

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

平成 30 年(2018 年)12 月

茨木市

## 目 次

1. はじめに .....	1
1.1 目的と定義 .....	1
1.2 上位計画との関連及び位置付け .....	1
2. 課題と方向性 .....	2
2.1 まちづくり .....	2
2.1.1 第5次茨木市総合計画〔平成27年（2015年）3月〕 .....	2
2.1.2 茨木市都市計画マスタープラン〔平成27年（2015年）3月〕 .....	4
2.1.3 茨木市立地適正化計画〔平成30年度（2018年度）未策定予定〕 .....	7
2.2 都市計画制度 .....	8
2.2.1 高度地区の設定経過〔平成22年（2010年）〕 .....	8
2.2.2 容積率の考え方 .....	11
3. 基本的な方針 .....	14
3.1 基本的な方針の設定に関する考え方 .....	14
3.2 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 .....	15
3.2.1 対象エリアの抽出 .....	15
3.2.2 対象エリアと周辺状況 .....	17
3.3 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 .....	20
3.3.1 公共公益性 .....	20
3.3.2 長期的な持続可能性 .....	21
4. 方針の運用 .....	22
4.1 対象となる建築物 .....	22
4.2 手続き .....	23
参考資料 .....	- 1 -
参考1 市民を対象としたワークショップ .....	- 1 -
参考2 学識者・事業者へのヒアリング .....	- 4 -
参考3 意見聴取のまとめ .....	- 5 -

# 1. はじめに

## 1.1 目的と定義

本市における超高層建築物は、2010年の市内全域における高度地区の一斉見直しにより、JR茨木駅及び阪急茨木市駅周辺エリアや地区計画等の都市計画制度を活用した場合に立地し得ることとしたが、本市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いることから、あり方を検討する必要性が生じている。

そこで、本方針は本市東部地域において新たに開業したJR総持寺駅（2018年3月開業）における超高層建築物の計画を契機に、本市全域における今後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」（P15）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」（P19, 20）により、従来の形態規制だけでなく「質や内容」を求めるため、都市計画における基本的な考え方として策定するものである。

また、本方針における超高層建築物の定義（P21）として、本市高度地区における高さ制限の上限である高さ43mを超える建築物とし、建物の用途は住宅に限定しないものとする。

## 1.2 上位計画との関連及び位置付け

本方針は、本市上位計画である、第5次茨木市総合計画（2015年3月）及び茨木市都市計画マスタープラン（2015年3月）を踏まえ策定するとともに、関連する都市計画制度の運用や現在策定中の茨木市立地適正化計画（2018年度策定予定）とも整合を図り、駅の拠点性や駅前の機能誘導をテーマにした市民ワークショップによる意見や超高層建築物のあり方に関する学識者・事業者へのヒアリングによる意見を反映（P22～P26）し、本市における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超高層建築物の立地に関しての基本的な考え方として位置付け、今後の駅周辺整備等の拠点整備事業に反映していくものとする。

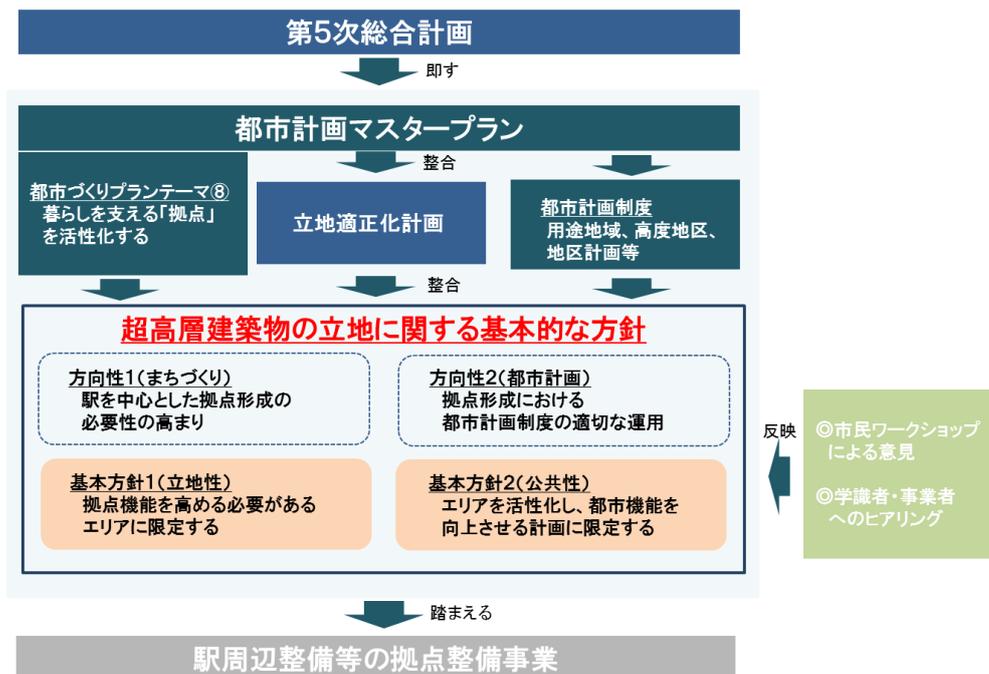


図 1 上位計画との関連及び位置付け

## 2. 課題と方向性

### 2.1 まちづくり

上位計画及び関連計画における、駅を中心とした拠点形成を検討する中でのまちづくり上の課題とその対策の方向性を整理する。

#### 2.1.1 第5次茨木市総合計画〔平成27年（2015年）3月〕

本市の最上位計画である総合計画においては、第5章（まちの将来像5）「都市活力がみなぎる便利で快適なまち」の施策6「時代と市民の期待・要請に応え活力みなぎる都市づくりをすすめる」において、駅を中心とした拠点のあり方や周辺整備について記載している。

4 施策別計画

#### 施策6 時代と市民の期待・要請に応え活力みなぎる都市づくりをすすめる

第5章：都市活力がみなぎる便利で快適なまち

##### 施策概要

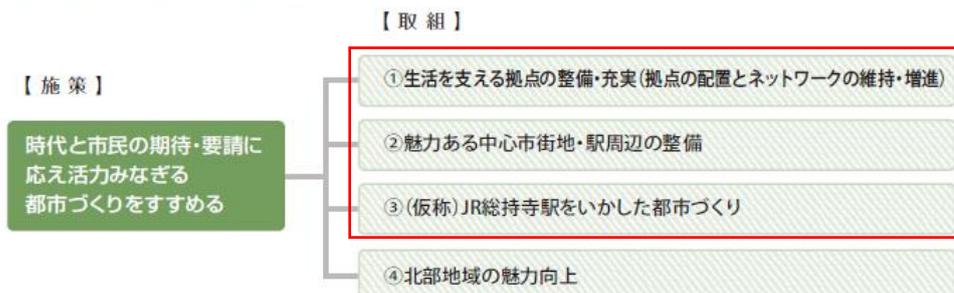
###### 施策の必要性

時代の変化に対応し、都市間競争を生き抜く魅力あるまちであり続けるためには、集約型都市構造<sup>※</sup>への転換や都市魅力の向上など、これからの社会を見据えた取組を進めていかなければなりません。本市で進みつつある主要プロジェクトによる効果を市全体に広げ、長期的な視点のもと、新しい発想で、時代の流れや市民のニーズに応えるまちづくりを進めていく必要があります。

###### 施策の方向性

将来にわたって住み続けたい、さらに活力ある都市として成長・発展させていくという視点から都市構造を捉え、生活を支える都市機能を維持・向上させるとともに、中心部における魅力ある地域、拠点への再生、北部地域をはじめとする豊かな文化、自然資源等をいかし効果を高める取組などにより、これからの時代を先導する活力あるまちづくりを進めます。

###### 施策を実現するための取組の体系



基本計画  
4 施策別計画 / 第5章

図 2-1 総合計画における施策概要と取組の体系  
〔第5次茨木市総合計画（2015年3月）P131より抜粋〕

取組の目標及び各主体が行うこと

取組	現状と課題及び目標	各主体が行うこと
① 生活を支える拠点の整備・充実(拠点の配置とネットワークの維持・増進)	《現状と課題》	《市》
	市中心部のJR及び阪急駅前広場の再整備や(仮称)JR総持寺駅の設置等、公共交通の結節点となる駅や駅周辺等の拠点整備が進められています。これら拠点間のネットワークの維持・増進を図るとともに、各拠点において生活に必要な都市機能の維持・充実を図り、コンパクトなまちづくりを進めていく必要があります。	市内各地域における生活を支える拠点となる駅や駅周辺等の整備と、必要な公共施設の機能の維持・充実を図ります。また、それらの拠点を結ぶ交通ネットワーク機能の維持・増進に努めます。
	《目標》	《市民》
	<u>公共交通の結節点となる市の都市拠点や地域拠点、生活拠点の整備により、都市機能が維持・増進され、地域の生活環境が向上しています。</u>	各拠点における施設や公共交通の利用に努めます。
② 魅力ある中心市街地・駅周辺の整備	《現状と課題》	《市》
	都市として発達を遂げてきた本市においても、商業環境の変化等による駅前や商店街の利用者の減少が課題となっています。一方で、長年地元で愛されている店舗や個性豊かな新規店舗による賑わい創出の動きが見られます。	駅周辺の再整備やシビックセンター環状道路 <sup>※1</sup> の一方通行化、回遊性のある商業地区づくりにより、魅力ある賑わいの拠点形成を図ります。また、中心市街地活性化協議会 <sup>※2</sup> の設立や基本計画の策定に向けて取り組みます。
	《目標》	《市民》
	<u>駅周辺や中心商業地区の再整備が進み、人々が楽しく散策し、集う活気あふれる空間となっています。</u> 起業家への支援などにより、魅力的な商店等が生まれています。さらに、市民や市民活動団体等の協働による活動が実を結び、中心市街地に賑わいが生まれています。	魅力ある中心市街地・駅周辺の再生に向けて、利用者の視点から課題を見つめ、事業者と共に、安全で快適に利用できる歩いて楽しい商業地区の形成や、賑わいの拠点づくりに取り組みます。
③ (仮称)JR総持寺駅をいかした都市づくり	《現状と課題》	《市》
	平成30年春の(仮称)JR総持寺駅開業に向けて、JR、民間事業者、茨木市が連携・協力し駅建設及び周辺整備を進めるとともに、他の公共施設とのネットワーク強化を図る必要があります。	(仮称)JR総持寺駅建設に伴い、駅前広場やアクセス道路及び周辺道路の整備を推進するとともに、地域の公共交通の拡充を図ります。周辺の施設、資源との連携を図り、地域の魅力向上に努めます。
	《目標》	《市民》
	<u>(仮称)JR総持寺駅が開業することで、まちの新たな拠点が誕生し、同駅や阪急総持寺駅周辺地域の活性化が図られています。</u>	まちの新たな拠点や周辺施設を積極的に利用することにより、地域の賑わいづくりに参加します。
		《事業者・団体》
		協力して(仮称)JR総持寺駅周辺整備を進めている開発事業者は、同駅へのアクセス道路や駅前広場等の周辺環境整備に努めます。

