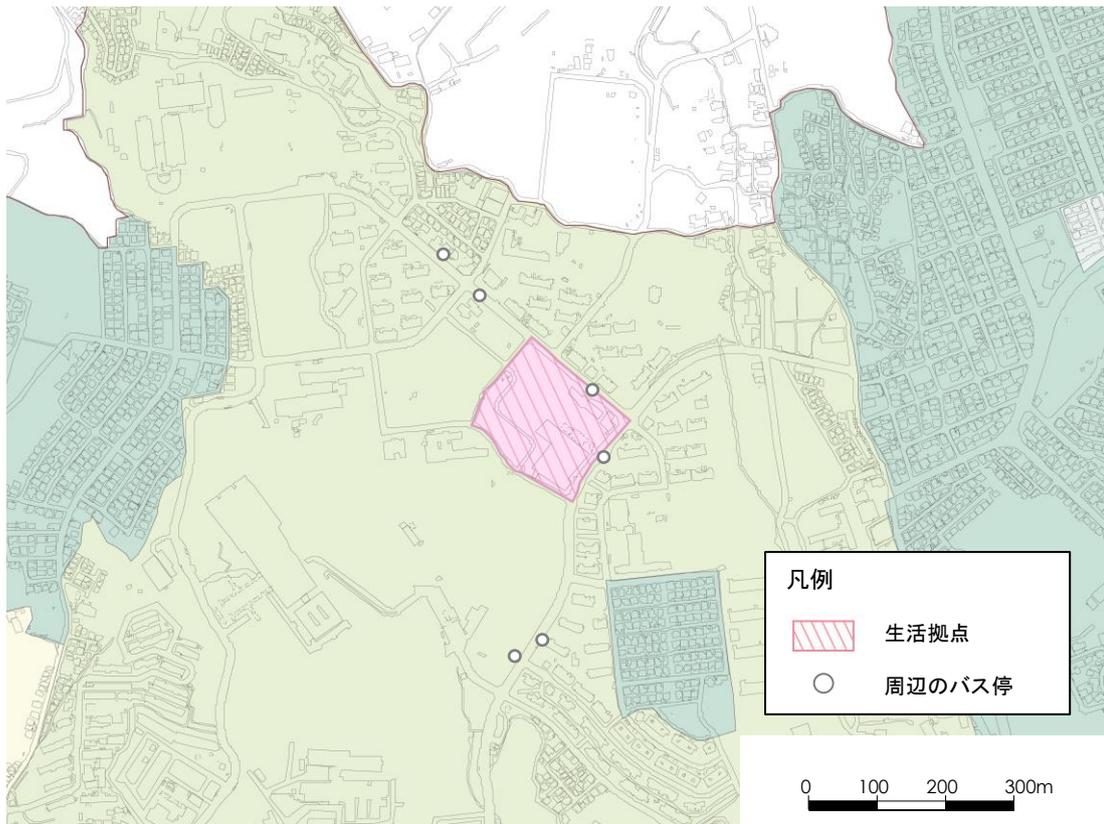
#### (1) 上牧駅周辺



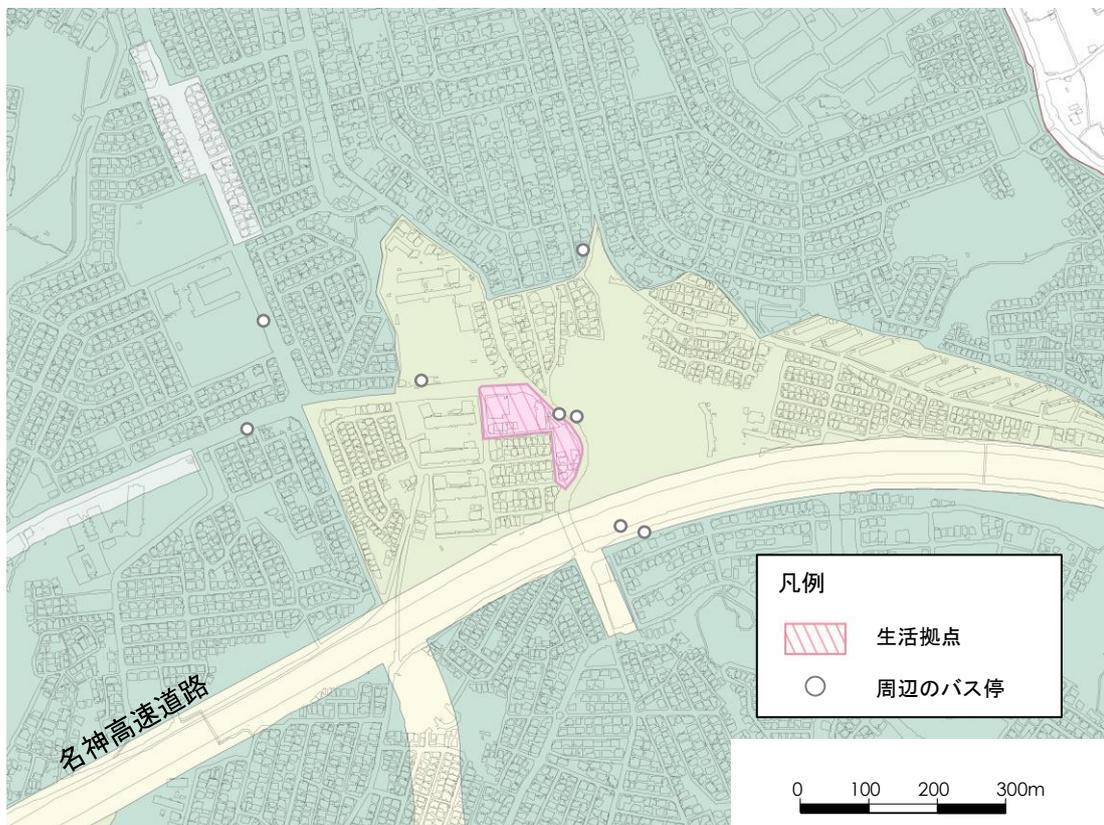
#### (2) 松が丘



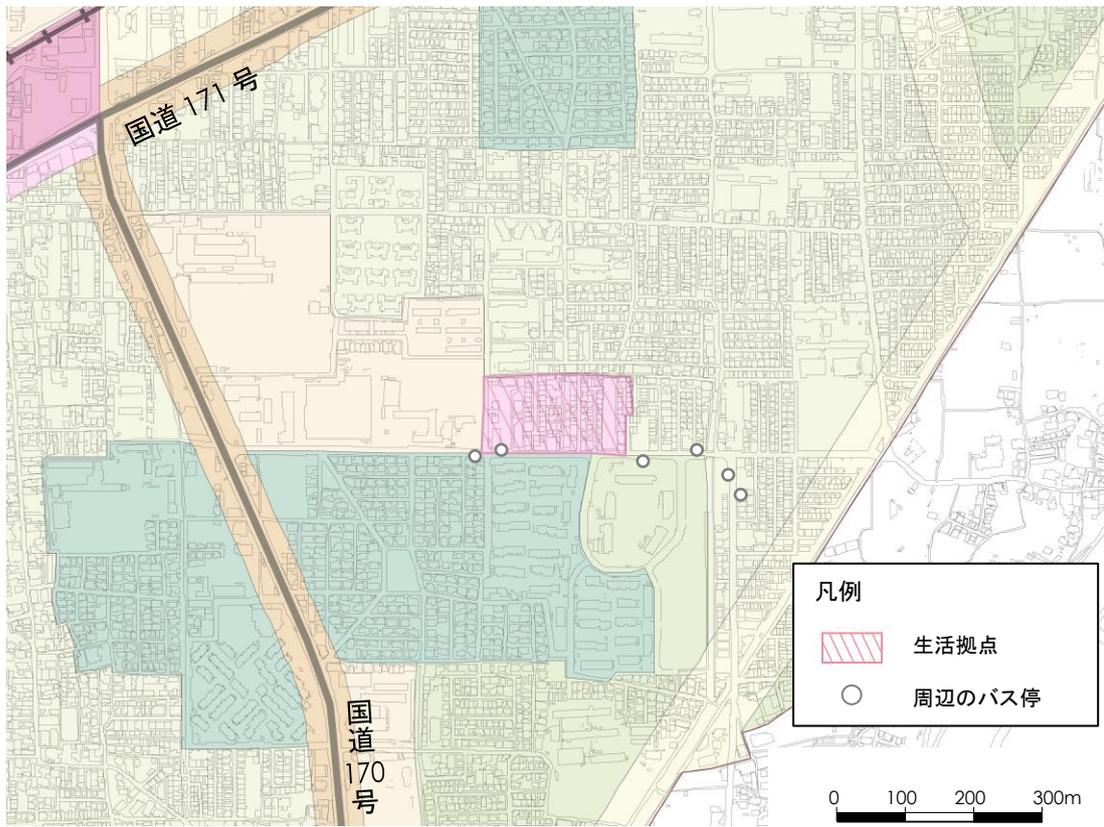
(3) 奈佐原



