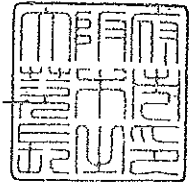


茨市街第 412 号
令和 2 年 11 月 13 日

茨木市都市計画審議会会長 様

茨木市長 福 岡 洋



阪急茨木市駅西口駅前周辺整備における
超高層建築物の計画について

標記について、茨木市における超高層建築物の立地に関する基本的な方針に基づき、貴審議会の意見を聴取します。

阪急茨木市駅西口駅前周辺整備 超高層建築物編（案）

令和 2 年（2020 年） 1 1 月

※ 阪急茨木市駅西地区再開発株式会社

※

『阪急茨木市駅西地区再開発株式会社』

整備予定区域内の地権者であるソシオ茨木の大多数の区分所有者から賛同を得て、平成 29 年 11 月に設立された市街地再開発事業の準備組織

超高層建築物について

(1) 超高層建築物について

茨木市における超高層建築物は、平成22年の市内全域における高度地区の指定により、ＪＲ茨木駅及び阪急茨木市駅周辺の限られたエリアで一定条件を満たした場合に立地し得ることとされておりましたが、都市計画マスタープランにおける「多核ネットワーク型都市構造」の実現に向け、駅を中心とした拠点形成の必要性が高まってきたことから、今後の土地利用を見据えた駅を中心とした拠点形成を進める上で、検討される可能性のある43mを超える超高層建築物の立地に関して、現行制度において許容される立地や区域をさらに限定するという「制限の強化」と計画に求められる市民が利益を享受できる公共性や建築物の持続可能性といった「確認事項の明確化」により、従来の形態規制だけでなく「質や内容」が求められています。

この計画は、平成30年度に策定された『超高層建築物の立地に関する基本的な方針』（以下：方針）に基づき、超高層建築物の立地に関して求められている公共公益性及び長期的な持続可能性について考え方を示すものです。

(2) 基本方針１（立地性）：拠点機能を高める必要があるエリアに限定する

拠点性を高める必要があるエリアに限定されており、阪急茨木市駅西口駅前につきましては、地域における特性や課題を踏まえ、機能の誘導等により駅及び駅周辺の拠点性を高め、エリアの特色を活かしたまちづくりを進めていきます。

駅名	都市マス位置付け	都市計画		交通結節機能		
		用途地域	高度地区	乗降客数	基盤整備	
					駅前広場	バス乗入
JR茨木	都市拠点	商業	第七、八種	約8.8万人	○	○
阪急茨木市	都市拠点	商業	第七、八種	約7万人	○	○
JR総持寺	地域拠点	近隣商業	第七種	約2万人(予測値)	○	○
阪急総持寺	地域拠点	近隣商業	第五種	約2万人	×	×
阪急・モノレール南茨木	地域拠点	近隣商業	第七種	約4万人、約2.5万人	○	○
モノレール彩都西	地域拠点	商業	第七種	約0.5万人	○	○
モノレール阪大病院前	地域拠点	第二種中高層	第四種	約0.5万人	×	○
モノレール豊川	生活拠点	近隣商業	第五種	約0.2万人	○	○
モノレール宇野辺	生活拠点	準工業	第五種	約0.6万人	○	×
モノレール沢良宜	生活拠点	近隣商業	第五種	約0.3万人	○	×

（茨木市における超高層建築物の立地に関する基本的な方針より）

(3) 基本方針2（公共性）：エリアを活性化し、都市機能を向上させる計画に限定する

基本方針1に掲げるエリアにおいて、エリアを活性化し、都市機能を向上させる計画に限定するものとし、市民が利益を享受できる公共公益性を有していること及び長期的な持続可能性について検討された計画であることが求められています。

(3)-1 公共公益性

(3)-1-1 公共整備

①基盤整備

- ・駅前広場、道路、歩行者空間の整備、改善

②交通処理機能

- ・自動車、自転車、歩行者動線の計画的な整備
- ・駐車場、駐輪場の確保

(3)-1-2 都市機能の誘導

①生活利便施設

- ・地域ニーズや立地適正化計画を考慮した商業、医療、福祉、子育て等の機能

②賑わい・交流施設

- ・駅前の魅力づくりに寄与する賑わい、交流、文化等の機能

(3)-1-3 広場機能の充実

①駅前広場や公開空地の活用

- ・イベントの実施や日常的な活用による賑わい、魅力の創出

②魅力ある空間創出

- ・緑のある空間形成等による都市における潤いの空間創出
- ・利用者が過ごしやすい憩いの空間や交流が生まれる空間創出

(3)-1-4 周辺環境への配慮

①環境

- ・交通集中、風害等、環境アセスメントやその調査項目のうち必要な環境影響調査を踏まえた対応

②施設の収容状況

- ・小中学校、幼稚園、保育所（待機児童対策）等の状況

③景観

- ・周辺環境に配慮した計画（景観シミュレーションの実施等）
- ・都市魅力の向上に寄与する建築物やオープンスペースデザイン

(3)-2 長期的な持続可能性

(3)-2-1 施設計画と施設維持（ハード面）

①更新性の高さ

- ・住宅棟と商業棟の分離等による更新の容易性
- ・構造と内装等による間取り等の可変性

②耐震性

- ・免震、制震等の構造
- ・長周期地震動への対応

③防災性、災害時の備え

- ・防災備蓄倉庫、一時避難場所の開放、
停電時の対応（エレベーター、給水）等
- ・防災マニュアル、避難誘導體制、避難訓練の実施等
- ・ヘリポート、スプリンクラー等の火災に対応した設備

④長期修繕計画・維持保全計画

- ・今後の維持管理費の試算や将来の積立金不足への対応等を踏まえた
長期修繕の計画
- ・施設や設備の定期的な点検、補修等による維持保全の計画

⑤良質なストック形成

- ・劣化対策、バリアフリー性、省エネルギー性等、一定の性能の確保
- ・長期優良住宅、低炭素建築物、環境配慮性能(CASBEE)等、
一定水準の性能の確保
- ・住宅における多様な世代を対象とした住戸構成や一定水準の住戸面積の確保

(3)-2-2 コミュニティ形成（ソフト面）

①管理組合等の管理体制

- ・管理規約、組織体制（外部専門家の参画等）
- ・管理状況の市への報告
- ・商業施設等の管理運営体制

②コミュニティ形成に向けた取り組み

- ・自治会の結成や参加
- ・居住者間及び地域住民との交流のための施設や空間の設置、活用
- ・定期的なイベントの実施等による賑わいや交流の創出
- ・コミュニティ形成のための住民理解の醸成
- ・自主防災組織の結成等、防災面での取組

③住宅供給に関する考え方、取組

- ・住宅流通に関する取組等

●まちづくりコンセプト

阪急茨木市駅は茨木市中心市街地の東の玄関口であり、市内の各拠点や居住エリアを結び、さらには大阪・京都への良好なアクセスを有する交通結節点でもあります。

そして徒歩圏には拠点となるJR茨木駅と中央公園が立地し、周辺には茨木別院などの歴史的資産や複数の商店街が立地するなど、恵まれた地理的条件を有しています。

これらのポテンシャルを活かし、茨木市の様々な魅力をつなぎ、人やサービス、商業、産業、観光などへ流れをつくりだすことで、阪急茨木市駅前を“茨木市の様々な魅力を集積・発信する新たな拠点”にしていきたいと考えております。

そして、このまちで暮らす人々のニーズや社会背景にしっかりと応え、人が集い、人と人のつながりを育み、生活の質が高まるとともにまちの良さを引き出していく“新しいコミュニティ拠点”を創造していきたいと考えております。