図 2-2 総合計画における取組の目標及び各主体が行うこと  
〔第5次茨木市総合計画(2015年3月)P132, 133より抜粋〕

## 2.1.2 茨木市都市計画マスタープラン〔平成 27 年（2015 年）3 月〕

本市の都市計画に関する基本的な方針である都市計画マスタープランにおいては、都市づくりを進める 13 のテーマのひとつとして、テーマ⑧『暮らしを支える「拠点」を活性化する』を掲げ、駅を中心とした拠点のあり方や駅周辺整備について記載している。

また、本市の都市構造において、駅を中心とした拠点を「中心市街地（都市拠点）」、「地域拠点」として位置づけている。

都市づくりプラン  
テーマ⑧

### 暮らしを支える「拠点」を活性化する

#### テーマが目指すもの

中心市街地などの「拠点」は多くの市民が集い、利用し、共感や連携を生み出す場所にもなります。

また、生活を支える身近な商店街や店舗があり、イベント、文化活動などが繰り広げられ、様々な出会いを生み出す場所にもなります。今後は拠点の魅力さをさらに高め誰もが訪れたい都市づくりを進めます。

駅の周辺は、多くの市民が利用する地域であることから、拠点としての機能の強化を図り、誰もが暮らしやすい都市づくりを進めます。

#### 本市の状況・社会的な背景

##### ●中心市街地の商業や地域の生活を支える 身近な商業施設の衰退・魅力の減退

- ・住宅地内や周辺における身近な商店等、徒歩圏内にある購買施設が無くなった場合、生活利便性が低下することが懸念されています。
- ・中心市街地の来街者が減少したり空き店舗が増えたりしてくると、中心市街地の魅力が減退してきます。中心市街地を多くの市民にとって魅力あるまちにするための取組が必要です。

##### ●本市の顔となる駅前施設等の老朽化が進行

- ・本市の玄関口として JR 茨木駅や阪急茨木市駅があり、駅周辺には商業施設等が立地していますが、老朽化や空きスペースが目立つ商業施設も出てきており、玄関口として求められる商業集積や賑わい面での課題があります。
- ・また、JR 茨木駅西口駅前広場等のバリアフリー化により、誰もが利用しやすい環境を整えることが求められます。

##### ●（仮称）JR 総持寺駅の誕生

- ・平成 30(2018)年春、東海道本線（JR 京都線）摂津富田駅・茨木駅間（庄一丁目）に、「（仮称）JR 総持寺駅」が開業予定となっており、市民の暮らしを支える新たな拠点となることが期待されます。

##### ●商業施設の立地とライフスタイルの変化

- ・週末に自動車で郊外型のショッピングセンター等でまとめ買いをするようなライフスタイルが増えてきており、商業施設は自動車利用を前提として計画されています。
- ・高齢化社会が進展する中、将来にわたり市民の生活を支える商業集積を維持するためには、徒歩や自転車で利用できる商業環境の維持・充実が必要です。

##### ●車依存から歩いて楽しい都市への転換

- ・自動車の利用に依存しすぎた社会では、自動車を運転できない子どもや高齢者などの生活利便性が低下するだけでなく、環境負荷の増大等の課題が発生する可能性があることから、歩いて楽しい都市づくりを進めることが求められています。

##### ●大規模集客施設の立地規制

- ・商業・近隣商業・準工業地域以外では、1 万㎡以上の大規模集客施設の立地が規制されています。ただし、立地できないとされたエリア(第二種住居・準住居・工業地域)でも大規模集客施設の立地が可能となる地区計画(開発整備促進区)制度もあり、適切な運用が必要です。

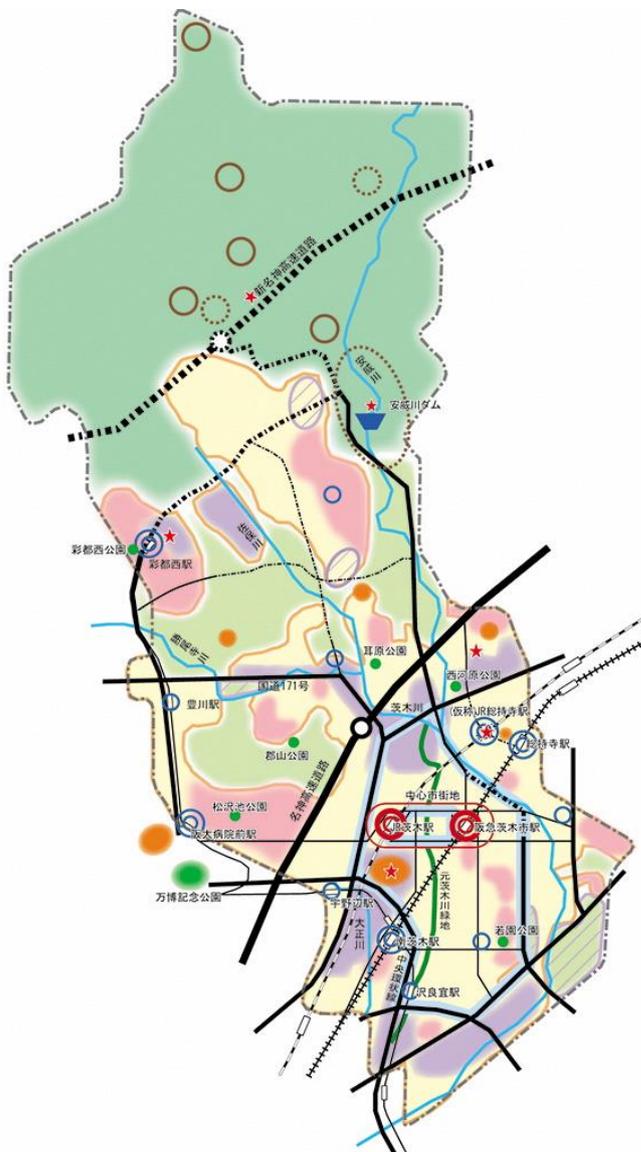
図 2-3 都市計画マスタープランにおける都市づくりプランテーマ⑧  
〔茨木市都市計画マスタープラン（2015 年 3 月）P56 より抜粋〕

駅周辺における拠点づくり	
取 組 テ ー マ	
行政施策の展開方針	<p>●<b>鉄道駅周辺等における拠点機能の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの人々が利用し、多様な機能が集中する駅周辺を、「地域の顔」「生活を支える拠点」と位置付け、「賑わい、美化、交通利便性」の向上を図り、集客力を高めるとともに、ベンチの設置や緑化の推進により、ゆとりのある空間を創出し、地域の活性化とイメージの向上につなげます。</li> <li>・公共交通の結節点となるJR茨木駅や阪急茨木市駅・南茨木駅・総持寺駅は、多くの市民が利用する地域であることから、商業・文化・生活支援機能が集約されるまちの拠点としての機能の強化を図ります。</li> </ul>
民間活動の誘導指針	<p>●<b>駅周辺建築物の再生の促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前ビルの再生等の促進を図ります。</li> <li>・まちの活力の維持・増進(都市再生)、持続可能な都市構造の実現に向け、まちの拠点となるエリアにおいて、時代に即した都市機能整備を促進します。</li> </ul>
市民等が進めるまちづくりへの支援	<p>●<b>駅周辺地域の課題に対応するまちづくり活動の支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺の再整備については、周辺住民等がまちの課題解決に向けて、主体的に取り組むまちづくり活動を支援します。</li> </ul>
(仮称) JR総持寺駅を中心とした新たな拠点づくり	
取 組 テ ー マ	
行政施策の展開方針	<p>●<b>(仮称) JR総持寺駅を中心とした新たな地域拠点の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新設される(仮称)JR総持寺駅の周辺市街地については、駅前広場やアクセス道路、周辺道路の整備を推進するとともに、新たな地域拠点として市民の交通利便性の向上と都市機能の充実・強化に向けた土地利用誘導や公共施設等の整備を推進します。</li> <li>・(仮称)JR総持寺駅と阪急総持寺駅との連携やネットワークの強化を図ります。</li> </ul>
民間活動の誘導指針	<p>●<b>(仮称) JR総持寺駅を中心とした新たな施設立地の誘導</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR及び開発事業者と連携・協力して、(仮称)JR総持寺駅建設及び駅周辺整備を促進します。</li> <li>・(仮称)JR総持寺駅と阪急総持寺駅との有機的なつながりが形成されることにより、商業などの活性化を促進します。</li> </ul>
市民の生活を支える身近な生活拠点の維持・形成	
取 組 テ ー マ	
民間活動の誘導指針	<p>●<b>生活拠点における商業施設や交通結節点の維持・誘導</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徒歩または自転車利用を想定した生活圏域の中で、購買・サービス機能の立地を維持・誘導します。</li> <li>・生活圏域の中に、地域福祉やまちづくり活動の拠点となる施設・機能の立地を誘導します。</li> </ul>

図 2-4 都市づくりプランテーマ⑧における施策展開方針  
〔茨木市都市計画マスタープラン(2015年3月)P57,58より抜粋〕

都市構造の区分

① 中心市街地（都市拠点）	多様な都市機能や広域交通結節点の機能を集積し、多核ネットワーク型の都市構造を形成する中心的役割を担うとともに、市街地の賑わいの核となる拠点
② 地域拠点・生活拠点	コンパクトな生活圏を形成する上で基礎となる都市機能が集積する拠点
③ 北部地域	水と緑のネットワークを形成する重要な要素となるとともに、本市の強みである自然を活かした交流・観光を支える地域
④ 産業集積地域	恵まれた交通・立地条件や知的資源を活かして、本市における経済や雇用、暮らしを支え、活力をけん引する「産業」を創り、育てる地域
⑤ 一団の住宅地	良好な住宅地や今後、本市の新たな魅力・強みになることが予想される新規開発住宅地など、本市の住宅・住環境の価値向上の役割を担う地域
⑥ 市街地に隣接したみどり	市域を流れる河川や元茨木川緑地、山麓部の農地、市街地内及び市街地に隣接した緑や水辺など、水と緑のネットワークを形成する地域