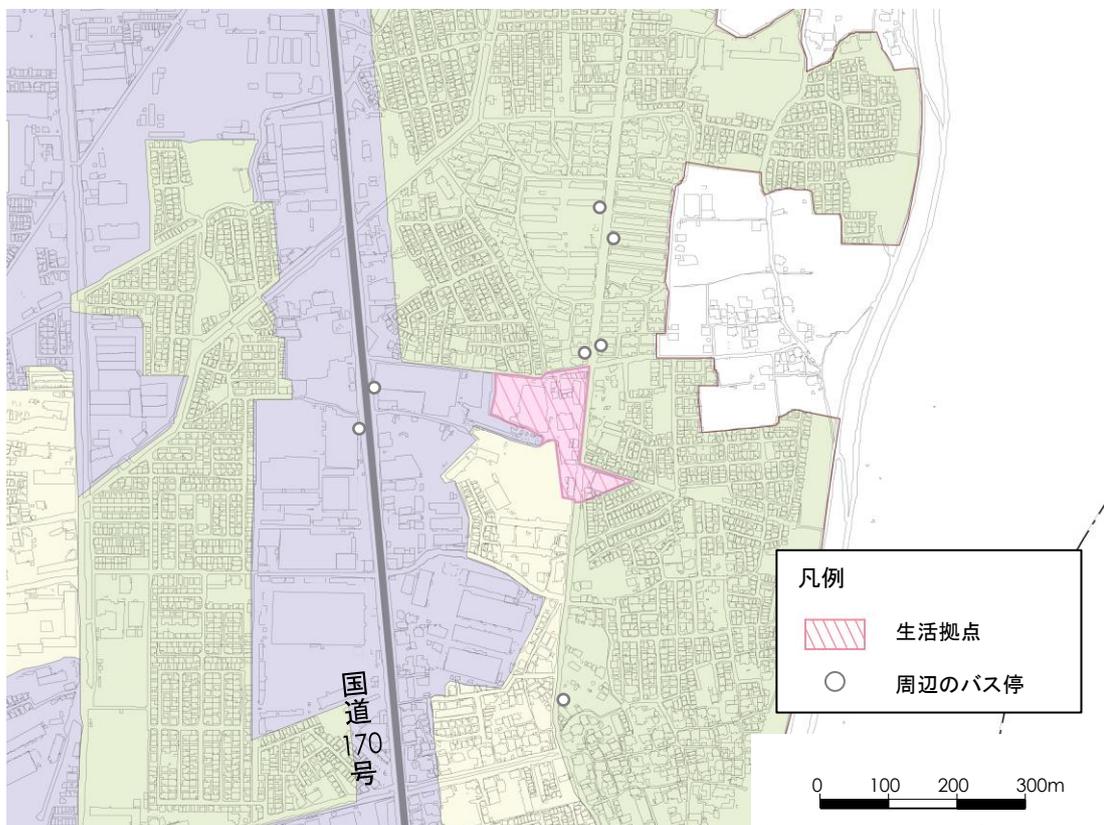
(4) 日吉台・真上



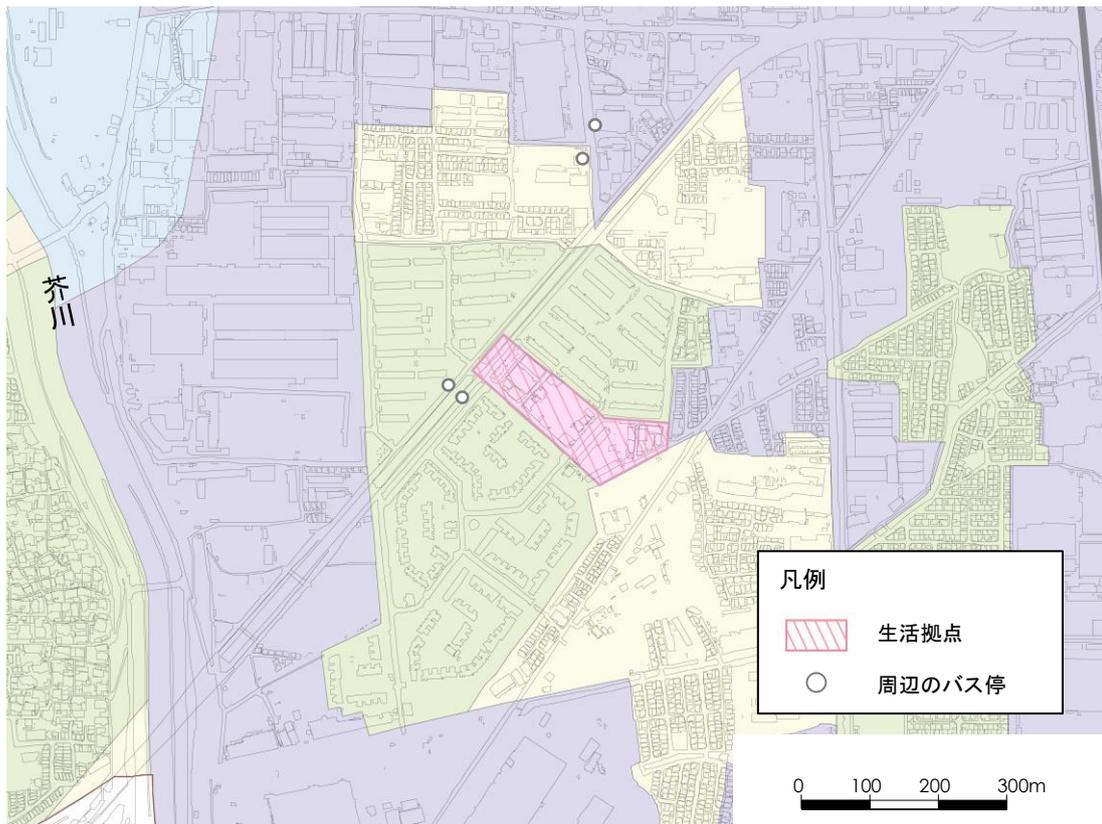
(5) 永楽町



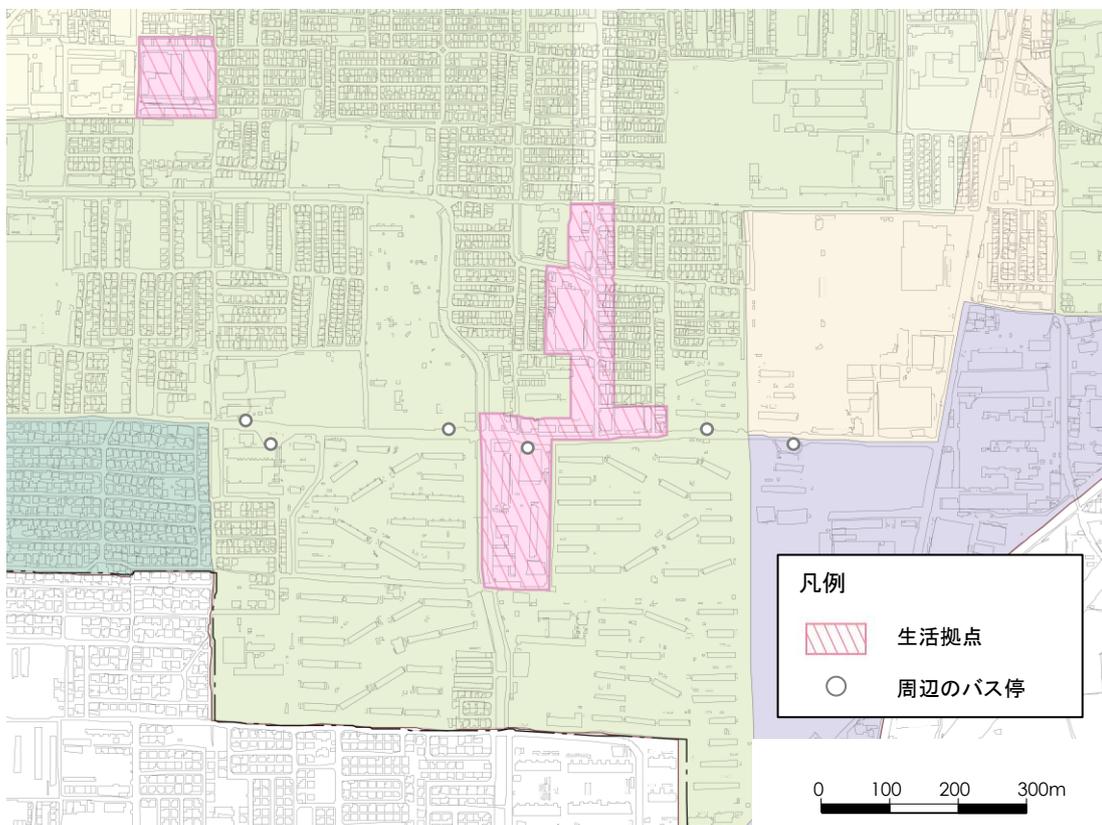
(6) 深沢町



