

1 阪急茨木市駅西口駅前周辺整備

1. これまでの取り組み

①主な経過

- 平成26年12月 建替え推進委員会が発足（区分所有者決議：約93%）
- 平成27年3月 事業パートナー選定（阪急阪神不動産（株）・（株）大林組）
- 平成29年11月 阪急茨木市駅西地区再開発会社を設立（未認可）
- 平成30年2月 都市再開発方針の都市計画決定（大阪府）
- 平成30年8月～ 阪急茨木市駅周辺まちづくり学集会開催：令和2年6月まで全10回
- 令和2年6月 阪急茨木市駅西口駅前周辺整備基本計画（案）を公表・意見募集
- 令和2年7月 都市計画審議会に報告（基本計画（案）について）
- 令和2年8月～ 周辺地域住民等を対象にした説明会を開催（11月1日までに全7回延べ231名参加）
- 令和2年11月 都市計画審議会に意見聴取（超高層建築物の計画について）

②説明会等での主な市民意見

- ①超高層建築物について
 - ・立地の必要性
 - ・南側への配置
 - ・周辺環境への影響（日影・風・圧迫感等）
 - ・耐震性、防災性
- ②事業の説明・周知不足について

③都市計画審議会での主な意見（令和2年11月13日）

- ①ゾーニングを含めた空間計画の検討過程について
- ②駅前にふさわしい都市機能について
- ③局所的な人口集中について
- ④超高層建築物の持続可能性について

2. 基本計画(案)の概要

①当地区の位置づけ



- 特徴** 地区の
 - ・茨木阪急本通商店街など市民生活を支える複数の商店街等が立地
 - ・歩行者交通が多く、日常的に駅や駅周辺施設を利用する方が多い
 - ・駅南北の自由通路が駅と東西市街地をつなぐ主要動線
- 課題** 地区の
 - ・駅前広場における交通の輻輳や駅周辺道路の渋滞及び安全対策
 - ・駅前ビルによる周辺地域とのつながりの阻害
 - ・駅前にふさわしい景観、憩い、賑わいや商業・生活支援機能の不足
- ニーズ** 市民
 - ・交通環境の改善と安全で快適な歩行者空間の確保
 - ・多目的に活用でき、多世代が交流できる空間の創出
 - ・憩いや賑わい、子育て等、生活に潤いを与える機能の充実
 - ・商店街や中央公園とつながり歩いて楽しいまちづくり
- 視点** 整備の
 - ・持続可能なまちを実現するため、官民一体となる空間をウォークアブルな人中心のパブリック空間へ転換・先導し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成
 - ・各施策を点（施設や取組単体）としてではなく、面として捉えることで、中心市街地全体に人の回遊・滞在・交流・活動を波及させていく

②整備コンセプトと基本方針

【整備コンセプト】

- ①市民生活を支える駅前機能の強化
 - ・拠点性を強化し、将来にわたり、安全で利便性が高く、市民生活を支える駅前を目指す。
- ②周辺地域とのつながりによる地域全体の魅力向上・活性化
 - ・周辺の商店街、茨木別院などの歴史的資源、育てる広場として整備中の中央公園などつながり、回遊性を高めることで地域全体の魅力向上・活性化を目指す。
- ③市民ニーズに応え、暮らしに憩いと彩りをもたらす
 - ・暮らしに憩いと彩りをもたらす機能の導入や空間の創出・再編などを行い、中心市街地の核にふさわしい人中心のまちづくりを目指す。

【基本方針】

- 交通機能の強化と安全・安心な駅前
 - ①-1 駅前広場および周辺道路の再編
 - ①-2 安全で快適な歩行者空間の整備
 - ①-3 災害時の拠点としての役割の確保
- 駅と周辺地域とのつながりを構築
 - ②-1 駅と周辺地域をつなぐ動線の確保
 - ②-2 まちに開かれた駅前空間の創出
- 多様な都市機能と良質な住空間の整備
 - ③-1 憩い、多世代交流等を生む場の整備
 - ③-2 周辺地域の価値を高める駅前にふさわしい施設の整備
 - ③-3 賑わいをもたらす良質な住空間の整備