① 中心市街地（都市拠点）	都市拠点	
② 地域拠点・生活拠点	地域拠点	
	生活拠点	
③ 北部地域	交流拠点	
	将来的に整備予定の交流拠点	
④ 産業集積地域	産業集積地域	
	立地ポテンシャルを導出した土地利用の検討エリア	
⑤ 一団の住宅地		
⑥ 市街地に隣接したみどり		

国土幹線道路		計画
主要幹線道路		計画
地域幹線道路		計画
環状道路		
河川		
市街化区域		
総合公園・地区公園・緑地		
大学が立地するエリア		
本市の魅力・強みを活かす新たな拠点		

図 2-5 都市構造図

〔茨木市都市計画マスタープラン（2015年3月）P76, 77より抜粋〕

### 2.1.3 茨木市立地適正化計画〔平成 30 年度（2018 年度）末策定予定〕

人口減少、少子高齢化社会の到来を踏まえ、持続可能な都市の実現に向け、住宅と生活を支える施設の集約化を図るため、都市再生特別措置法に基づき定める計画として策定を進めており、第 4 章「誘導区域及び誘導施策」における「誘導区域・誘導施設の基本的な考え方」に拠点における都市機能のあり方を記載している。

#### 1 誘導区域・誘導施設の基本的考え方

本市は、基本的に一定の人口密度を維持した市街化区域内において、生活利便施設が居住地域の中に存在するとともに、公共交通網も充足しているコンパクトな居住地域を形成し、概ね暮らしやすいと感じている市民が多い状況にあります。そのため、人口減少・少子高齢化が進展しても暮らし続けることが可能なまちを実現するため、今後も今ある居住地域を将来にわたり維持していくことを基本的な考えとして、居住誘導区域を設定します。居住誘導区域においては、「歩いて行ける範囲に、生活に必要な機能や憩いの場が揃っている」ことを将来にわたり担保するため、生活に身近な都市機能の維持・充実を図ります。なお、公共施設等に関しては、公共施設等マネジメント基本方針に記載された、施設の有効活用と全体最適化の方針も踏まえて検討していきます。

ただし、郊外部においては、今後、予防的対策が必要となることから、地域住民と協力し、将来にわたり暮らしやすさが持続できるような取組を行っていきます。

また、中心市街地においては、主要な施設が更新時期を迎えていることを契機とし、様々なプロジェクトが進行していることから、そうした取組を踏まえ、『次なる茨木』の魅力の向上に資する都市機能を誘導するため、中心市街地を基本に都市機能誘導区域を設定します。

なお、鉄道駅周辺は、茨木市都市計画マスタープランにおいて JR 茨木駅及び阪急茨木市駅周辺を「都市拠点」として、阪急・モノレール南茨木駅、JR・阪急総持寺駅周辺を「地域拠点」として位置づけているところですが、それぞれの位置づけに相応しい活力・魅力の向上や賑わい形成につなげるため、商業をはじめとする生活利便施設の充実など、交通結節点としての機能の強化を図ります。

図 2-6 立地適正化計画における誘導区域・誘導施設の基本的な考え方  
〔茨木市立地適正化計画（2018 年度末策定予定）P59 より抜粋〕

以上のことから、上位計画や関連計画の内容を踏まえ、方向性 1 として整理する。

#### 方向性 1（まちづくり） 駅を中心とした拠点形成の必要性の高まり

- ・〔総合計画、都市計画マスタープラン〕駅を中心とした拠点及び周辺整備の重要性
- ・〔立地適正化計画〕公共交通結節点となる駅の周辺は、拠点として生活利便施設等の充実により機能強化を図る必要性

## 2.2 都市計画制度

都市計画制度の運用における、駅を中心とした拠点形成に関する課題とその対策の方向性について整理する。

### 2.2.1 高度地区の設定経過〔平成 22 年（2010 年）〕

高度地区は都市計画法第 8 条に基づく地域地区のひとつで、建築物の高さの最高限度又は最低限度を定めるものであるが、2010 年以前は第一種低層住居専用地域を対象とした、第 1 種高度地区を除き、建築物の絶対高さの制限を行っていなかった。

平成 22 年には住環境の保全を目的とし、市内全域を対象として高度地区の一斉見直しを行った。その内容として、有識者による懇談会において、本市の高さ制限のあり方を検討し、市街地類型に応じたゾーニングによる高さ制限を行うこととした。都市計画マスタープランにおける主要な都市拠点、地域拠点については、第七種、第八種高度地区を指定している。

〔主要な都市拠点、地域拠点における高さ制限の状況〕	
・第七種（絶対高さ：31m）	都市拠点：JR茨木駅・阪急茨木市駅周辺、市役所周辺 地域拠点：JR総持寺駅周辺、阪急・モノレール南茨木駅周辺 モノレール彩都西駅周辺
・第八種（絶対高さ：43m）	都市拠点：JR茨木駅・阪急茨木市駅前

ゾーニング	制限の概要	ゾーン指定の考え方
低層ゾーン（第一種）	用途地域による制限 10m(3階程度)	・用途地域で第一種・第二種低層住居専用地域では、建物の絶対高さが用途地域により制限
中層ゾーン（第二、三種）	建築物高さ 16m(5階程度)	・低層から中層の建物で形成された市街地で、主に住宅地としての環境を保全・誘導する地域において、著しく高さの異なる建築物の混在を防止 ・工場等の立地環境の保全を図る地域では、住宅用途建物の高さを制限
中高層ゾーン（第四、五種）	建築物高さ 22m(7階程度)	・ひとまとまりの中高層住宅や幹線道路沿道、鉄道駅周辺などで一定の高度利用が求められる地域
高層ゾーン（第六、七種）	建築物高さ 31m(10階程度)	・ひとまとまりの高層住宅や鉄道駅周辺などで、一定の高度利用が求められる地域
高層Bゾーン（第八種）	建築物高さ 43m(14階程度)	・JR茨木駅、阪急茨木市駅前、都市構造上、高度利用求められる地域

図 2-7 ゾーニングによる高さ制限の概要

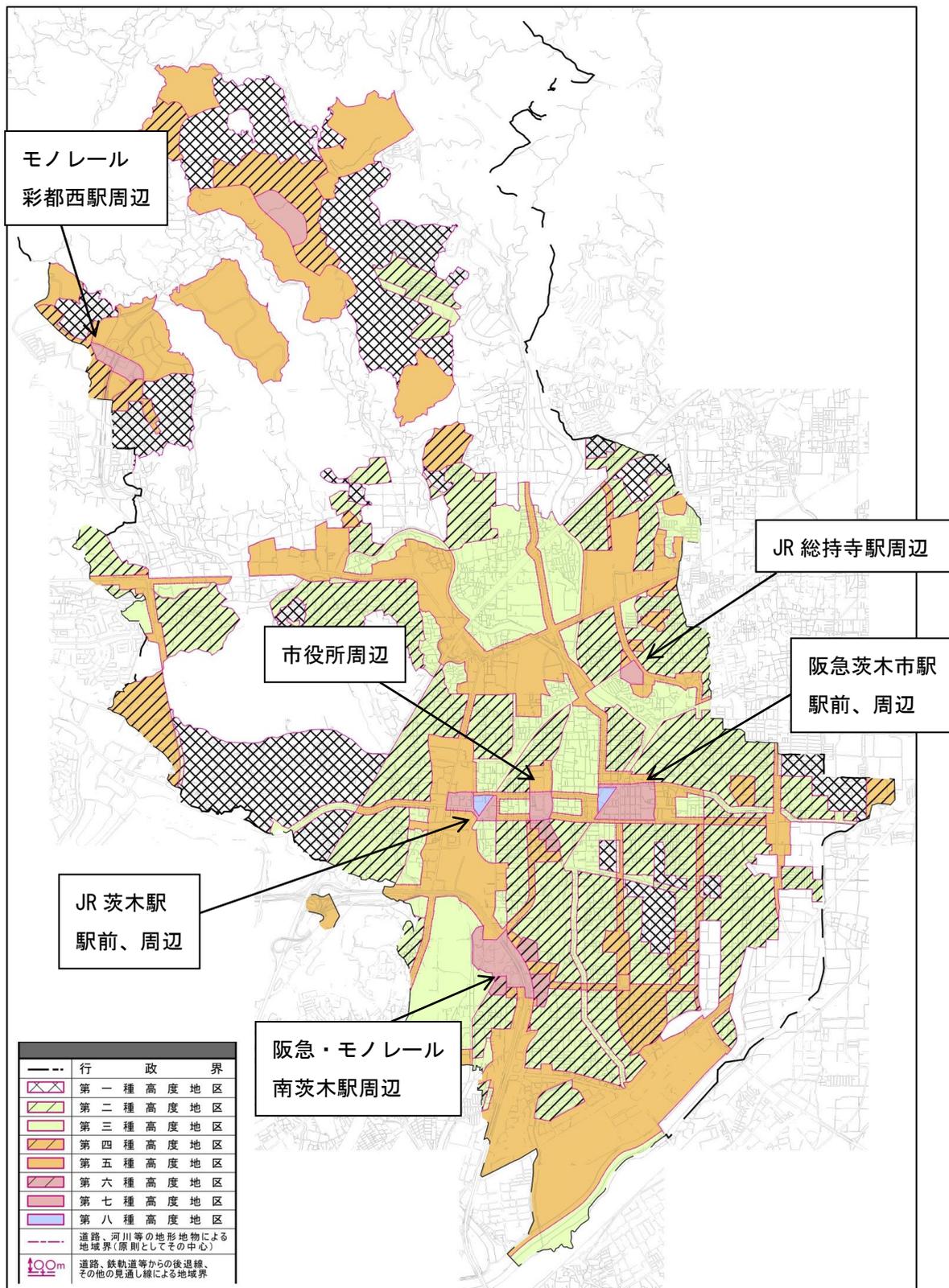


図 2-8 高度地区図

高さ制限の導入に伴う影響について、高さ制限の導入の大きな目的として、プラス面の評価である「住環境の保全」による市街地全体の価値の維持・向上があげられるが、それに伴うマイナス面の評価として、実質的な容積率制限の強化による地価下落や都市活力の衰退が考えられる。その影響を受ける対象として、中長期的な視点では、高度地区による新たな高さ制限の設定により、制限高さを超えることとなった既存建築物の建替えのような既存不適格建築物への対応があげられるとともに、短期的な視点では低未利用地における新築や工場跡地等の土地利用転換があげられ、マイナス面の評価や対象を踏まえ、その対応として高さ制限による影響を緩和、軽減するための対策が必要と言える。