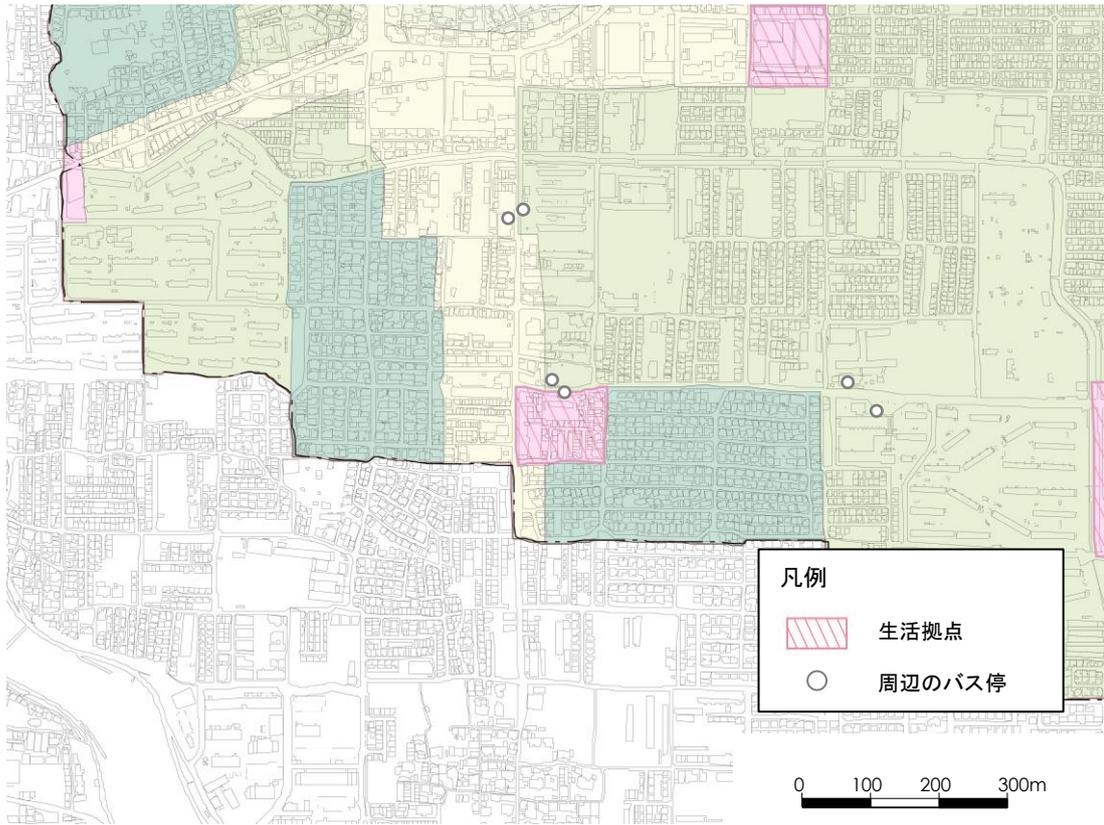
(7) 登町



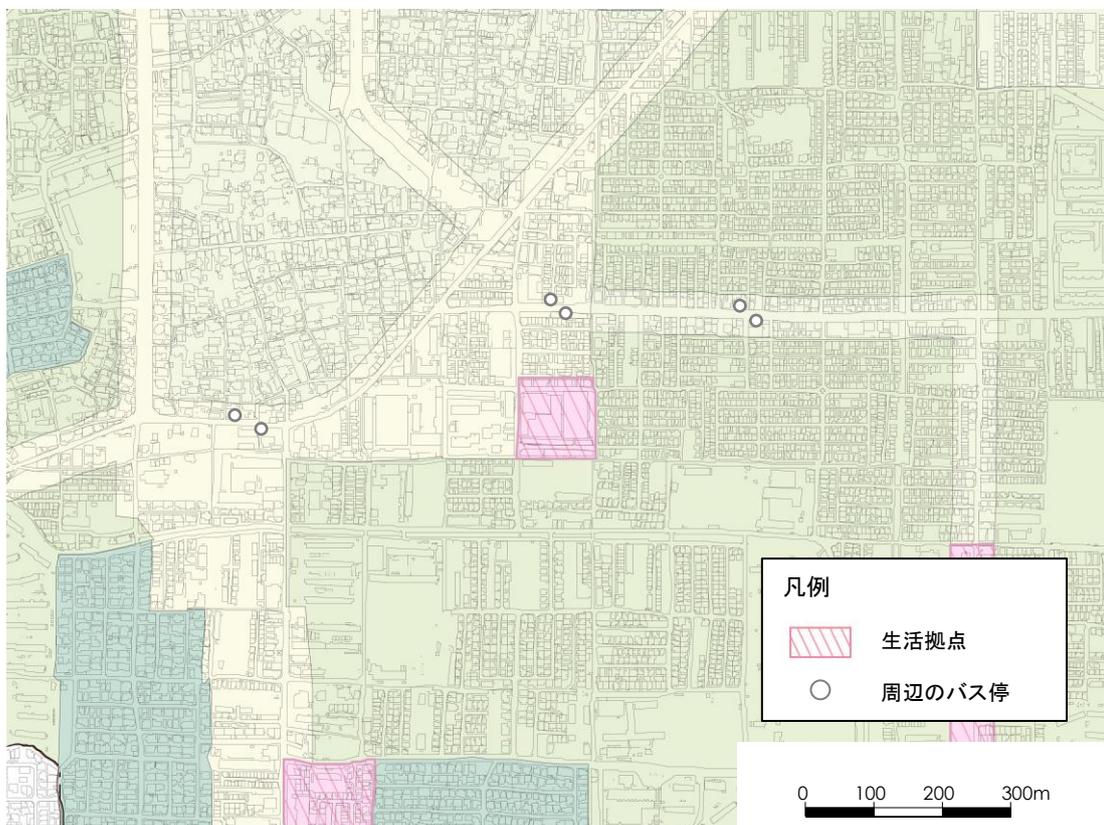
(8) 牧田町・川添



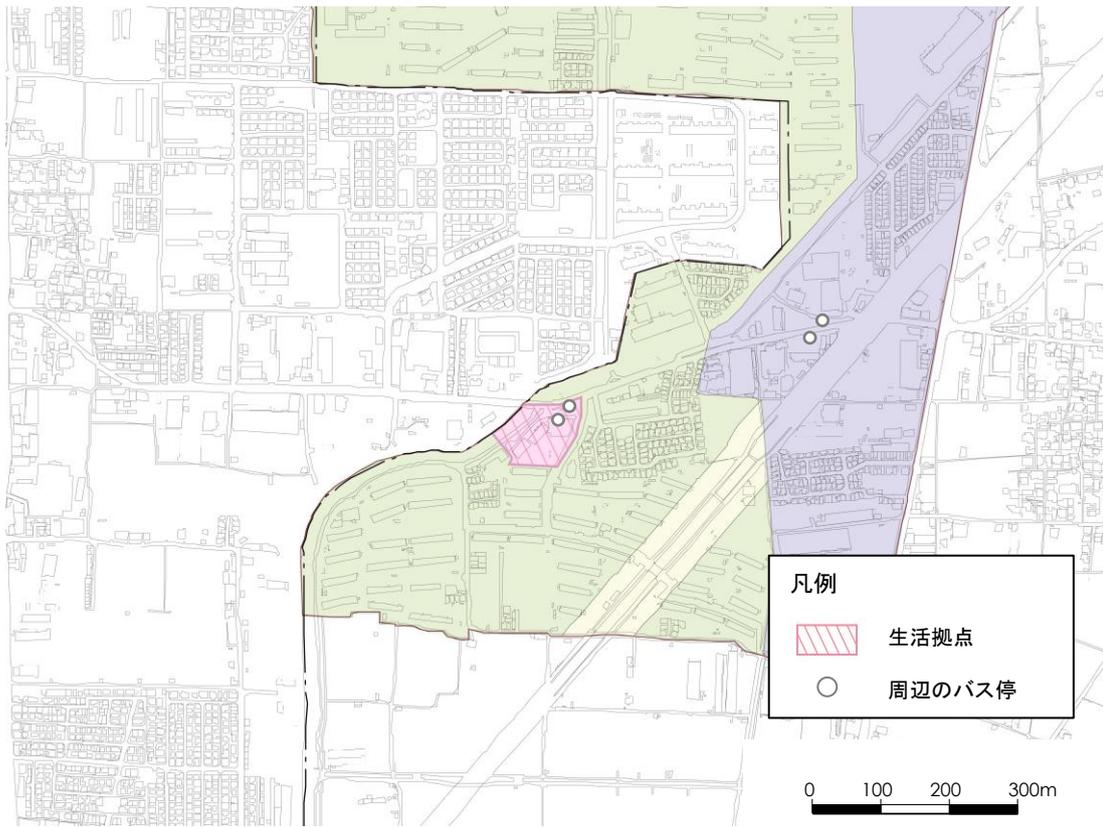
(9) 西町



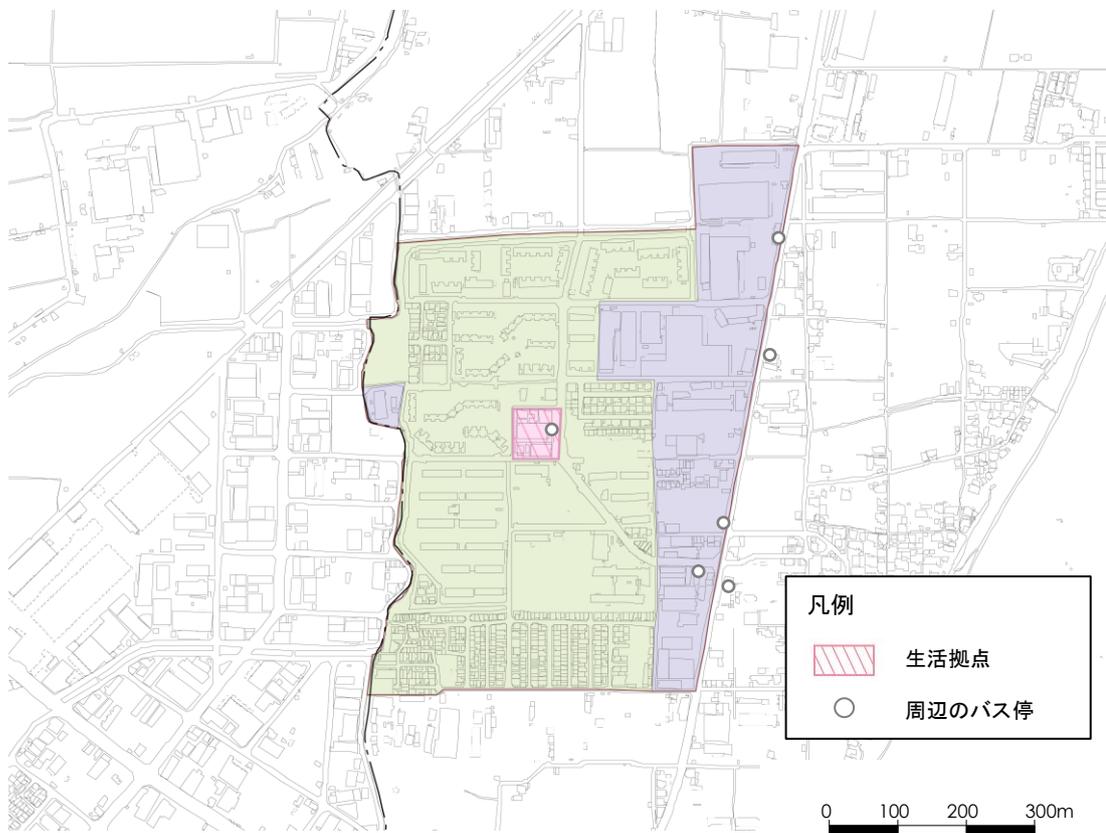