そこで我々が考える当地区のまちづくりコンセプトは【まちをつなぎ、ひとをつなぎ、安心して楽しい暮らしを持続的に創造する駅前】です。



●阪急茨木駅前ソシオビル（ソシオ茨木）の変遷

- ・ソシオ茨木は、1970 年に開催された日本万国博覧会の開業に合わせた公共施設（茨木駅前線の起点となる駅前広場、阪急茨木駅大住線及び同枝 1 号線）の整備を目的として茨木市施行の市街地改造事業（管理処分方式）により昭和 45 年 2 月に竣工しています。
- ・高度経済成長期にあった市街地改造事業からその後の初期の市街地再開発事業においては、商店街の近代化の核づくりから始まり、まちの顔づくりとして事業が展開され、全国で百貨店やショッピングセンターなど大規模な核テナントが誘致され管理運営も担うケースもありました。しかし、商業施設の郊外化など社会経済情勢の変化に伴う核テナントの撤退や破綻により、大きな収益が失われ再開発ビルの管理運営が逼迫されるなどの事態となっています。
- ・一方、ソシオ茨木の施設構成は、茨木ビルが地下 1 階から地上 3 階を商業・業務、4 階から 6 階を住宅、永代ビルが地下 1 階から地上 2 階を商業・業務、3 階及び 4 階が住宅となっており、当初から大規模な商業核テナントが配置されていなかったため、大規模な空き床は生じていないものの、令和 2 年 3 月末時点において商業・業務施設全 205 区画のうち、地下 1 階 8 店、地上 1 階 4 店、2 階 11 店、3 階 3 店 計 26 店の空き区画があります。

小規模で点在する空き区画は区分所有であるため、集約するなどフレキシブルな対応が困難であり、テナントリーシングが制限されるなど大規模なリニューアルができない状況にあります。

また、商業・業務施設の配置は、永代ビルの 1 階を除き、かつての大規模商業施設のようにいずれも内向きの配置となっており、茨木市駅と阪急本通商店街を結ぶ歩行者動線を形成していながら、歩行者空間への顔出しや賑わいの滲みだしが十分にできていない設えとなっています。

ソシオ茨木の特長（当時の概念）

- ・市街地改造事業（市施行）
- ・内向きの店舗配置構成
- ・区分所有による小規模個店が中心
- ・建物設備は集中管理方式を採用
- ・管理会社主体の管理運営体制
⇒後に管理組合運営体制に転換

直面する課題

- ・建替えには全員同意が必要
- ・空き区画の増加
（閉鎖的空間・高い共益費）
- ・区画の集約化や施設リニューアルが困難
- ・躯体の老朽化（耐震性不足）
- ・設備の機能更新が困難

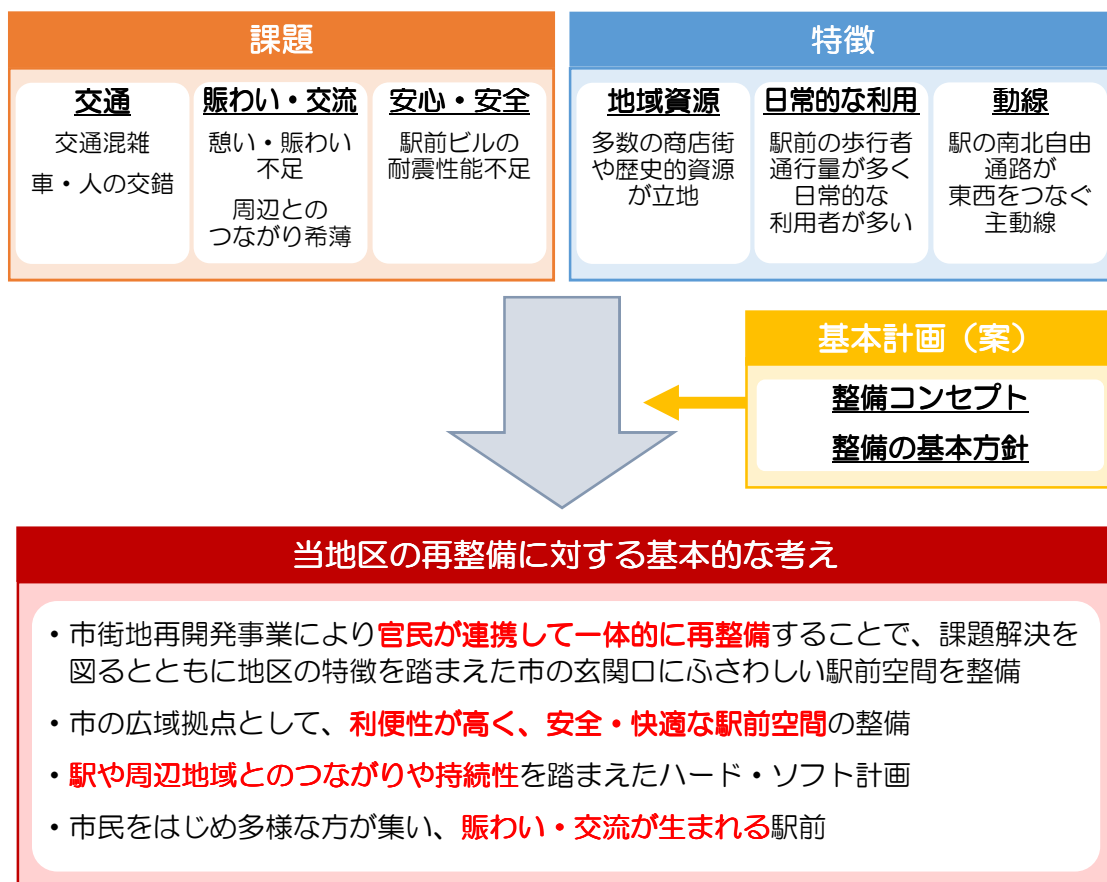
●当地区の再整備に対する基本的な考え

基本計画（案）にも記載がある通り、当地区の課題は、駅前広場及び駅周辺道路の交通混雑、歩行者の乱横断や無信号交差点による車両と歩行者の交錯といった交通面に関すること、駅前の憩いの空間や駅前にふさわしい賑わいの不足、周辺とのつながりが希薄といった賑わい・交流等に関すること、駅前ビルの耐震性能不足などの安全・安心に関することが挙げられます。

一方で、当地区及びその周辺地域の特徴として、当地区周辺には阪急本通商店街など多くの商店街や、茨木別院などの歴史的資源が立地していること、日中の歩行者交通量が多く、日常的に駅やその周辺施設を利用する方が多いこと、駅舎1階の南北自由通路が駅の東西市街地をつなぐ主動線となっていることが挙げられます。

以上の課題の解決や、地区の特徴を活かし、東西をつなぐ駅舎1階の南北自由通路と阪急本通商店街及び中央通りの2軸の動線を意識した中心市街地に開かれた駅前空間を創出するためには、民間敷地と公共空間を再配置し、官民敷地を一体的に再整備することが必要です。

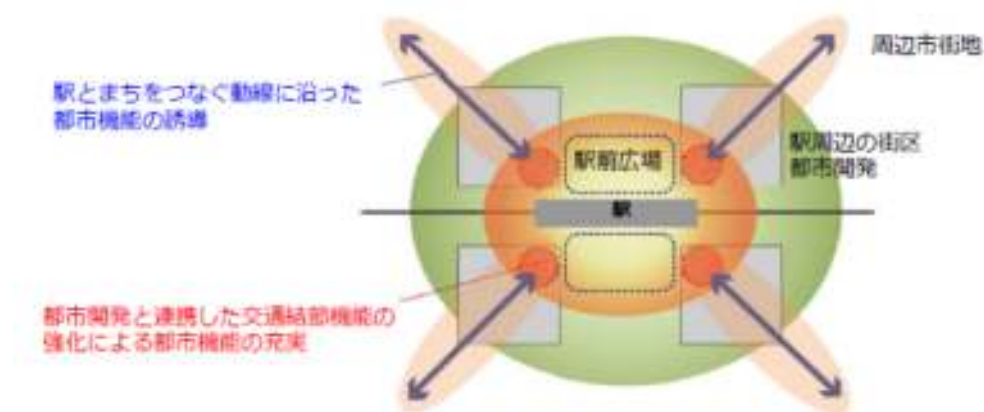
基本計画（案）の整備コンセプトや基本方針に基づき、以下の通り、当地区の再整備に対する基本的な考えを示します。