理由として、高度地区による面的な一律の制限では、立地ポテンシャルの高い駅周辺での拠点整備事業や低未利用地、工場跡地等の土地利用において都市のさらなる発展を阻害する可能性があることから、良好な開発に対しては高さの制限の緩和規定を設け、所有者や事業者の開発を誘導するようなインセンティブを与えることで、より望ましい計画に誘導していくことが、都市計画として求められていると考えている。

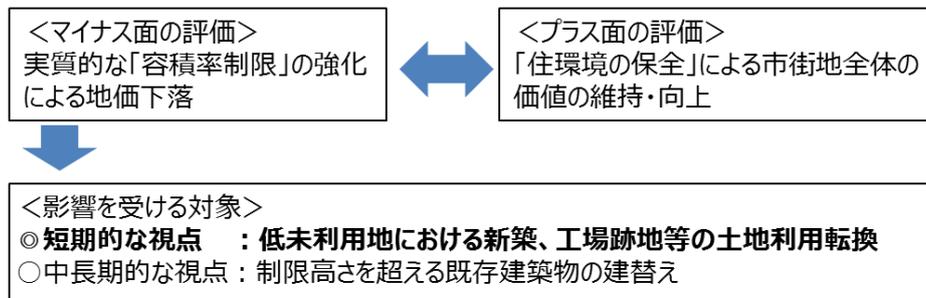


図 2-9 高さ制限導入に伴う影響の整理

高度地区計画書の構成			
計画書本文(高さ制限)	計画書ただし書き(制限の緩和・適用除外)		
	制限の緩和(一般)	都市計画審議会の議を経た事項に関する適用除外	建築審査会を経て市長が認める緩和・適用除外
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 前面道路の反対側に空地等がある場合の敷地境界の緩和</li> <li>○ 敷地間に高低差がある場合の地盤面高さの緩和</li> <li>○ 計画道路に面する場合の敷地境界の緩和</li> <li>○ 一団地設計の敷地の取扱の緩和</li> <li>○ 工業地域内での工場等の緩和</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 一団地の住宅施設</li> <li>○ 流通業務団地</li> <li>○ 市街地再開発事業</li> <li>○ <u>地区計画において高さの最高限度を定めた場合</u></li> </ul> <p>(その他法令)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 住宅地区改良事業</li> <li>○ 耐震改修計画の認定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>良好な市街地環境の形成に資する建築物</u> →大規模な敷地における許可基準を満たすもの</li> <li>○ 既存不適格建築物の建替え</li> <li>○ 公益上やむを得ない建築物</li> </ul>

図 2-10 高度地区計画書のただし書き規定  
〔茨木市高度地区計画書(2010年改定)より抜粋〕

## 2.2.2 容積率の考え方

容積率制度については、1973年より導入され、本市においては、1995年の新用途地域制度（現行の12種類）の指定時に、大阪府による用途地域指定基準に基づき、現在の容積率設定の基本となる考え方を示している。

以降の用途地域の変更等においては、「用途地域の指定のガイドライン」（大阪府：2013年）を基本に、周辺状況や土地利用に応じた容積率の設定を行っている。

### 〔新用途地域指定時の容積率の考え方（1995年）〕

- ・ 近隣商業地域：基準容積率 300%を標準  
中心市街地の幹線道路沿道等 400%
- ・ 商業地域：基準容積率 400%を標準  
主要な鉄道駅周辺等、特に高度利用を図るべき地域 600%

#### 2-1 近隣商業地域

##### (1) 地域のイメージ

- ① 住宅地におけるショッピングセンター等、日常購買施設の集積する区域。
- ② 一般市街地における商店街等、日常購買施設の集積する区域。
- ③ 商業地域の周辺にあって、主として日常購買施設等の集積する区域。
- ④ 商業を中心としながら、一定量の住宅・工業・産業系の用途を複合させ、活力ある都市機能の導入を図る区域。
- ⑤ 商業地としての市街地再開発事業等が施行されることが確実な区域。



##### (2) 容積率等

###### ① 容積率

容積率 300%を基本とします。

その他の数値については、以下のような区域で活用します。

- ・ 容積率 100%、150%、200%
  - ・ 低層住宅地内の日常購買施設の立地を図る地区など、周辺環境に配慮が必要な区域。
- ・ 容積率 400%
  - ・ 次に掲げる区域のうち、道路等の都市基盤施設が整備されている区域（誘導容積型地区計画により、都市基盤施設の整備が図られる区域を含む）で高度利用を図ることが適当な区域。
    - ① 鉄道駅の概ね徒歩圏の商業地域に連続する幅員約 16m以上の幹線道路沿道の区域。
    - ② 鉄道駅の徒歩圏又は広域的な地域の拠点周辺で将来商業地域に移行する区域。
    - ③ 地区計画等により、周辺地区の良好な住環境の保全を図ることが可能な区域。
- ・ 容積率 500%
  - ・ 容積率 400%の区域のうち、特別に高度利用を図ることが必要な区域。  
(必要最小限の区域に指定し、むやみに区域を広げないこととします)

#### 図 2-11 近隣商業地域における容積率設定の考え方

〔用途地域の指定のガイドライン（大阪府：2013年）P25より抜粋〕

## 2-2 商業地域

### (1) 地域のイメージ

- ① 百貨店、専門店が立地する専用度の高い商業地。
- ② 官庁街、会議場等の業務ビルが集中して立地する業務地。
- ③ 娯楽・サービス施設が集中して立地する区域。
- ④ 卸売商業団地等、商業的流通業務施設が集中して立地する区域。
- ⑤ 商業地としての市街地再開発事業等が施行されることが確実な区域。



### (2) 容積率

商業地域の容積率は、建築活動の動向、都市施設の整備状況及び拠点機能等を勘案し、原則として、次の基準により定めます。

市街地の状況	容積率
①近畿圏、国土の中核機能集積地の区域（都心）	1000%
②都心機能を補完する中核機能集積の区域（副都心）	800%
③広域地域拠点の核で、市街地再開発事業等区域	700%
④道路等の基盤施設が整備済の主要交通結節点で、府下の地域の中心区域（広域地域拠点）	<u>600%</u>
⑤⑥の区域内で特に高度利用を図ることが必要な以下の区域 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市街地再開発事業等区域</li> <li>・ 幅員 20m 以上の幹線道路沿道の区域</li> <li>・ 駐車場整備区域又は駐車施設設置条例の定められている区域</li> <li>・ 地区計画等の区域</li> </ul>	500%
⑥広域的な圏を持つ商業業務地の区域（主要地域拠点）で、乗降客 60,000 人超の駅周辺の道路等の基盤施設が整備済の区域	500%
⑦⑧の区域内で特に高度利用を図ることが必要な以下の区域 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市街地再開発事業等区域</li> <li>・ 幅員 20m 以上の幹線道路沿道の区域</li> <li>・ 駐車場整備区域又は駐車施設設置条例の定められている区域</li> <li>・ 地区計画等の区域</li> </ul>	500%
⑧地域の中心商業地（地域拠点）の区域で、乗降客 40,000～60,000 人の駅周辺又は、④⑥の周辺の区域	<u>400%</u>
⑨その他の区域	300%
⑩その他の区域で、周辺の環境を保護する区域	300%
⑪①の内、道路等の基盤整備が十分になされ、さらなる高度利用が求められる地区	1100%～1300%
⑫都市再生緊急整備地域内の商業地域において、十分な公共施設が整備された又は市街地再開発事業等により整備されることが確実で特に高度集積を図ることが都市の再生に寄与すると考えられる区域	<u>600%</u> <u>～1300%</u>

図 2-12 商業地域における容積率設定の考え方

[用途地域の指定のガイドライン（大阪府：2013 年）P27 より抜粋]