(10) 栄町



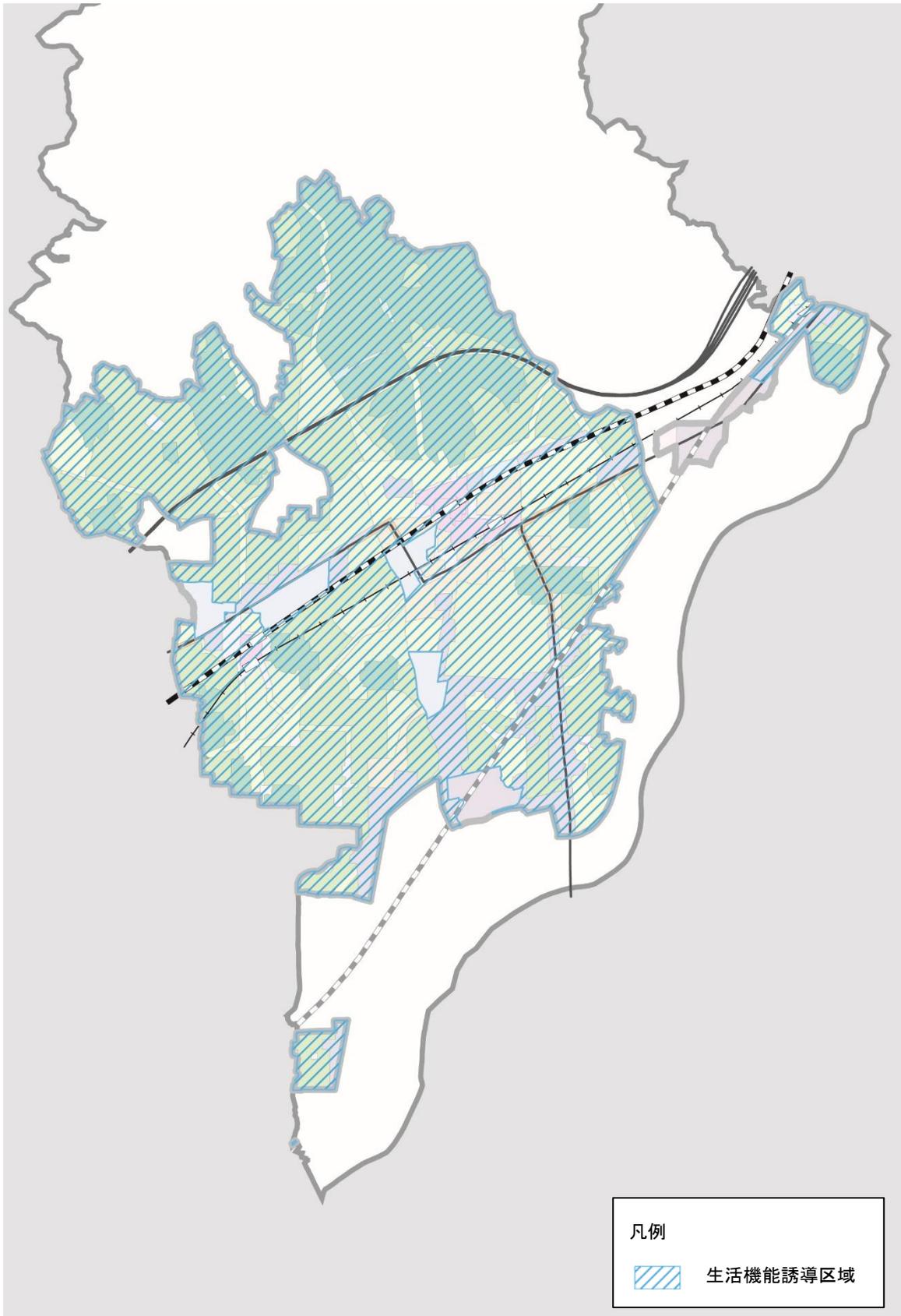
(11) 玉川



(12) 柱本



3-5-3 生活機能誘導区域



## 4 施策

4-1 届出制度

4-2 施策

#### 4-1 届出制度

立地適正化計画を推進するため、都市再生特別措置法に基づき、次のとおり、届出が必要になります。

##### 4-1-1 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行為を行おうとする場合は、着手の 30 日前までに市への届出が必要になります。

###### (1) 開発行為の場合

- 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 1,000 m<sup>2</sup>以上のもの

###### (2) 建築等行為の場合

- 3 戸以上の住宅を新築しようとする場合
- 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して 3 戸以上の住宅とする場合