●導入機能の方針

本地区の再整備に伴って、今までの駅前の在り方を見直し、これからの新しい時代、新しい働き方や生活が求められる現役世代が利用しやすく、さらに年少世代から高齢者世代まで幅広く利用できる機能の導入を目指します。また、大都市とは異なる生活都市ならではのポテンシャルを活かして、駅前を情報やサービスの拠点としてさまざまな魅力をつなぎ合わせ、人やサービス、商業、産業、観光などの流れをつくり出していきます。さらに、まち全体を良くするためには、駅、駅前広場、自由通路といった交通結節機能に関する施設を個々に考えるのではなく、周辺と連続する「駅まち空間」として一体的に捉え、柔軟な発想で空間整備、機能配置を検討していきます。

このような方針を基に、中心市街地の整備コンセプトに定める「生活の質を高める場」としての役割を果たしていきます。



また、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、3つの「密」を回避する観点から、通勤・通学、飲食、レジャー等あらゆる場面で行動のあり方を見直す動きが出てきていることを踏まえ、駅前においても、空間や動線を工夫して、人と人との交流・賑わいの在り方を考慮して整備していきます。

(3)-1-1 公共整備

①基盤整備

前記の考えに基づき、以下の通り配置計画及び駅前広場、道路、歩行者空間の整備、改善を行い、快適で回遊性の高い公共空間を創出します。

また、グリーンインフラの考え方を参考に計画を進めていきます（緑化による環境配慮や良好な景観形成、駅前広場や屋外広場の雨水浸透による浸水対策など）。

●配置計画

- ・ 茨木市作成の基本計画（案）の考えに基づき、配置計画を行います。
- ・ 駅から西側エリアへのつながりをつくるため、駅前広場は北側に配置し、視覚的にも空間的にも広がりのある開かれた駅前空間を確保します。
- ・ 駅舎1階の南北自由通路から阪急本通商店街と中央通りにつながる歩行者動線を確保し、回遊性を高めます。
- ・ 駅前広場を取り囲むように商業施設を配置し、駅前広場と一体的な賑わい創出を図ります。
- ・ 施設建築物については、低層部の豊かな広がりや阪急本通商店街と駅東側の阪急東中央商店街をつなぐ動線上に商業のまとまり・連続性、将来の持続性、当地区に求められる拠点機能等を考慮し、基本計画（案）の考え通り、北側に低層商業、南側に高層住宅を分棟で配置し、計画的な高度利用を図ります。



配置計画（※現時点での案であり、確定したものではありません。）

●駅前広場

- 必要なバス停の確保や交通の円滑化、安全な歩道整備のため、駅前広場の形状を改良します。
- 公共交通（バス、タクシー）と一般交通（大学・企業の送迎バス、一般車の送迎）を分離し、駅前広場内の交通の円滑化を図ります。
- 駅前広場出入口を一穴化し、駅前広場の流出入交通の円滑化を図ります。
- バス乗降・待機と通行のスペースを考慮した歩道幅員を確保します。

●道路

- 永代ビル解体後の跡地を活用し、永代町交差点～永代町南交差点の幹線道路の拡幅、線形変更を行い、通過交通の渋滞緩和を図ります。
- 一方通行である市営駐車場西側の道路を拡幅し、対面通行化とするとともに、現状歩道のない東側についても歩道を整備します。

●歩行者空間

- 駅前広場および道路に面する部分の1階は壁面後退し、歩道と一体となった歩行者空間を整備し、歩行者の安全かつ円滑な歩行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造を図ります。
- 駅から周辺地域への回遊性を向上させるため、建築敷地内の1階に歩行者通路を整備し、地区計画において地区施設に位置づけます。



基盤整備（※現時点での案であり、確定したものではありません。）

②交通処理機能

●自動車動線および駐車場の整備

- ・駅前広場は路線バス、タクシーの公共交通のみの進入とし、駅前広場内の交通の流れの円滑化を図ります。
- ・企業や学校の送迎バス、一般車の乗降場は区域南側に確保します。
- ・商業用駐車場は区域北側に、住宅用駐車場は区域南側に附置義務台数を確保します。（附置義務台数は今後検討する施設規模に合わせ算出）

●自転車動線および駐輪場の整備

- ・商業用駐輪場は区域北側に、住宅用駐輪場は区域南側に附置義務台数を確保します。（附置義務台数は今後検討する施設規模に合わせ算出）

●歩行者動線

- ・建築敷地内において、駅舎南北自由通路から駅前広場につながる歩行者通路（地区計画における地区施設）を整備し、駅～駅前広場～阪急本通商店街及び中央通りの動線強化を図ります。
- ・また、駅舎北側自由通路から北側へつながる歩行者通路及び駅舎南側自由通路から南側エリアへつながる歩行者通路（ともに建築敷地内の地区計画における地区施設）も確保します。



動線計画（※現時点での案であり、確定したものではありません。）

(3)-1-2 都市機能の誘導

少子高齢化、人口減少社会において、また、著しく変化する社会環境に伴う利用者ニーズの変化を踏まえると、ベッドタウンの駅前であっても、市民生活を支える都市機能のサービスレベルの維持・発展は直面する課題です。

公共交通の中核を担う交通結節点である当地区を含む駅前は、国土交通省が提唱する「コンパクト＋ネットワーク」、すなわち、多くの居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に誘導して、居住と生活サービス施設との距離を今まで以上に短縮することにより、市民の生活利便性の向上を図るとともに、人と人とのつながりを強化する必要があると考えます。

そこで、茨木市の中心市街地におけるこれまでの人と暮らしの動態から、これからの駅前の在り方を考察します。

●中心市街地における人口・交通・商業動態

※阪急茨木市駅西口駅前周辺整備基本計画を参照

人口動態について

中心市街地の人口

平成 31 年(2018 年)は約 7,700 世帯・約 14,000 人で増加傾向にあるものの、令和 7 年(2025 年)をピークに人口減少に転じると推測される。

(国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 30(2018)年推計)」より)

中心市街地の年齢別人口割合(過去 10 年間)