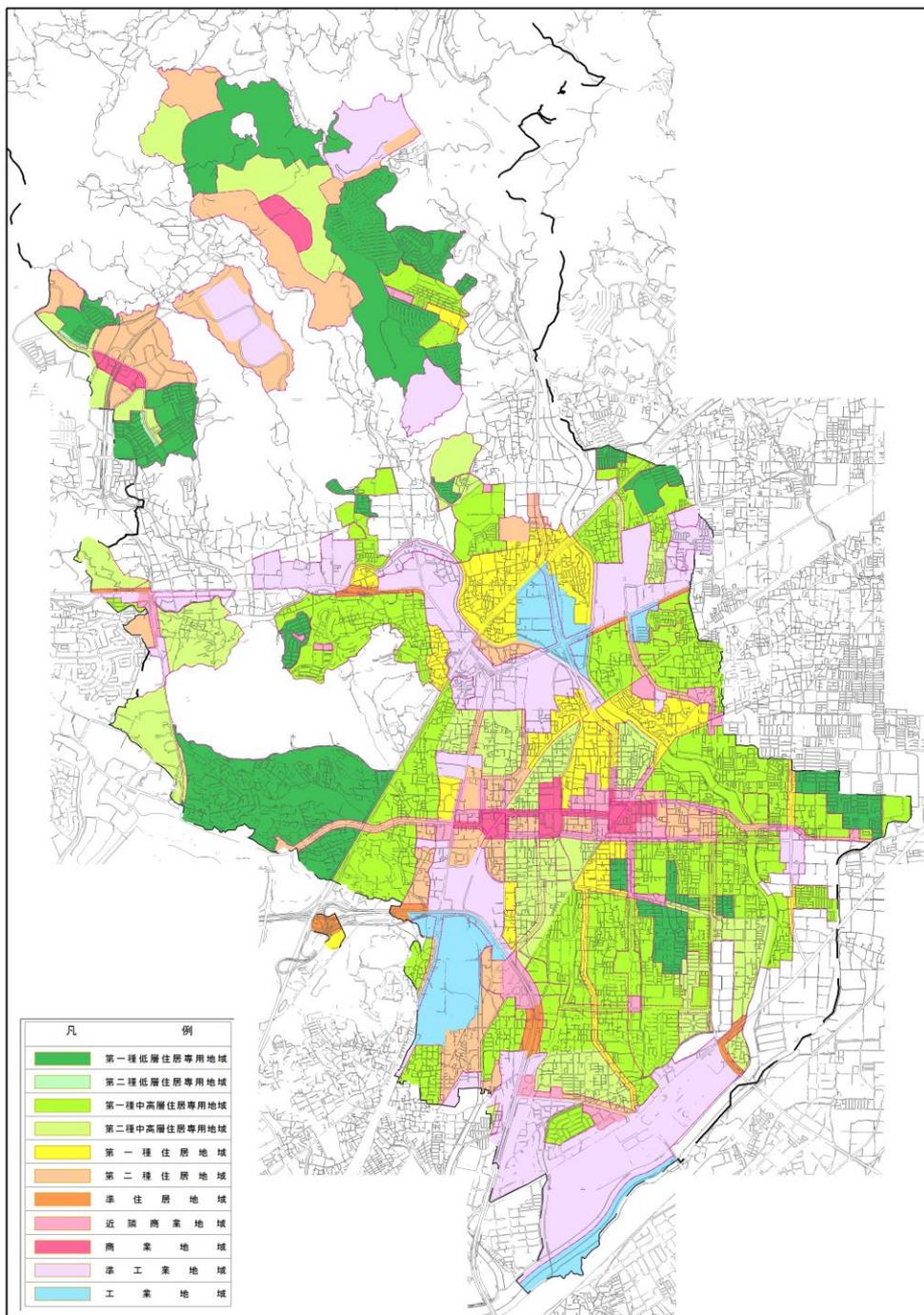


図 2-13 用途地域図

以上のことから、これまでの都市計画制度の運用状況等から、方向性 2 として整理する。

**方向性 2（都市計画） 拠点形成における都市計画制度の適切な運用**

都市機能を高める必要がある拠点で、良好な拠点形成を誘導できる場合に限り、

- ・ 高さ制限について、高度地区の適用除外及び緩和規定を運用
- ・ 容積率について、現行の基準等の考え方にに基づき、必要最低限の範囲で加算

### 3. 基本的な方針

#### 3.1 基本的な方針の設定に関する考え方

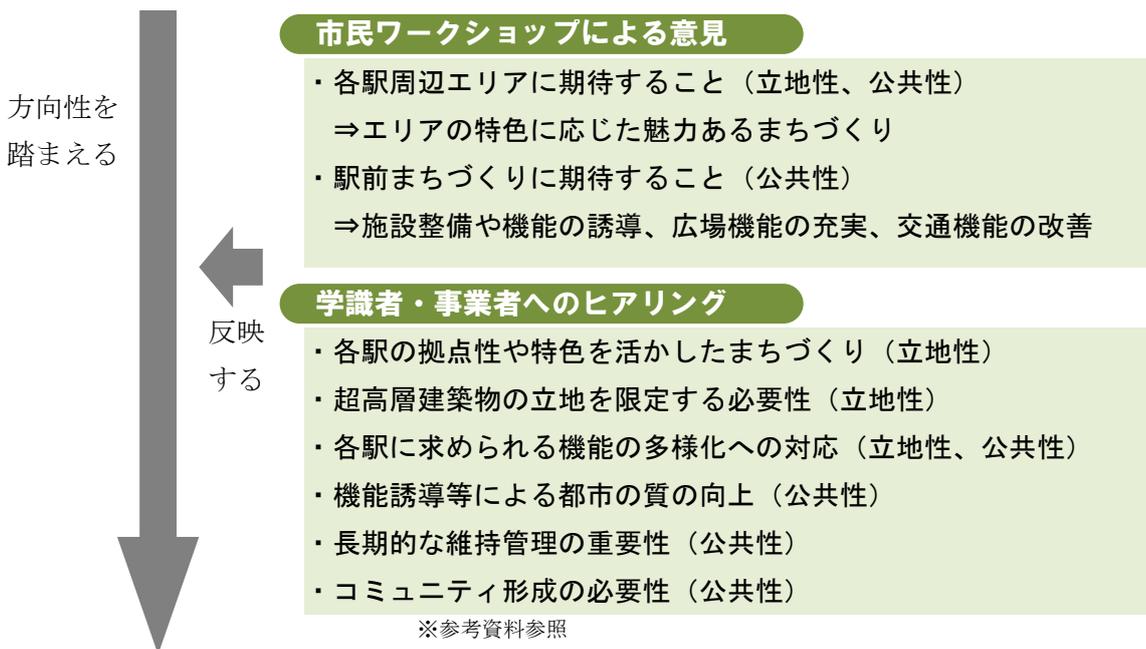
上位計画や関連計画におけるまちづくりの考え方やこれまでの都市計画制度の運用における考え方により導かれた方向性を踏まえるとともに、本方針の策定にあたって実施した市民、学識者・事業者への意見聴取の内容（参考資料参照）を踏まえ、本市における超高層建築物の立地に関する考え方を基本的な方針として示すものとする。

#### 方向性1（まちづくり） 駅を中心とした拠点形成の必要性の高まり

- ・〔総合計画、都市マス〕駅を中心とした拠点及び周辺整備の重要性
- ・〔立地適正化計画〕公共交通結節点となる駅の周辺は、拠点として生活利便施設等の充実により機能強化を図る必要性

#### 方向性2（都市計画） 拠点形成における都市計画制度の適切な運用

- 都市機能を高める必要がある拠点で、良好な拠点形成を誘導できる場合に限り、
- ・高さ制限について、高度地区の適用除外及び緩和規定を運用
  - ・容積率について、現行の基準等の考え方に基づき、必要最低限の範囲で加算



#### 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

- ・交通結節機能、地域特性を踏まえ、立地可能なエリアを限定する。
- ・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る。

#### 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

- ・市民が利益を享受できる公共公益性を有する。
- ・長期的な視点での持続可能性を有する。

### 3.2 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

超高層建築物の立地に関しては、拠点性を高める必要があるエリアに限定することとし、交通結節機能や地域特性を踏まえ設定するものとする。また、そのエリアにおいては、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るものとする。

#### 3.2.1 対象エリアの抽出

対象エリアの抽出にあたっては、都市計画マスタープランにおける都市拠点、地域拠点及び鉄道駅を有する生活拠点であることを前提とし、都市計画における用途地域（商業、近隣商業）、高度地区（第七種、第八種）の設定及び交通結節機能（一定の乗降客数、基盤整備）を勘案して、以下、図 3-1 に示す検討対象となる拠点の中から設定するものとする。

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	○	×

図 3-1 検討対象となる拠点の状況

以上のように、図 3-1 から対象となる拠点を抽出し、下記の「対象エリア」を設定する。

また、立地に関しては、駅前広場や周辺道路の交通処理状況等の一定の基盤整備が必要であることから、駅前広場に面した立地に限定するものとする。（駅前広場の都市計画変更等を行った場合はその位置や形状に合わせるものとする。）

さらに、本方針における拠点機能を高めていくためには、一定規模の敷地面積が必要であることから、地域特性や敷地形状を踏まえ、都市計画の地区計画等において敷地面積の最低限度を定めるものとする。



なお、本方針の策定により、高度地区計画書における「ただし書き」のこれまでの運用と相違が生じる箇所があることから、下記図 3-2 の方向性を基本に必要な見直しを行い、運用することとする。

項目	運用の方向性
<b>&lt;適用の除外&gt;</b>	
<b>■都市計画審議会の議を経るもの</b>	
市街地再開発事業	43mを超える建築物を建築する場合は、本方針の対象とする。
地区計画 (高さの最高限度を設定)	
<b>&lt;許可による特例&gt;</b> 特例許可に関する運用基準(2010年)に基づき、建築審査会に意見聴取し、許可	
<b>■良好な市街地環境の形成に資する建築物</b>	
第八種高度地区 (43m→制限なし)	43mを超える建築物を建築する場合は、本方針の対象とする。 <u>本方針と相違があるため、都市計画変更を行い、高度地区計画書より左記の項目を削除し、上記において運用する。</u>
・阪急茨木市駅、JR茨木駅から概ね300m以内 ・商業系用途地域 ・敷地面積3000㎡以上 の3つを全て満たすもの(31m→制限なし)	

(備考)

老朽化したマンションの建替え等については、社会状況の変化や必要性等を踏まえ、別途取り扱いを検討することが課題として考えられる。

図 3-2 高度地区計画書ただし書きの運用の方向性

### 3.2.2 対象エリアと周辺状況

a: JR茨木駅の駅前	
b: 阪急茨木市駅の駅前	
現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市の顔となる駅前施設等の老朽化が進行</li> <li>中心市街地の商業の衰退、魅力の減退(中心市街地活性化基本計画の策定)</li> </ul>
現行の都市計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>用途地域: 商業地域(600/80、400/80)</li> <li>高度地区: 第七種高度地区(31m)、第八種高度地区(43m)</li> </ul> <p>&lt; 特例許可による高さ制限を適用しない場合 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第8種高度地区において、一定条件を満たした場合</li> <li>両駅から概ね300m以内の商業系用途地域で、敷地面積が3000㎡以上</li> </ul> <p>⇒ 駅前の再開発が想定されるエリア等で実質的に超高層化が可能</p>