図 4-1 居住誘導に関する届出

#### 4-1-2 都市機能誘導に関する届出（法第 108 条関係）

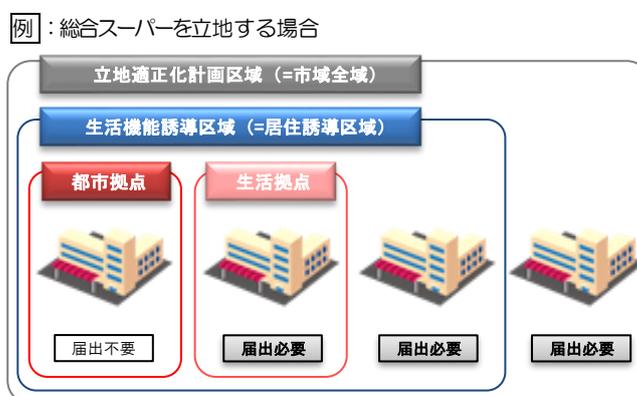
誘導施設に関する開発又は建築等行為を行おうとする区域・敷地の全部又は一部が、その施設が設定されている都市機能誘導区域外にある場合は、着手の 30 日前までに市への届出が必要になります。

##### (1) 開発行為の場合

- ・誘導施設を有する建築物の建築を目的とする開発行為

##### (2) 建築等行為の場合

- ・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



※総合スーパーは都市拠点の誘導施設

図 4-2 都市機能誘導に関する届出

## 4-2 施策

本計画は、主に土地利用の視点から、将来にわたって住みやすいまちを維持していくための計画です。そのためには、都市基盤整備だけでなく、医療、福祉、子育て支援、商業などあらゆる分野で、施策の方向性を同じくして取り組む必要があり、部局間の調整を図り、連携して取組を推進していくことが重要です。

また、施策は、人口や都市機能の立地の状況等を勘案し、検討を行います。

### 方向性1 都市の無秩序な拡散を抑制

引き続き集約型都市づくりの推進を図ることで、居住誘導区域内の人口密度を維持します。

	施策	施策概要
①	届出制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>居住誘導区域外での一定規模以上の住宅の建築等に対する届出制度により、居住誘導区域内への居住の誘導を図ります。</li> </ul>
②	都市計画制度の適正な運用	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画制度の適正な運用により、無秩序な市街地の拡散を抑制します。</li> </ul>

### 方向性2 都市機能が充実した魅力ある都市拠点の形成

都市機能の充実を図ることで、都市拠点の維持・発展を図るとともに、適正な日常サービスが引き続き受けられる環境を形成します。

	施策	施策概要
①	届出制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>定められた都市機能誘導区域外での誘導施設の建築等に対する届出制度により、都市機能誘導区域内への誘導施設の誘導を図ります。</li> </ul>
②	区域の特性に応じた都市機能の立地の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>国の税制上の特別措置や（一財）民間都市再生機構による金融支援の周知を図ります。</li> <li>誘導施設について、必要に応じ新築・建て替え時の容積率の緩和等について検討を行います。</li> <li>中心市街地活性化基本計画や都市再構築戦略事業等により都市機能の整備促進を図ります。</li> <li>子育て支援施設等について、立地適正化を考慮した助成などの誘導策の検討を行います。</li> </ul>
③	公共施設の適正化	<ul style="list-style-type: none"> <li>適正で効率的な行政サービスの提供を図るため、高槻市公共施設等総合管理計画に基づき、公共施設の計画的・効率的な維持管理、適正な規模や配置、公有財産の有効活用等について検討します。</li> </ul>

### 方向性3 徒歩生活圏の形成

安全で利便性の高い歩行環境や居住環境の形成により、歩いて暮らせるまちづくりを進めます。

	施策	施策概要
①	住みやすいまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設や公園、緑地などの公共空間を適正に配置することで、良好な住環境づくりを進めます。</li> <li>バリアフリーの推進を図ります。</li> <li>空き家の有効活用や適切な管理が行われていない空き家等への対策を検討します。</li> </ul>
②	歩きやすいまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道整備など歩きやすい道づくりを進めます。</li> <li>歩くことの習慣づけが、介護予防など健康寿命の延伸にもつながることから、歩きやすいまちづくりを進めます。</li> </ul>
③	災害に強いまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全・安心なまちづくりを進めるため、関係機関と連携し、防災・減災対策に取り組めます。</li> </ul>
④	地域コミュニティの維持・活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治会など地域コミュニティ活動を支援することで居住地としての魅力を高めます。</li> </ul>

### 方向性4 徒歩生活圏と都市拠点をつなぐ公共交通を主体としたネットワークの形成

駅を中心とした交通ネットワークの強化など、高槻市総合交通戦略の取組等により、コンパクトなまちづくりを支えます。

	施策	施策概要
①	鉄道駅のハブ機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節機能の強化や利便性の向上により、駅周辺の交通機能の充実を図ります。</li> </ul>
②	便利で快適な市内移動環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通へのアクセス性向上や自転車利用環境の向上を図るため道路整備等を進めます。</li> <li>バスの利便性の維持・向上を図ります。</li> </ul>