65 歳以上	20%台前半
15～64 歳人口	65%
0～14 歳人口	10%台前半

交通動態について

鉄道・バス・タクシー

特急停車駅である阪急茨木市駅の乗降客数は約 5.8 万人/日（通年平均）で、北摂地域の阪急電鉄の駅では第 1 位。

駅前広場は路線バス 3 社とタクシーが乗り入れられ市内交通の要衝である。

歩行者・自転車

阪急茨木市駅は東西につながる自由通路を約 27,000 人/12 時間が通行されており、駅利用者は徒歩と自転車が圧倒的に多く、70%以上の割合を占める。

商業動態について

小売業の推移（中心市街地）

阪急茨木市駅西口は中心市街地では商業集積が最も高いが、販売額・販売面積共に近年大幅に減少している。

空き店舗率（中心市街地）

路面店の多くが店主の高齢化と後継者不足問題を抱え、建物老朽化も重なり、ソシオいばらき商店会をはじめ 20%を超える高い空き店舗率が散見される。

過去 10 年間で中心市街地は 0～14 歳の幼年人口が増加し、15～64 歳までの生産年齢人口を含めると約 80%近くを占めています。

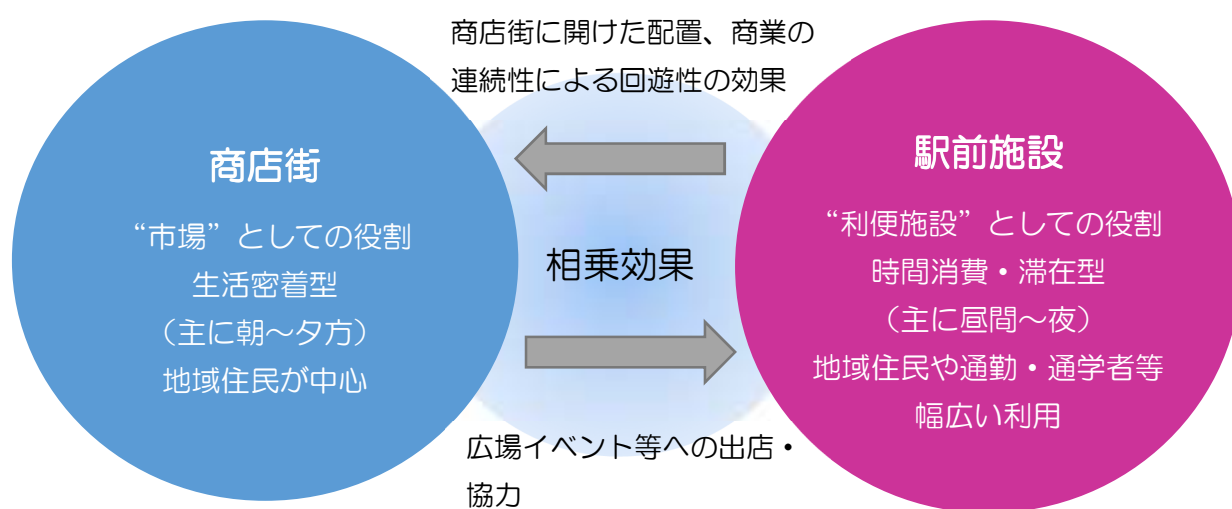
また、高い駅乗降客数が示すとおり、特急停車駅である利便性から、学生や会社員等の駅利用ニーズが高く、阪急茨木市駅周辺は、高齢化社会において、現役世代の割合を維持している希少な地域と言えます。

一方で、駅周辺の商業動態は衰退の傾向が著しく、特に駅前ビルは建物や設備の老朽化、区分された狭小区画構成の影響により賑わいが大きく不足しています。

●周辺商店街との関係性

現在の阪急茨木市駅西側は、駅前ビルが壁となり以西の商店街への動線が遮断されています。そこで、今回の再整備により、駅前広場から商店街を臨むことを可能にし、且つ商店街へ誘う商業施設の連続性を意識した施設配置計画とします。

また、既存の商店街と新しくできる駅前商業施設とが共存共栄できるような施設構成を目指し、広場空間を商業の結節点として、相乗効果が期待できるイベント等を開催していきます。



●新たな生活ステージとなる駅前構想

駅前を新たな賑わい拠点へと実現するための4つの創造力。

回遊

まち動線

わかりやすく、行き来しやすい歩行者動線の確保

回遊動線

広場などを中心に、駅前を楽しく回遊できる
仕組みづくり（テラスや街角空間の設置等）

ターミナル

利用しやすいバスターミナル、自転車置き場など



集い

集い、憩い

大都市とは違い、心落ち着ける集いや憩いの空間づくり

活動の場

様々な主体者が企画やイベントごとを主催できる
場づくり

季節軸、時間軸

四季や時間軸（朝・昼・晩）で変化を感じられる駅前



暮らし

コト・サービス

子育て、教育、習い事、日常利便など暮らしに役立つサポート機能

文化性

音楽、読書、親子、コミュニティなど人を主体とした
機能創造

女性視点

次世代を見据えた女性視点のサービスやイベントの充実



連携

タウンアイデンティティ

女性、家族、学生のまちらしさ

観光資源

“地産地消”を取り入れたサービスや機能

まちネットワーク

周辺商店街や、企業、大学などとのネットワーク創造



※掲載画像はすべてイメージです。

① 生活利便施設

中心市街地活性化基本計画時の市民アンケートやまちづくり学集会の意見など、地域ニーズや立地適正化計画を考慮し、商業、医療、福祉、子育て等の機能の充実を図り、駅前の拠点機能を強化します。

《多世代が利用できる施設として魅力的なテナントを誘致》

■子育て、家族、共働きをサポートする空間創造

例) 遅い時間まで対応できるカフェ、レストラン等の飲食店
日用雑貨、食品等の物販店

■健康・医療をテーマとした場の創生

例) スポーツスタジオ、美容サロン、クリニックモール等



※掲載画像はすべてイメージです。

② 賑わい、交流施設

駅前の魅力づくりに寄与する賑わい、交流、文化等の機能充実を図ります。

例) 子育て系施設、コワーキングスペース等

■市民交流・連携の拠点づくり

大学や地元企業と連携した市民参加型イベントやセミナー等の実施



※掲載画像はすべてイメージです。

(3)-1-3 広場機能の充実

① 駅前広場や公開空地の活用

まちづくり会社（FIC ベース株式会社）と連携したイベントの実施や日常的な活用による賑わい、魅力の創出を図ります。そのために、事業計画段階からまちづくり会社と協働で多様な主体が出会い、活動する場や機会をつくりだし、まちづくりの担い手の発見等、まちづくりに関係する人を増やしていく取組を行っていきます。

《平時はイベント活用などで市民の交流を促し、

災害時には一時避難所や防災拠点として活用》

音楽イベント	祭り	連携イベント	発表会	防災イベント
ライブやコンサート等	子供～高齢者の交流	地元企業、商店街、大学、高校との連携	小中高・地元住民による音楽、アート、ダンスなど	防災訓練などの活動

② 魅力ある空間創出

緑のある空間形成等による都市における潤いの空間創出や利用者が快適で過ごしやすい憩いの空間、交流を育む空間創出を図ります。

再開発事業の進捗に合わせ、将来できる管理組合の下部にエリアマネジメントを担う組織を立ち上げ、同組織が主体となり、行政と連携し、利用者ニーズを踏まえた広場利用や植栽の適切な維持管理に関するルール等を策定し、運用を行うことで、利用者が過ごしやすい憩いの空間や交流が生まれる空間、緑豊かで潤いのある都市空間の創出を図ります。

《広場は緑化を意識しながら、人がくつろげる意匠を追求するとともに、

イベントへの対応を考慮した設備対応と空間演出を実施》



※掲載画像はすべてイメージです。

(3)-1-4 周辺環境への配慮

①環境

当事業においては、交通集中、日影の影響、風環境、落下物対策、浸水対策、雪対策の確認・検証を実施します。

具体的な検証は設計段階に行いますが、今後の法令手続きなど、周辺住民の方や駅利用者の方などに対して丁寧な対応に努めます。

●交通集中の影響

施設へのピーク 1 時間あたりの発生集中交通量は商業が 70 台程度、住宅が 20 台程度を想定しており、大規模小売店舗を設置するものが配慮すべき事項に関する指針や事例に基づき検討したところ、ピーク時においても周辺道路への影響は少ない結果となりましたが、今後の道路管理者や交通管理者との協議において、周辺交通の影響を低減する計画としていきます。

施設内の駐車場への侵入は左折 in ・左折 out とするなど、周辺交通への負荷を極力少なくなるように計画します。

●日影への影響

当地区の用途地域は商業地域、隣接する区域も近隣商業地域であることから建築基準法の日影規制対象外ではありますが、宅地に長時間日影を落とさないような建物配置、形状を検討します。

駅前広場については、低層商業施設および歩道の設えの工夫により明るい空間づくりを検討していきます。

●風環境

風の影響については、設計段階でシミュレーションを実施して、周辺の住環境への影響を確認し、防風対策が必要となる場合は高木を施す等の対策を講じます。

●落下物対策

落下物対策用の庇の設置やバルコニーの手すり高さを高くするなど、落下物対策を講じます。また、住民に対しては注意喚起を行います。

●浸水対策

当地区は洪水ハザードマップで安威川等が氾濫した場合、0.5～3.0m未満の浸水が想定されるエリアの為、電気機械室を上階に配置するなど国が取り纏めた「建築物における電気設備の浸水対策ガイドライン」を参考に対応策を講じます。

また、敷地内に降った雨が敷地外に流れ込まないように、敷地内の集水ルートを経て、最終会所から下水本管に接続する計画とします。

●雪対策

高層棟の外壁は雪が積層しないような形状とします。

②施設の収容状況

●保育施設の状況

本事業地の保育提供区域は中央ブロック（茨木・中条・大池・中津小学校区）に属します。茨木市次世代育成支援行動計画（第4期：令和2～6年度）によると、1号認定（3～5歳児が対象で、幼稚園の利用希望がある認定区分）のみ需要見込みに対して供給が不足しているものの、他ブロックへの通園実態を考慮すると、市全域では確保できている状況となっています。