JR 茨木駅及び阪急茨木市駅の各駅前のうち、駅前広場(図 3-3 凡例 ) に面した敷地に限定する。

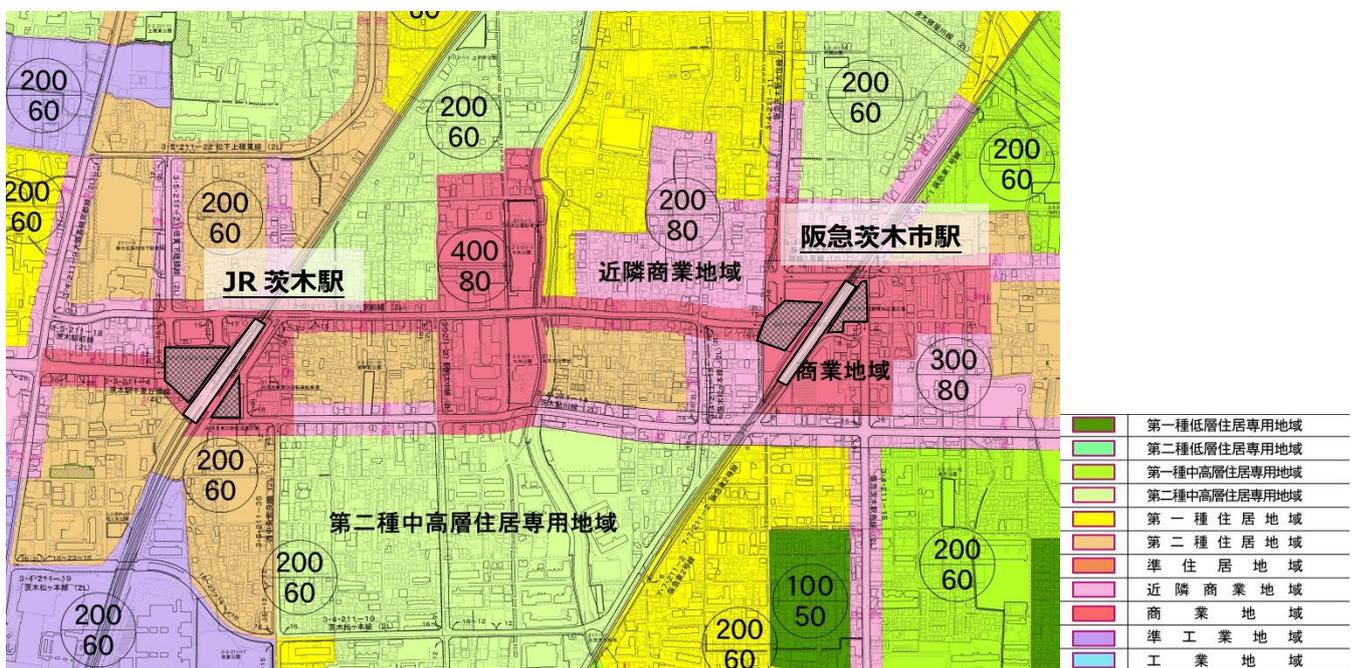


図 3-3 JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺の用途地域

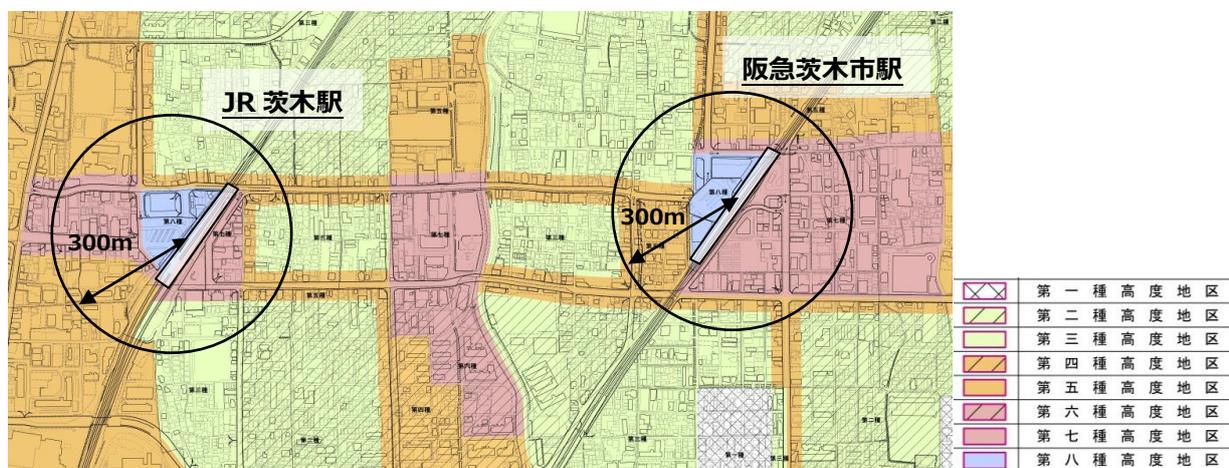


図 3-4 JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺の高度地区

### c : JR総持寺駅の駅前

**現状・課題**

- ・JR総持寺駅の開業を契機とした、阪急総持寺駅との連携やネットワーク強化による新たな拠点づくりの必要性
- ・東芝スマートコミュニティの進展(文教、商業、医療等の都市機能が立地)によるJR総持寺駅、阪急総持寺駅と有機的に連携したまちづくりの必要性