### 方向性 5 拠点間の連携強化

広域交通ネットワークの充実を図ることで、他都市とのヒト・モノ・情報の対流を促進し、にぎわいと活気あるまちづくりを推進します。

	施 策	施 策 概 要
①	広域交通の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>新名神高速道路や関連道路の整備により広域道路ネットワークの充実を図ります。</li> <li>鉄道や長距離バスなどの充実を図ります。</li> </ul>

### その他

- 総合戦略プランに基づき、産業振興や子育て支援等を推進し、人口減少が緩やかになるよう取り組みます。
- 分野別計画においては、居住・都市機能誘導の考え方に配慮し、施策の検討・実施を図ります。
- 市街化調整区域である市北部や南部は、都市計画マスタープランにおいて自然環境や農地の保全・活用を図る地域と定めています。そのため、これらの地域の既存集落については、農林業施策等と連携し、定住環境の維持・向上を図ります。
- 施策の推進に当たっては民間活力の積極的な活用を検討します。

## 5 計画の推進に向けて

5-1 目標

5-2 進捗管理

### 5-1 目標

本計画を推進するため、目標値を定めます。

- 居住誘導区域で人口密度が維持されているかを把握します。

	現状値 平成 28 年度 (2016 年度)	目標値 平成 42 年度 (2030 年度)
DID の人口密度	10,360 人/km <sup>2</sup>	9,853 人/km <sup>2</sup> 以上
総人口に占める DID 人口の割合	96.3 %	現状値以上
総面積に占める DID 面積の割合	31.5 %	現状値以下

(参考) 現状値及び目標値の算定の考え方

	現状値 平成 28 年 (2016 年)		目標値 平成 42 年度 (2030 年度)		対現状比
DID の人口密度	10,360 人/km <sup>2</sup>		9,853 人/km <sup>2</sup>		95.1%
総人口	357,359 人		339,695 人		95.1%
DID 人口	344,050 人		327,126 人		95.1%
DID 面積	33.2 km <sup>2</sup>		33.2 km <sup>2</sup>		100.0%
総人口に占める DID 人口の割合	96.3 %		96.3 %		100.0%

※現状値は直近の国勢調査 (2010 年) の値を用いています。

※目標値における DID の人口密度は、社人研「日本の地域別将来推計人口」(2013 年 3 月推計) における平成 42 年度 (2030 年度) の総人口の推計値を基に、現状値の DID 面積及び総人口に占める DID 人口の割合を用いて算定しています。

- 都市機能誘導区域の誘導施設の充足状況を把握します。

	都市機能誘導区域		現状値 平成 28 年度 (2016 年度)	目標値 平成 42 年度 (2030 年度)
誘導施設 の充足率	都市 拠点	高槻駅周辺	89 % ( 8 / 9 )	100 %
		富田駅周辺	60 % ( 3 / 5 )	
	生活拠点 (12 か所)		83 % ( 10 / 12 )	

※生活拠点の現状値は、誘導施設 (スーパーマーケット) の規模は考慮していません。

## 5-2 進捗管理

計画を着実に実行していくためには、取組の進捗状況をチェックし、必要に応じて見直しを行うことが必要です。

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。そして、都市計画マスタープランの見直し時や、都市構造に係る大きな変化があった場合などに計画の見直しを行うことで、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの更なる推進を図ります。

また、進捗状況については、市のホームページなどで公表していきます。

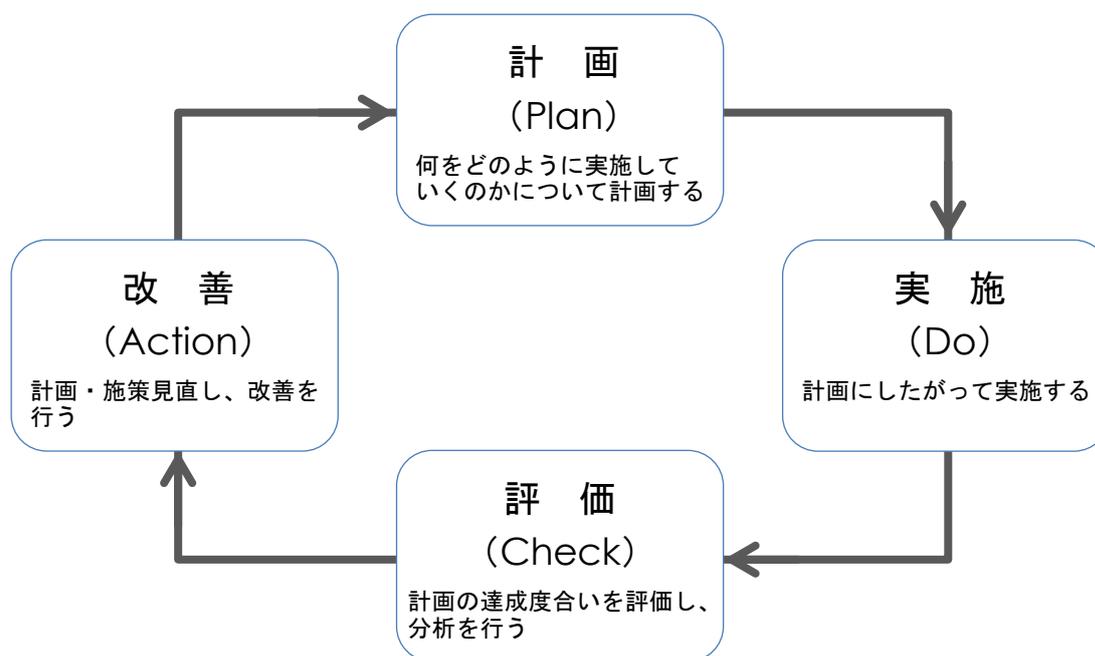


図 5-1 PDCA サイクル