●小中学校の状況

本事業地は茨木小学校、東中学校区に属しており、現状では児童・生徒数の飽和は見られません。

●保育・学校施設の児童・生徒数への影響について

事前対応策として、マンション入居時期の目途がついた段階で教育委員会等と情報の共有、また、マンション分譲時に購入者の家族構成を収集し、クラス編成基準など適合確認のため、教育委員会等と協議します。（個人情報を除く）

③景観

『茨木市の玄関口として、みどりや歴史を感じる茨木らしいデザインの追求』

建物に隣接する駅前広場等と一体感のある空間設計・デザインとします。外構やオープンスペースは、商店街、中央通りへいざなうような環境整備を実施します。また、必要に応じて専門家の意見を聞くなど検討します。

●建築物・工作物のデザイン

周辺地域や建築物と調和した外観デザインとし、外壁の材質は周辺地域と調和を意識し、汚れが目立たず、色あせない材料を使用します。

また、設備・屋外階段は主要道路から目立たないよう工夫し、建築物や工作物と調和したデザインとして緑化や色調を合わせるとともに、外壁及び屋根等の基調となる部分は著しく派手な色彩は使用しません。

今後、設計段階において近景・中景・遠景の各視点からの景観を検証し、茨木市に相応しい建築物を目指します。

●良好に維持管理された景観

良好な景観維持には、公共・公益空間、民間施設を適切に維持管理する必要があります。本事業では、官・民の各々の敷地を一体的に整備する歩行者空間などでは、清掃頻度や修繕など維持管理を同レベルで一体的に行うことで、良好な景観を維持していきます。

●人にやさしい環境（放置自転車・受動喫煙対策）

阪急茨木市駅周辺は自転車利用が多く、放置自転車や駅舎を横断して通行する自転車が歩行者と交錯するなど動線に課題があると考え、本事業では十分な駐輪台数を確保し、安全・快適な歩行者空間を形成します。

また、健康増進法の一部改正により、今年度から受動喫煙防止対策が強化されることを受けて、本事業においては、公共・民間施設が協働して、受動喫煙防止への取組み、啓発を率先して行うなど、人にやさしい環境づくりを行います。

●屋外広告物に配慮した景観

まちの玄関口にふさわしく、良好な景観形成に資するため、屋外広告物はできる限り集約させて、素材や形状、色彩が過度に主張しないものとして、建築物やまちなみと調和のとれたデザインとします。また、住宅用途には広告物の掲載を禁止します。

今後、行政と連携し、これらの考え方を含め当地区の良質なまちづくりの維持・向上のためのルール作り等を行い、まちづくりコンセプトである「まちをつなぎ、ひとをつなぎ、安心して楽しい暮らしを持続的に創出する駅前」を目指します。

(3)-2 長期的な持続可能性

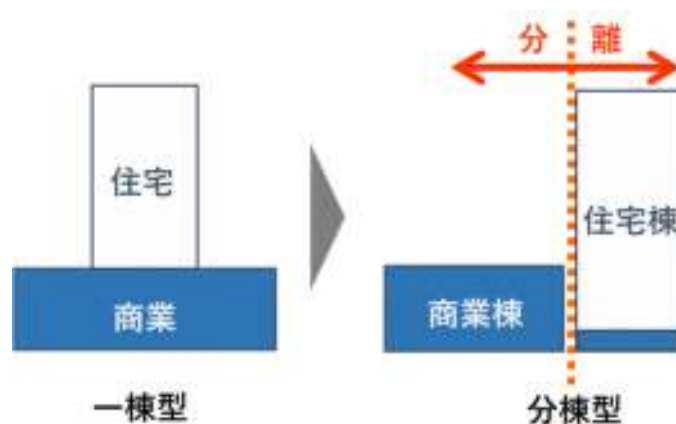
(3)-2-1 施設計画と施設維持（ハード面）

①更新性の高さ

●住宅と商業の基本的な分離

住宅と商業施設では維持管理のサイクルが異なるため、各々の日常管理や将来の大規模修繕等の容易性が求められます。

そこで、本事業では従来の再開発に多く見られた一棟型ではなく、建物の構造・組織・権利関係をできる限り切り離した分棟型（一部を除く）を採用し、スムーズな意思決定によるリニューアルを実現します。

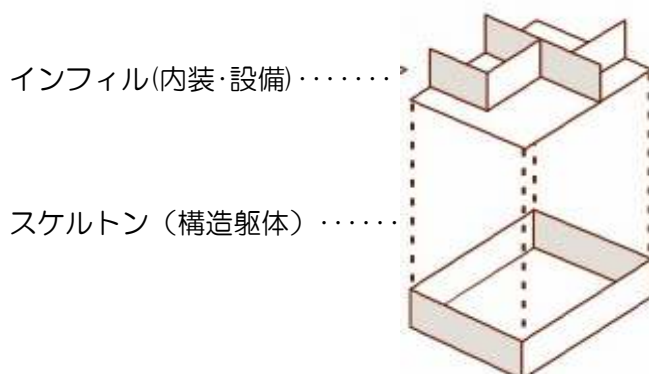


●構造と内装の分離

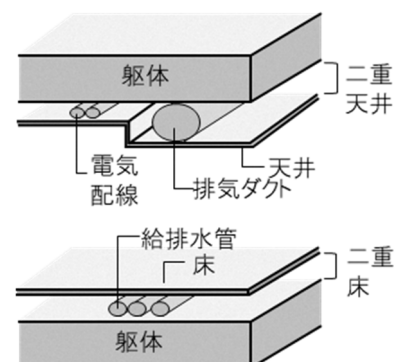
建物は柱・梁・床等の構造躯体（スケルトン）と住戸内の内装・設備等（インフィル）を分離して、更新性と可変性に優れたスケルトン・インフィルを採用します。

また、給水・給湯管、電気配線、排気ダクトなどの設備配管・配線は床コンクリートに打ち込まず、二重床や二重天井に敷設する設計を行い、設備の更新やリフォームが容易な施設建築物とします。

スケルトン・インフィル概念図



二重床・二重天井概念図



②耐震性

●超高層建築物の構造

高さが 60m を超える超高層建築物は安全上必要な構造を有したうえで、国土交通大臣の認定を受けることが義務付けられています。超高層建物の構造については大きく 3 つの構造（耐震構造、制振構造、免震構造）が採用されており、いずれも構造性能評価を受けて国土交通大臣の認定を取得します。

本事業の構造は、設計を進めながら最適な構造を適用します。

●長周期地震動への対応

平成 28 年（2016 年）6 月、国土交通省が超高層建築物における南海トラフ沿いの巨大地震による長周期地震動への対策についてとりまとめ、南海トラフ沿いで約 100～150 年の間隔で発生しているとされる M8～9 クラスの巨大地震に備えて、関東地域、静岡地域、中京地域及び大阪地域の対象地域内において、性能評価に基づき超高層建築物等を新築する際の大臣認定の運用が強化されています。

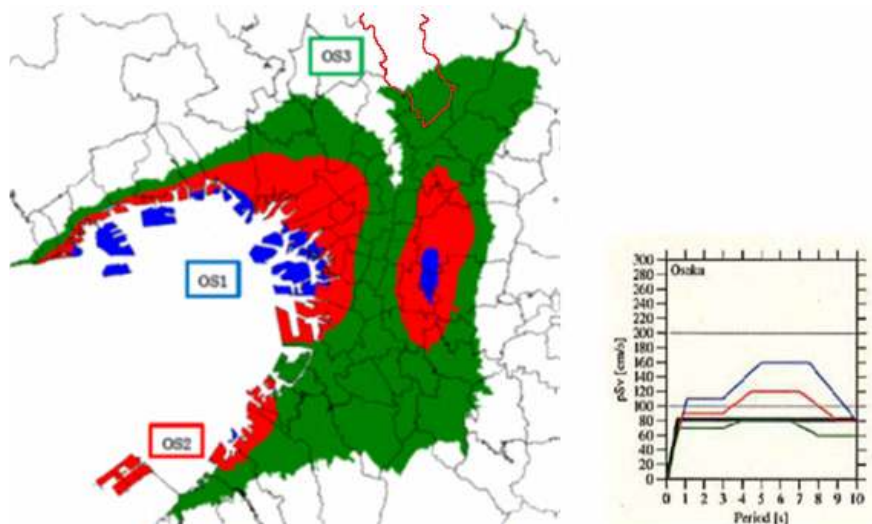
<強化内容>

- ・従来からの検討に加えて、対策地震によって建設地で発生すると想定される長周期地震動による検討を行うこと。
- ・家具の転倒・移動防止対策に対する設計上の措置について説明すること。
- ・免震建築物や鉄骨造の超高層建築物について、長時間の繰り返しの累積変形の影響を考慮して安全性の検証を行うこと。