**現行の都市計画**

- ・用途地域:近隣商業地域(300/80)
- ・高度地区:第七種高度地区(31m)
- ・庄一丁目地区地区計画

JR総持寺駅の駅前のうち、駅前広場(図3-5 凡例)に面した敷地に限定する。

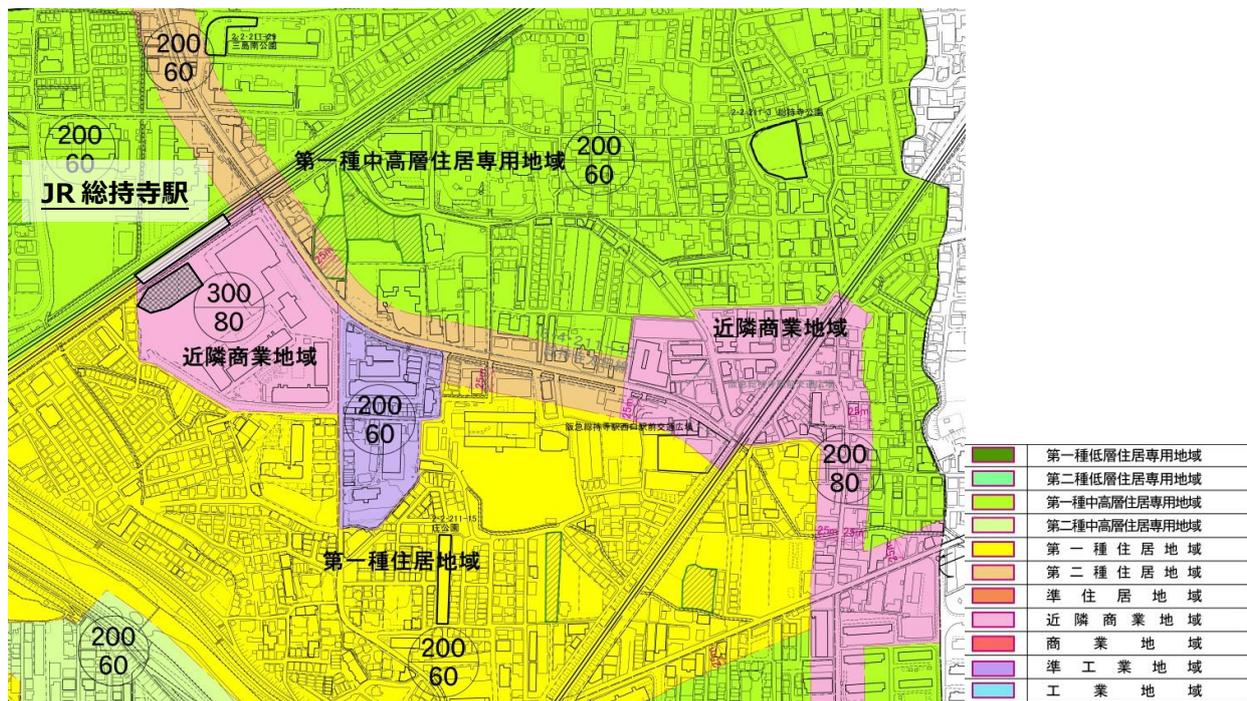


図 3-5 JR 総持寺駅周辺の用途地域

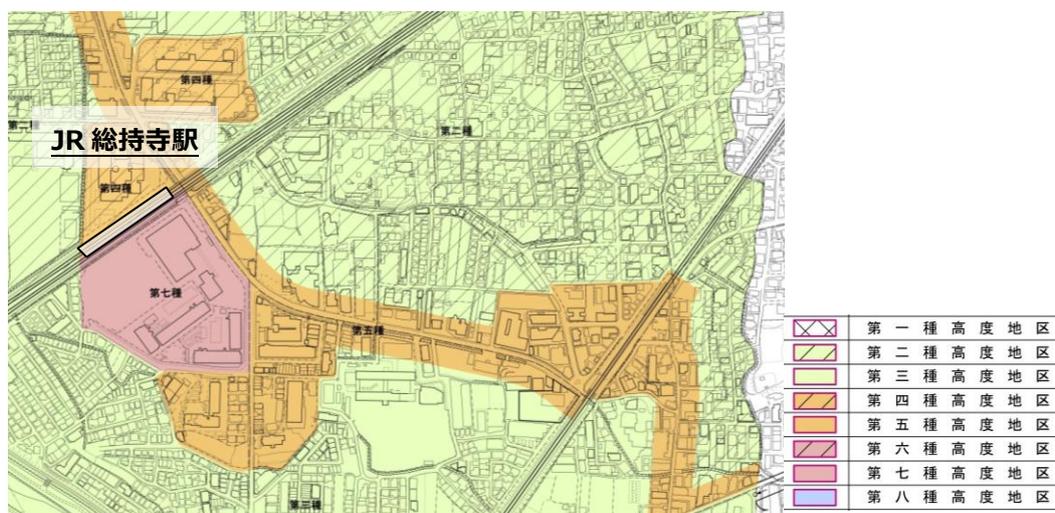


図 3-6 JR 総持寺駅周辺の高度地区

d : 阪急・モノレール南茨木駅の駅前

**現状・課題** ・駅前施設や駅前の大規模マンションが今後更新時期を迎える  
 ・大阪空港、万博公園等へのアクセスが可能であり、交通利便性が高い

**現行の都市計画** ・用途地域: 近隣商業地域(300/80)  
 ・高度地区: 第七種高度地区(31m)

阪急・モノレール南茨木駅の駅前のうち、駅前広場(図3-7 凡例)に面した敷地に限定する。

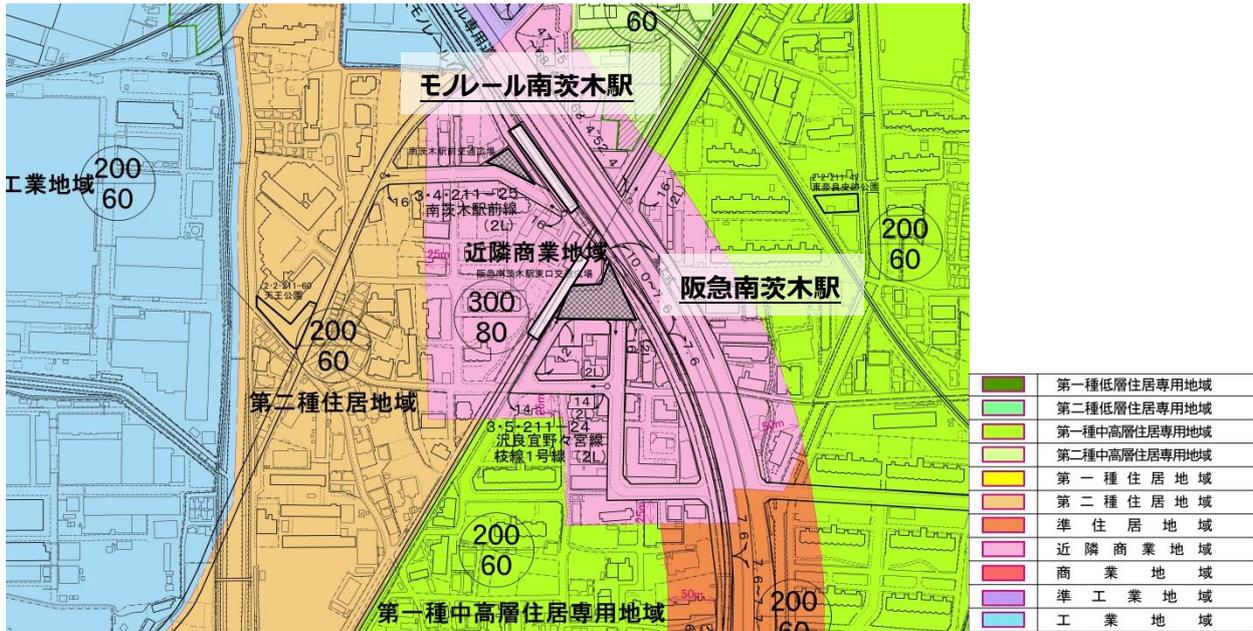


図 3-7 阪急・モノレール南茨木駅周辺の用途地域

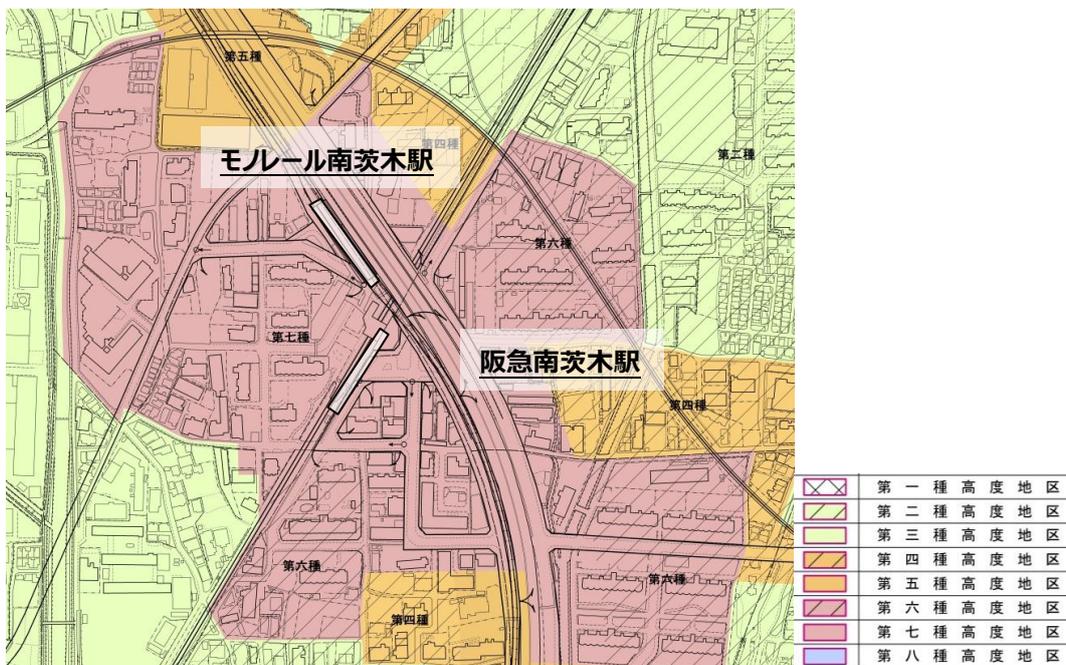


図 3-8 阪急・モノレール南茨木駅周辺の高度地区

### 3.3 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（立地性）に掲げるエリアにおいて、そのエリアを活性化し、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と長期的な持続可能性について検討された土地利用計画であるものとする。

#### 3.3.1 公共公益性

市民が利益を享受できる公共公益性を有することとして、以下の項目への対応や考え方を確認する。

##### （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

##### （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）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

##### （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

- ・周辺景観に配慮した計画（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のデザイン

### 3.3.2 長期的な持続可能性

施設の維持管理等、長期的な視点での持続可能性を有することとして、以下の項目への対応や考え方を確認する。

#### (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
- ・構造と内装の分離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(CASBE)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

#### (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組

- ・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

## 4. 方針の運用

本方針の運用にあたっては、上位計画や関連計画、都市計画から導かれる方向性と整合するとともに、基本方針に適合している計画であることを確認したうえで、必要な都市計画の手続きを行うものとする。

### 4.1 対象となる建築物

本方針の対象となる建築物は本市高度地区における高さ制限の上限である高さ 43m（第八種高度地区相当、図 4-1 参照）を超え、市域内において建築される建築物とし、建物の用途は住宅に限定しないものとする。

なお、3.2.1 対象エリアの抽出における図 3-2 高度地区計画書ただし書きの運用の方向性（P16）に示すように、老朽化したマンションの建替え等については、社会状況の変化や必要性等を踏まえ、別途取り扱いを検討することが課題として考えられる。

建築物の高さ	主な制限
31m(10階程度)	・防災計画(総合的な防災安全性を個別に確認)の作成 ・非常用エレベーターの設置(消火、救出活動のため)
43m(14階程度)	<本市高度地区による高さ制限の上限値>
60m(20階程度)	・構造計算(コンピューターによる振動解析)を行い、大臣認定が必要(60m以下の場合は構造種別、高さに応じて建築基準法によって求められる構造計算を行う。)
100m(33階程度)	・ヘリコプターの緊急離着陸場の設置(救出活動のため)

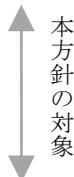


図 4-1 高さとな主な制限の関係

## 4.2 手続き

対象建築物における本方針との適合性の確認についての手続きは、以下の図 4-2 に示す手続きフローにより行うものとする。

民間事業者は事業計画の検討にあたっては、住民意見や本方針への適合に留意し立案するとともに、市は民間事業者等と本方針への適合状況を確認するための協議を十分に行った上で、その内容について都市計画審議会に報告し、事業計画案の妥当性等について意見を聴くものとする。その上で、必要な都市計画案の決定・変更について審議するものとする。

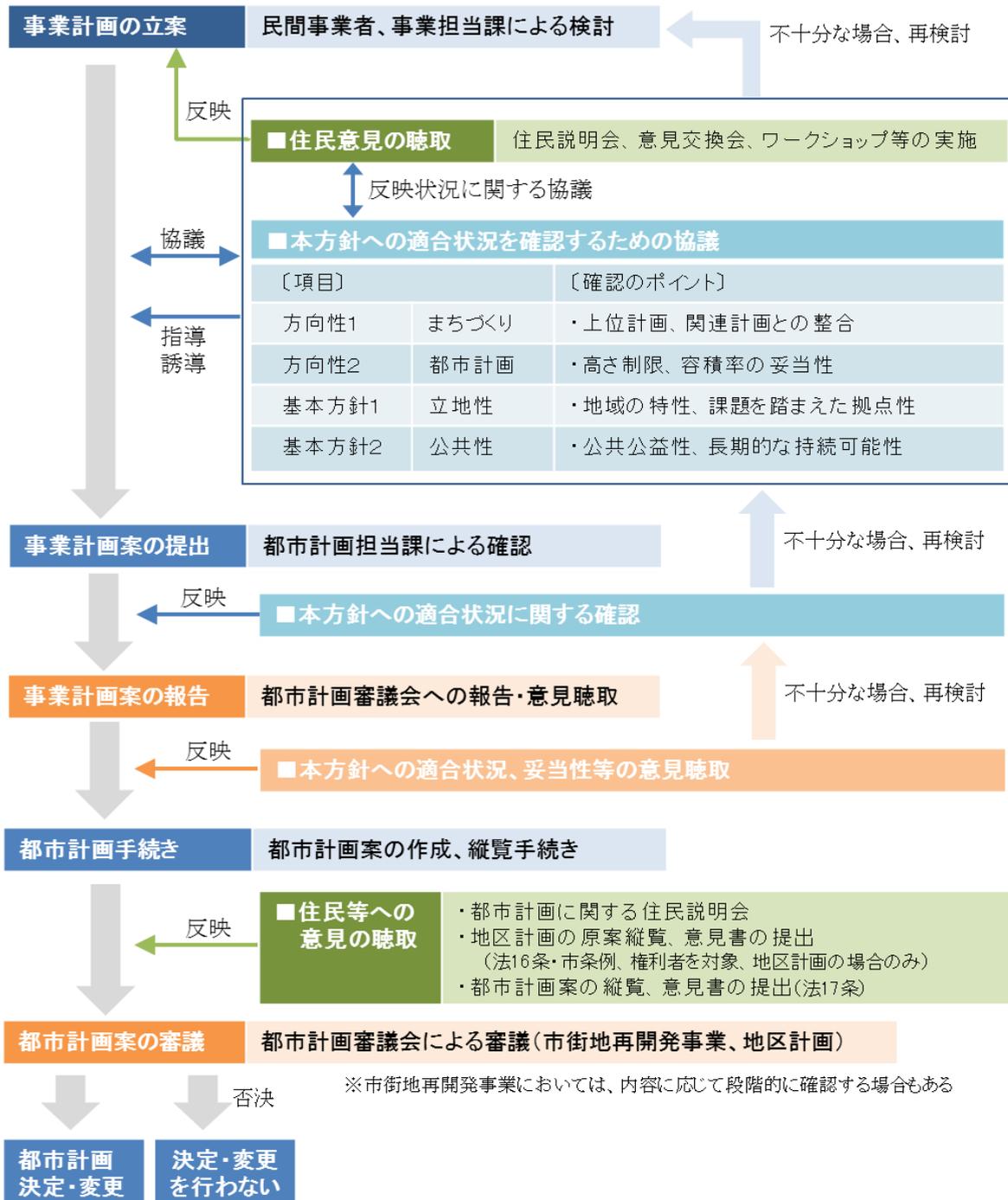


図 4-2 手続きフロー



## 参考資料

市民及び学識者・事業者への意見聴取



## 参考資料

本方針の策定にあたっては、超高層建築物のあり方に関する意見聴取として、市民を対象としたワークショップ及び学識者・事業者へのヒアリングを実施したので、その結果を参考資料として掲載する。

