

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いと思います。</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(P.22~23)」や「都市整備の方針(P.26~</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。 	33)」等を示しており、本計画では、その関係を「1-3-2 他の計画との関係（P4）」で位置づけております。	
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、どのよう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、帰りも 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（国土交通省）」を踏まえ、当初計画策定時より、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。	「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」では、徒歩圏は半径 800m、高齢者徒歩圏は半径 500m とされておりませんが、移動手段の確保や様々なサービス提供手段などを踏まえ、本市では、当初計画策定時より、各施設のカバー圏を半径 800m として、生活利便施設の立地状況を把握しております。 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ため、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（国土交通省）」を踏まえ、当初計画策定時より、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、関連計画である「高槻市総合交通戦略」等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のように思います。	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、関連計画である「高槻市総合交通戦略」においても、市民意識調査(P.83～89)を実施し、公共交通の利用実態や満	原案どおり

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方	対応結果
					足度等を把握しております。	
19	2	37	今後のまちづくりの課題	<p>空家率について、町ごとの空洞化は始まっています。</p> <p>「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。</p>	<p>本計画では、人口減少や少子高齢化に対応し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。</p> <p>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。</p>	原案どおり
20	3	41	理念と方向性	<p>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。</p> <p>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いたします。</p>	<p>「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。</p>	原案どおり
21	3	49	都市拠点	<p>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 J R 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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>※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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	原案どおり

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方	対応結果
22	7	85	参考資料	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	原案どおり
23	—	—	その他	<p>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</p> <p>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。</p> <p>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？</p>	<p>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。</p>	原案どおり
24	—	—	その他	<p>「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</p> <p>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）</p>	<p>「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。</p> <p>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。</p>	原案どおり
25	—	—	その他	<p>「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</p> <p>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</p>	<p>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</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>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。</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が無いのは「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>	<p>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。</p>	