<本事業の対応>

今回の建築物は 60m を超えるため、構造性能評価による審査を経て大臣認定を取得します。

昨今の長周期地震動に対しては、国土交通省による技術的助言「超高層建築物等における南海トラフ沿いの巨大地震による長周期地震動対策について」に、対象地域（大阪では OS1, OS2, OS3）に応じ、対応すべき地震動の大きさが示されています。茨木市（永代町）の場合は OS3 エリアに該当し、この地域の地震動に対応できる設計を行います。



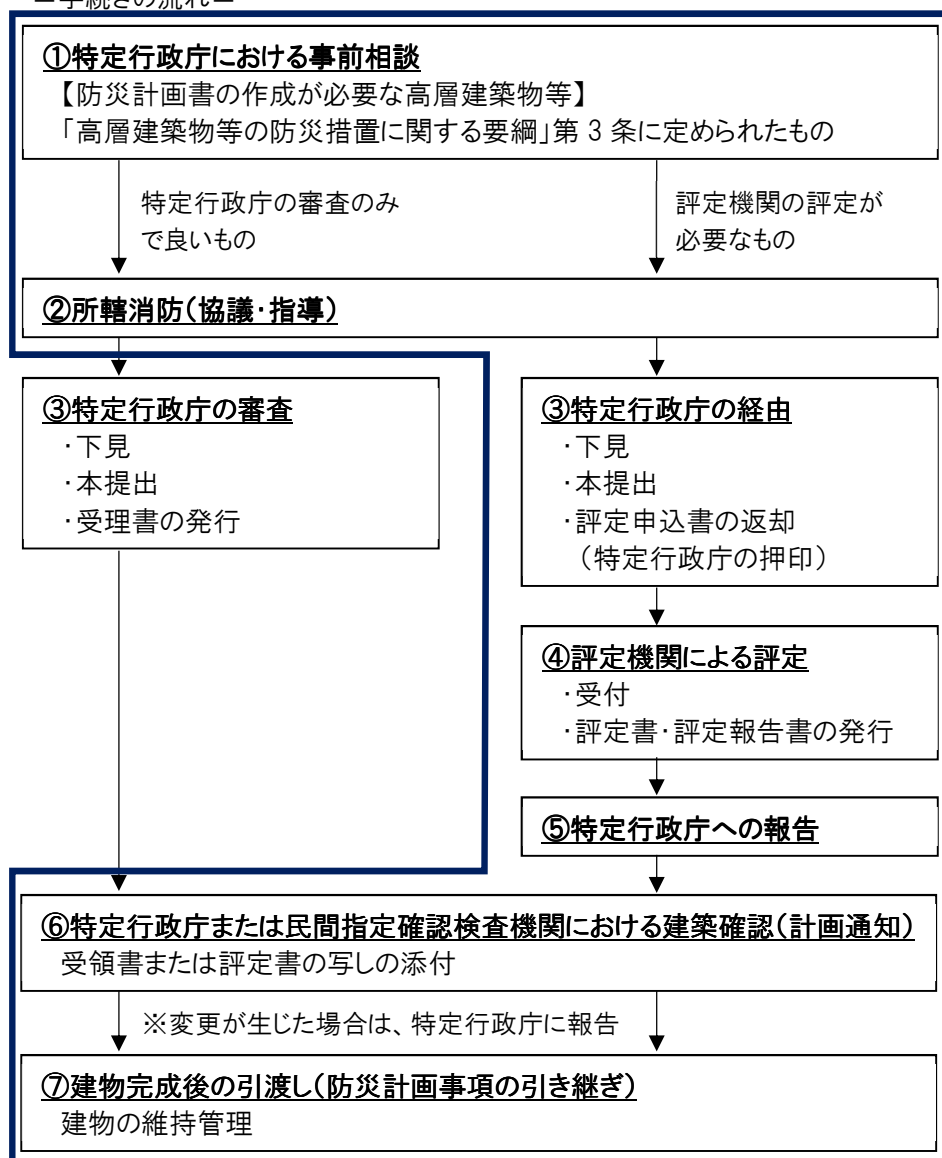
長周期地震動対策対象地域および擬似速度応答スペクトル（大阪地域）

③防災性、災害時の備え

●防災評価の取得

- ・建築物の設計に合わせ、防災計画書を作成し、防災評価を取得します。
- ・防災計画書は事業者側（建築主または設計者）で作成する火災時の対応や連絡体制、避難経路、建物の防災機能・防災設備など、防災に関する全般的な内容をまとめた計画です。
- ・防災計画書を評価機関に提出し、評価委員（大学教授などの有識者）の助言や指導を経て防災評価の受理となり、建築確認には評価書の写しが必要となります。
- ・防災計画書を作成することにより、火災や地震などの災害に対する建築物の安全性の向上と関係者への防災に対する意識の向上を図ります。

＝手続きの流れ＝



●消防活動に配慮した建物計画

災害時の安全を確保するとともに、消防活動にも配慮した建物計画とするために、施設規模に応じた防災設備・消防活動設備を配置します。

詳細は設計や消防等との協議を進めながら精査します。

＜設置する主な防災設備・消防活動設備＞

スプリンクラー・特別避難階段・非常用エレベーター・ヘリポート、非常用発電機・防災センター・備蓄倉庫等

●浸水対応

当地区は洪水ハザードマップで安威川等が氾濫した場合、0.5～3.0m未満の浸水が想定されるエリアの為、電気機械室を上階に配置するなど対応策を講じます。

●防災センターの設置

住宅棟には、防災センターを設置する。建物内に設置されている消防用設備の作動等の情報を集約し、この情報に基づき、災害時に防災センター要員が速やかに初動対応を行え、かつ、消防隊が指揮決定を迅速、的確に行える総合的な機能を防災センターに備えます。なお、防災センターは管理組合（管理組合より委託を受けた管理会社）が運営します。

●避難誘導體制

災害時には、住宅棟の一部共用部を駅前の一時避難場所として帰宅困難者等に開放し、緊急時の避難拠点と位置づけます。

住宅棟には非常用エレベーターを設置し、停電時でも非常用発電機により一定時間稼働することで、移動手段を確保します。

●防災マニュアルの作成・啓蒙活動

防災の知識や技術の向上を目的に、防災ガイドブックを作成し、平時における災害への具体的な備えを促すとともに、災害時のマニュアルに沿って、初期対応、避難、復旧などを速やかに実行できるよう、住民の自助力、共助力の発揮に役立てます。また、隣接する商業施設（ロサヴィアいばらき）と共通の内容も取り入れ、災害時には阪急電鉄やロサヴィアいばらきとの連携を図り、円滑な対応を実施します。