### 参考1 市民を対象としたワークショップ

#### (1) 市民を対象とした 「次なる茨木の駅前まちづくりワークショップ」

##### 1) 概要

■対象：確かな未来ミーティング\*登録者より30人程度

※確かな未来ミーティング

市内在住者より5000人を無作為抽出し、登録を依頼した、市民との直接対話の枠組み。これまで、市民会館100人会議等の開催実績がある。

■方法：駅や駅前の公共性、主要な駅の役割や特徴について、専門家からのレクチャーを行い、ワークショップ形式での意見交換を行う。

##### ■目的

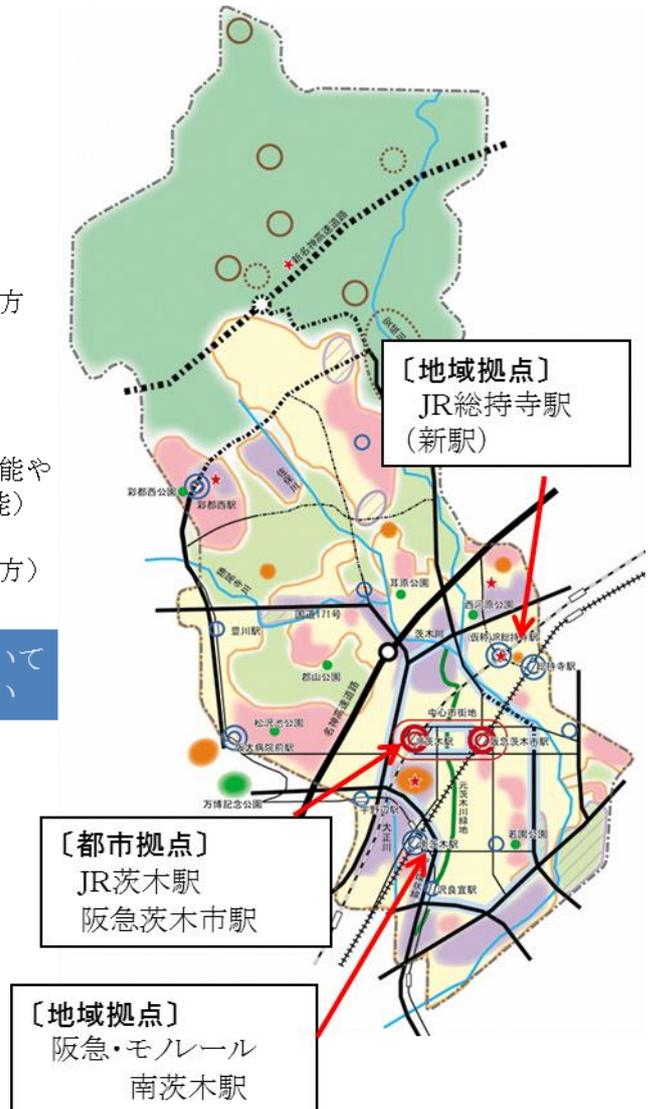
###### ●駅前に関する課題認識

- ・本市の拠点となる駅における駅前施設の老朽化が目立つ
  - － JR茨木駅、阪急茨木市駅、阪急・モノレール南茨木駅
- ・新たに開設した駅における駅前のあり方
  - － JR総持寺駅

###### ●拠点としての駅や駅前の重要性

- ・地域の顔として、多様な機能の集積（商業、医療福祉、子育て等の都市機能やタワーマンションのような居住機能）
- ・駅前での人々の活動（使い方、過ごし方）

➡ これからの駅前まちづくりについて市民の皆さんと考える場としたい



## 2) 開催の様子

### [第1回]

■日時：平成30年6月13日（水） 19時～20時30分 南館10階大会議室

■参加人数：30名

#### ■専門家からのレクチャー

「私たちの暮らしと駅」

- ・駅の特徴を知る、茨木市と鉄道駅の変遷、再開発の仕組み等

#### ■ワークショップ

テーマ 「駅前の現状について、感じていること」と「駅前がどんなふうであれば魅力を感じるか」

- ・参加者を居住地に応じてJR茨木、阪急茨木市、南茨木、JR総持寺に班分けし、職員と大学院生をファシリテーターとして配置し、意見交換を行った。

### [第2回]

■日時：平成30年7月27日（金） 19時～21時 南館10階大会議室

■参加人数：23名

#### ■専門家からのレクチャー

「茨木市の駅と暮らし」

- ・駅の利用状況、駅周辺のまちづくり事例等

#### ■ワークショップ

テーマ 「3つのエリアの役割・特徴について考えてみよう」

- ・茨木エリア（JR茨木・阪急茨木市）、総持寺エリア（JR・阪急総持寺）  
南茨木エリア（阪急・モノレール南茨木）の3つのエリアについて、それぞれの駅、駅前、駅周辺の特徴や役割について、班ごとに意見交換を行った。



### 3) 市民ワークショップによる意見のまとめ

[各駅周辺エリアに期待すること=立地性、公共性]

#### ■茨木エリア（阪急茨木市・J R茨木駅周辺）

- ・人が訪れたいくなるような多様な機能を有するエリアに
- ・J Rと阪急をつなぐ道路を歩きやすく、歩きたいくなるように
- ・商店街や大学などそれぞれの駅の特徴を活かしたまちづくり
- ・駅前にシンボルとなる場所や居心地のよい場所がほしい
- ・駅近は便利で暮らしやすいまちに

茨木市を代表する  
にふさわしい  
機能が集積する  
まち

#### ■総持寺エリア（J R総持寺・阪急総持寺駅周辺）

- ・総持寺がある、昔ながらのまちと追手門学院の進出等による新しいものが融合したまちに
- ・西河原公園を活かしたまちづくり
- ・住むための魅力を高めていくようなイベントや施設の立地
- ・J R周辺は何もないので、もう少し商業などの施設がほしい

昔ながらのものと  
新しいものが  
融合したまち

#### ■南茨木エリア（阪急・モノレール南茨木駅周辺）

- ・空港や万博につながっていることを活かす
- ・文化財資料館やサンチャイルドの活かし方を考えるべき
- ・駅前周辺の便利さと静かな居住環境のメリハリがあるまち
- ・地震時に施設への被害があったり、移動しにくさがあった

交通が便利で  
住みやすいまち

[駅前まちづくりに期待すること=公共性]

#### ■施設整備や機能の誘導

- ・人が集まるような商業施設
- ・おしゃれなカフェが点在している
- ・医療や文化等、多様な施設の充実
- ・生活に便利な機能が集まる

活気・にぎわい  
生活利便性・多様な機能

#### ■広場機能の充実

- ・シンボルとなるような待ち合わせ場所
- ・くつろげる、ゆっくり過ごせる場所
- ・芝生など緑がある憩いの場所

過ごしやすさ  
居心地のよさ

#### ■交通機能の改善

- ・駅周辺の交通渋滞の緩和
- ・バス停までのアクセス性が悪い
- ・エレベーターやエスカレーターが無かったり、見つけにくい

渋滞解消  
使いやすさ(バリアフリー)

## 参考2 学識者・事業者へのヒアリング

駅の拠点性及び住宅政策の観点で、3名の学識者と、駅前まちづくりやタワーマンションの管理面の観点で、5社の事業者にヒアリングを実施し、その概要をまとめると以下のとおりとなっている。

### ■立地性

- ・JR茨木、阪急茨木市駅は駅前施設等、機能更新の時期が到来している。
- ・各々の駅や駅周辺を含めたエリアの性格に応じた特徴や魅力を踏まえたまちづくりが必要である。
- ・超高層建築物については、必要最低限とし立地を限定したほうがよい。

### ■公共性

#### <公共公益性>

- ・駅の拠点性を検討するにあたっては、交通機能だけではなく、賑わい、集いや憩いの空間等も重要である。
- ・各駅に応じた、都市機能の誘導が求められている。
- ・施設更新をきっかけに都市機能の質を上げることが重要である。

#### <管理面>

- ・タワーマンションの長期的な管理について、一般のマンションと同様の管理ではあるが、居住者が多いため、コミュニティ形成や将来的な合意形成に課題がある。
- ・タワーマンションについて、技術的に日々進歩しており、高いレベルにある。費用の問題はあるが、解体の事例もある。
- ・超高層建築物による駅前居住について、多様な住宅供給の選択肢のひとつとなり得る。住み替え施策との連携等、地域内での住宅循環も重要である。

#### <まちづくり>

- ・各駅の拠点性や特色を活かしたまちづくり

#### <立地>

- ・超高層建築物の立地を限定する必要性

#### <機能>

- ・各駅に求められる機能の多様化への対応
- ・機能誘導等による都市の質の向上

#### <持続可能性>

- ・長期的な維持管理の重要性
- ・コミュニティ形成の必要性

### 参考3 意見聴取のまとめ

市民を対象としたワークショップ、学識者及び事業者へのヒアリングによる意見をそれぞれまとめると以下のとおりとなっている。

#### ◎市民ワークショップによる意見のまとめ

[各駅周辺エリアに期待すること=立地性、公共性]

＜茨木エリア＞  
茨木市を代表するに  
ふさわしい  
機能が集積するまち

＜総持寺エリア＞  
昔ながらのものと  
新しいものが  
融合したまち

＜南茨木エリア＞  
交通が便利で  
住みやすいまち

[駅前まちづくりに期待すること=公共性]

＜施設整備や機能誘導＞  
活気・にぎわい  
生活利便性・多様な機能

＜広場の充実＞  
過ごしやすさ  
居心地のよさ

＜交通機能の改善＞  
渋滞解消  
使いやすさ  
(バリアフリー)

#### ◎学識者・有識者ヒアリングのまとめ

＜まちづくり＞

・各駅の拠点性や特色を活かした  
まちづくり

＜立地＞

・超高層建築物の立地を限定する  
必要性

＜機能＞

・各駅に求められる機能の多様化への  
対応  
・機能誘導等による都市の質の向上

＜持続可能性＞

・長期的な維持管理の重要性  
・コミュニティ形成の必要性