区分所有者の防災意識向上のため、管理組合主催の法定避難訓練や、周辺地域と連携した防災イベントなど啓蒙活動を実施していきます。

●防災備蓄倉庫の整備

住宅棟には防災備蓄倉庫を設置し、災害時の機能性を確保します。

また、低層階には共用の防災備蓄倉庫を設け、ポータブル非常用発電機、救急セット他、共用で使用するものを準備します。

防災備品（参考写真）

					
マンホールトイレ	ポータブル非常用発電機	救助工具セット	給水ホース	使い捨て型担架	簡易トイレ
					
ポータブル非常用発電機用ポンベ	懐中電灯一体型ラジオ	投光器	シート型ホワイトボード	折り畳み式ポリタンク	救急セット

非常用電源、AED（参考写真）



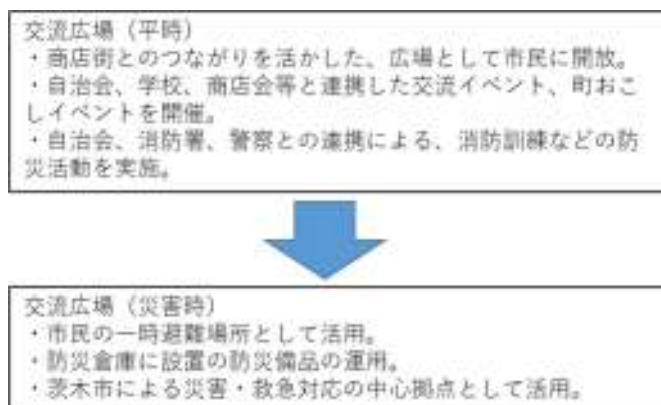
●エリア防災の考え方

エリア防災を支える中心的拠点として、再開発で整備する交流広場を防災拠点として活用し、補完的役割として、住宅棟共用部の一部も活用します。

また、平時におけるコミュニティ形成と防災活動により、防災力の維持向上に努めます。

●交流広場の活用

災害時には、交流広場を駅前エリアの災害時対応拠点として位置づけ、マンホールトイレの設置等を含む衛生面での支援や、救援車両を伴う救急部隊の活動場所として、警察、消防署、周辺自治会等と連携して活用します。



④長期修繕計画・維持保全計画

●長期修繕計画の考え方

長期修繕計画は、新築当初に各項目の適切な積算により精度の高い計画が求められるとともに、物価変動等の要因を踏まえて定期的（概ね 5 年）に見直し、修繕積立金額の適正化を図る必要があります。

修繕積立金の積立は以下2つの方式がありますが、いずれの方式を採用しても、大規模修繕工事の執行には管理組合の意思決定（区分所有者の合意形成）が必要になるため、区分所有者にとって合理性が高い方式が求められます。

【均等積立方式】

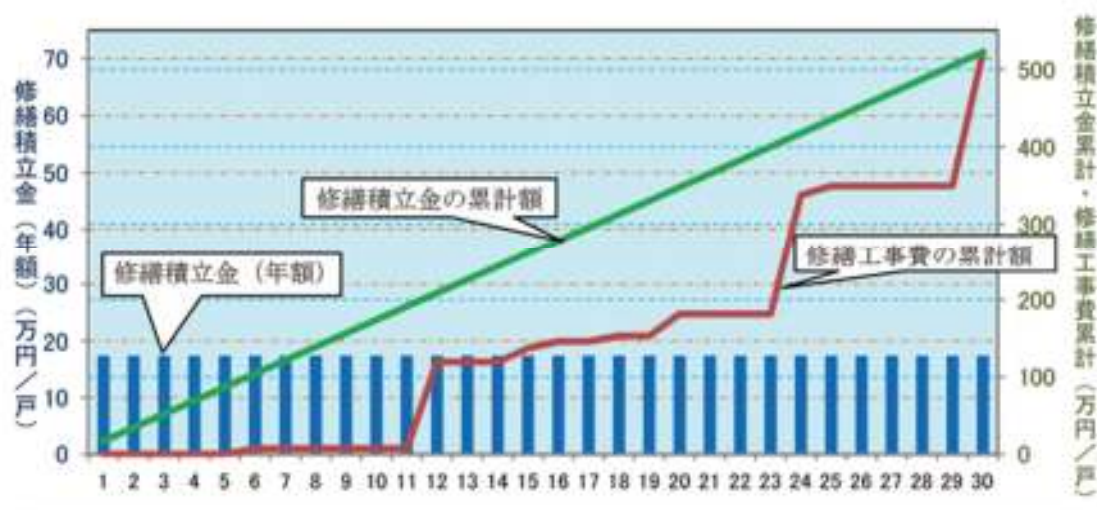
特 長：将来にわたり定額負担として設定するため、将来の増額を組み込んでおらず、安定的な修繕積立金の積立てができる。

留意点：修繕資金需要に関係なく平均額の積立金を徴収する。入居当初から毎月の負担が増大するため、住宅ローンや養育費を必要とする子育てファミリー世帯の負担が大きい。

段階増額積立方式に比べ、多額の資金を管理するリスクが生じる。

同方式であっても、物価変動等の要因による長期修繕計画の見直しで積立金の増額が生じる場合があり、その際は区分所有者の合意形成（総会決議等）を要する。

＜均等積立方式の図＞



【段階増額積立方式】

特 長：修繕資金需要に応じて積立金を徴収する方式であり、当初の負担額は小さく、多額の資金管理の必要性が均等積立方式と比べて低い。

留意点：将来の負担額を前提としており、計画どおりに増額しようとする際に、区分所有者の合意形成（総会決議等）が都度必要となる。

＜段階増額積立方式の図＞



【本事業の考え方】

長期間に渡る円滑な管理組合運営には、世代の偏りが無い居住者構成が望ましい。そのためには、小世帯（共働き DINKS・高齢者等）から子育て世帯まで幅広い世代の居住促進が必要となるため、特に負担の大きい子育て世帯を意識した段階増額積立方式をベースに、以下の補強策を検討して、段階増額の曲線を緩和して修繕積立金の適正化を図ります。

＜段階増額積立方式の補強策（案）＞

- ・管理費余剰金の修繕積立金会計への振替
- ・新築分譲時の修繕積立基金の増額
- ・外部専門家による長期修繕計画のチェック

●維持保全計画の考え方

管理組合は、会計年度毎に建物の維持管理に必要な費用(支出)と、管理費等の徴収額(収入)を明記した収支予算案(維持保全計画)を策定し、管理組合総会の決議を経て予算が執行されます。

維持管理に必要な支出項目は、建物の共用部分(廊下・階段・植栽・外構等)の日常的な清掃費、エレベーターや駐車場等各設備の保守・点検費、水光熱費、管理委託費、保険料などが挙げられます。

これらの支出は、各区分所有者が共有持分に応じて負担する管理費、利用者が負担する駐車場や駐輪場等の各種使用料など管理組合の収入でまかなう仕組みです。

⑤良質なストック形成

●低炭素まちづくりの実現

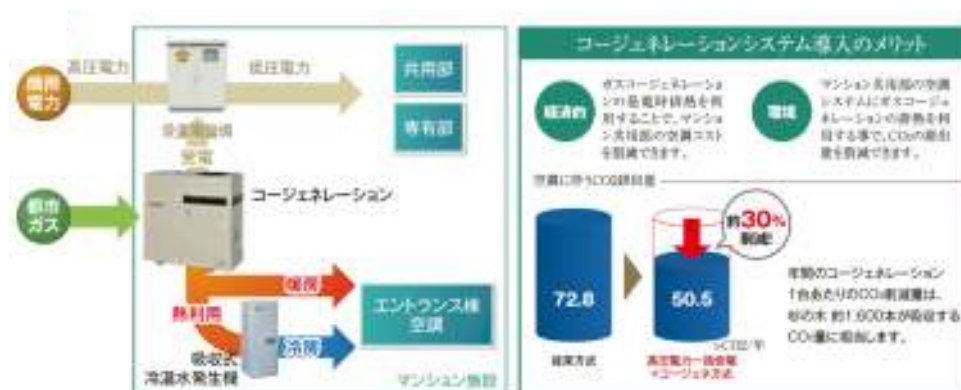
低炭素まちづくりの実現には、都市機能の集約化、公共交通機関の利用促進、建築物の低炭素化が重要な要素になります。駅前の再開発に伴い、都市機能集約と公共交通機関の利用促進を図り、以下の内容を検討しながら、建築物の低炭素化を実現していきたいと考えております。

【検討例】

○コージェネレーションシステム

コージェネレーション(熱電併給)は、天然ガス、石油、LP ガス等を燃料として、エンジン、タービン、燃料電池等の方式により発電し、その際に生じる廃熱も同時に回収するシステムです。回収した廃熱は、蒸気や温水として、熱源、冷暖房・給湯などに利用でき、熱と電気を無駄なく利用できれば、燃料が本来持っているエネルギーの約 75~80%と、高い総合エネルギー効率を実現可能となりますので、今後の施設計画を踏まえて導入を検討します。

(コージェネレーションシステム概念図)



○電気自動車（EV）対応

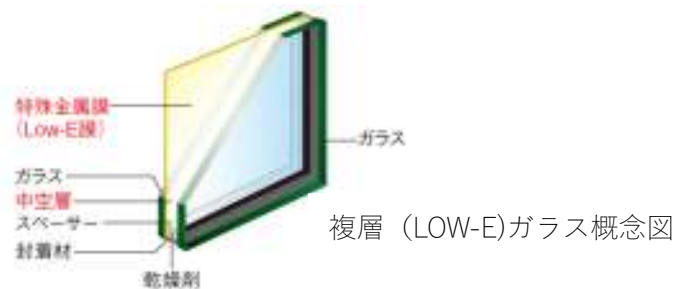
自動車のEV シフトは、CO2 排出削減や大気汚染対策として、期待されています。また、EV は、災害時における家庭への給電や、蓄電池としての役割も担い、防災性の向上にも有用です。タワーマンションの駐車場に、EV 用充電設備を設置し、EV シフトを後押しします。

○家庭廃油の再利用

限られた資源を有効に活用するため、タワーマンションの各家庭での使用済み天ぷら油を回収し、再利用します。

○複層（LOW-E）ガラスの採用

熱損失の大きいガラス面に対し、複層（LOW-E）ガラスを採用することで、タワーマンションの断熱性と冷暖房効率を高め、省エネを実現します。



●住宅性能評価書の取得

評価は、国土交通大臣に登録を行った、登録住宅性能評価機関（第三者機関）に所属する評価員が行うため、安心です。

設計段階のチェック（設計住宅性能評価）と建設工事・完成段階（建設住宅性能評価）のチェック（一般的に 4 回の検査）があり、求められている性能どおりに設計がなされ、また評価を受けた設計どおりに工事が進められているかどうかチェックを受けるものです。

【主な項目の取得予定等級】

（1）構造の安定（耐震性能など）

耐震等級：対象外 ※免振または制振構造を採用予定

（2）火災時の安全（耐火性能など）

耐火等級：2（開口部）、4（開口部以外）、4（界壁及び界床）

（3）劣化の軽減（構造躯体の耐久性能など）

劣化対策等級：3

(4) 維持管理・更新への配慮（配管のメンテナンス性能など）

維持管理対策等級：2（専用管）

(5) 温熱環境（省エネルギー性能）

断熱等性能等級：4

(6) 空気環境（化学物質の低減）

ホルムアルデヒド発散等級：3

●CASBEE（建築環境総合性能評価システム）

建築物の環境性能で評価し格付けする手法です。

省エネルギーや環境負荷の少ない資機材の使用といった環境配慮はもとより、室内の快適性や景観への配慮なども含めた建物の品質を総合的に評価するシステムで、本事業では A ランク（星4つ）以上の評価取得を目指します。

●バリアフリー化の推進

【住宅専有部】

床段差を解消する「フルフラット設計」を採用し、転倒事故防止や移動のしやすさにも配慮し、子供から高齢者まで快適な生活ができるユニバーサルデザインを目指します。

【住宅共用部】

敷地入口や駐車場から住戸まで、主要なルートにはスロープ・エレベーター及び自動扉によるバリアフリー化を実現します。

●住戸構成について

小世帯（共働き DINKS・高齢者等）から子育て世帯まで幅広い世代の居住促進に対応するため、間取りは 1LDK～4LDK、多くのバリエーションを設けた幅広い面積構成とします。

(3)-2-2 コミュニティ形成（ソフト面）

①管理組合等の管理体制

●管理組合体制（案）

区分所有者全員で全体管理組合を組成し、併せてタワー棟管理組合と店舗棟管理組合を設立し、「店舗」、「住宅」の属性に応じて各管理組合で管理・修繕を意思決定、全体共用部に関する事項は全体管理組合で意思決定する仕組みを導入します。

管理組合の運営は、国土交通省が標準モデルとして作成したマンション標準管理規約を基に管理規約を制定し、運用を図ります。

管理・修繕に必要な費用は管理規約制定時に算出し、共用部分の持分（住戸専有面積の割合）に応じて各区分所有者より毎月管理費・修繕積立金を徴収します。

年1回の通常総会時に次年度予算を確定し、必要に応じて管理費・修繕積立金額の見直しを行います。（管理費と修繕積立金は会計を分離して用途を明確化）

管理業務は多岐に渡るため外部の管理会社への業務委託を前提とするが、必要に応じて外部専門家の参画を検討するとともに、本年6月に公布されたマンションの管理の適正化に関する法律の一部改正に伴うマンション管理適正化推進計画制度等の動向に注視し、施行段階での対応を検討します。

管理組合体制図（案）



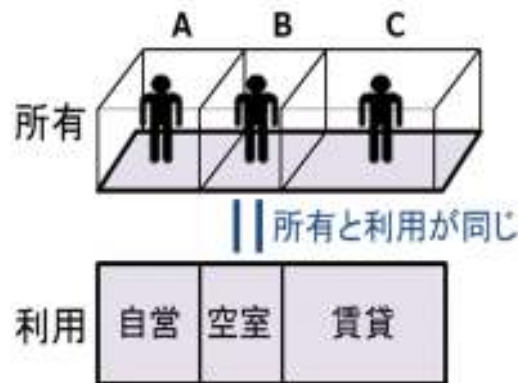
●持続可能な商業計画（商業床の共有化等）

移り変わりが早い商業環境では、大型テナントに依存する形態は不適合であり、市民の日常ニーズに即したテナント構成とし、時代の流れに合わせて臨機応変な対応が求められます。

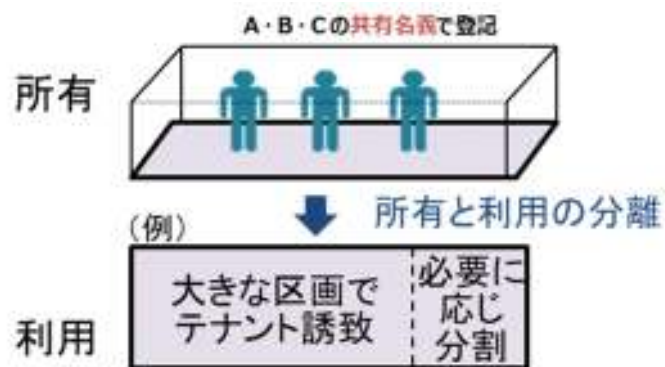
そこで、区画された個人店舗が多くを占める従前の形態から、商業施設全体の戦略や業種構成を一元的に管理できる施設構成への転換を図るため、地権者と協議のうえ、大きな面積の区画形成（権利床の共有化等）を実施します。

但し、既存商業の継続に配慮する必要があるため、継続店舗と新規テナント

が共存できる商業ゾーニングとします。
現在のソシオ茨木



共有床の考え方



②コミュニティ形成に向けた取組

●エリアマネジメント組織と管理組合との協働

持続的ににぎわいは、エリアマネジメント組織による活動を軸とし、再開発後に組成する管理組合の下部組織としてコミュニティ部会（自治会）を立ち上げ、区分所有者以外の居住者（賃貸）や商業者（テナント）も参加できる組織とし、エリアマネジメント組織と協働して、地域住民との交流のため、定期的なイベントを実施し、にぎわいや交流の創出を図ります。

（音楽フェスイメージ）



（料理教室イメージ）



（炊出し訓練イメージ）



③住宅供給に関する考え方、取組み

●空き家対策

駅前への住替え需要の増加に伴う既存ストックの空き家対策として、本事業の保留床分譲事業者が、地域の不動産会社等と連携し、既存ストック所有者に対してバリューアップ提案や迅速かつ円滑な売買仲介・賃貸管理を斡旋し、有効活用を促進することで空き家対策を講じます。



<概念図の説明>

- ① 築年数の古い戸建や共同住宅に住む高齢世代が新築共同住宅に住み替え
- ② 空いた戸建や共同住宅を新築同様にリノベーション
- ③ 低価格で、子育て世代に販売・賃貸