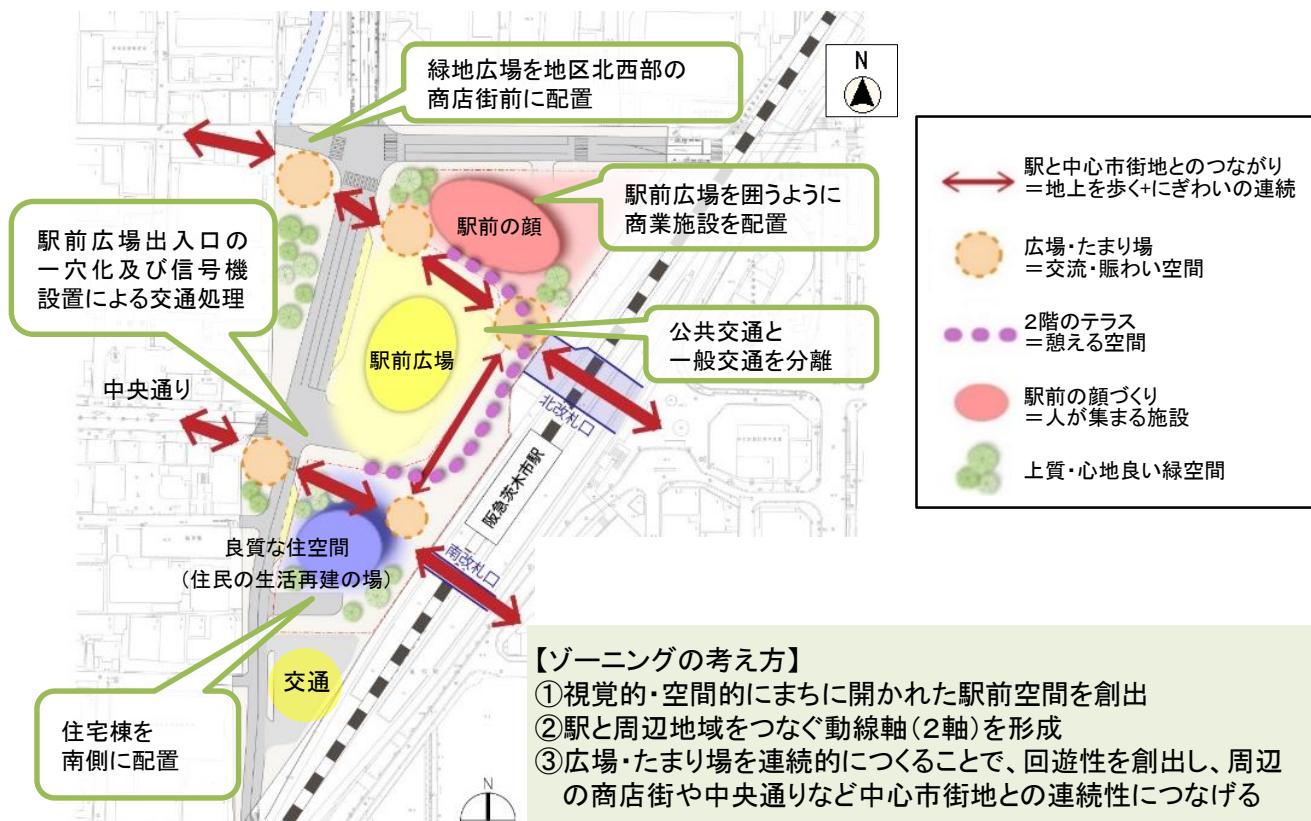
「暮らしに憩いと彩りをもたらし、人とまちがつながる場の創出」

③整備案の比較検討

整備の基本方針を実現し、道路・駅前広場の配置、新施設の配置を決定するため、①交通機能の強化、②周辺地域とのつながり、③交流の場の創出の3つの視点で評価

	A案	B案	C案	D案	E案
整備イメージ 新施設 駅前広場 周辺道路 歩行者動線 屋外広場 広場（駅接続部）					
交通機能の強化（基本方針1） 【評価視点】 ・駅前広場、周辺道路の交通処理 ・駅との動線	現地建替え	駅前広場：南寄り中央 新施設：北と南に分散	駅前広場：南 新施設：北に集約	駅前広場：北 新施設：南と駅隣接	駅前広場：北寄り中央 新施設：南北と駅隣接
周辺地域とのつながり（基本方針2） 【評価視点】 ・周辺地域への歩行者動線 ・西側地域への見通し ・周辺地域への商業の連続性	商店街、中央通りへの動線は現状と変わりなし 現状同様、交通広場を駅前ビルが囲み、西側地域への見通しが悪く、閉鎖的な駅前広場	商店街への歩行者動線は変わらないが、中央通り方面への動線が悪化 西側地域への見通しは多少改善される	商店街への歩行者動線は変わらないが、中央通り方面への動線が悪化 西側地域への見通しは多少改善される	商店街と中央通りへつながる円滑な歩行者動線を確保 西側地域への見通しが改善され開放的な駅前広場となる	商店街と中央通りへつながる円滑な歩行者動線を確保 西側地域への見通しが改善され開放的な駅前広場となる
交流の場の創出（基本方針3） 【評価視点】 ・整備の可能性	屋外にまとまった空間の確保が困難 施設内にまとまった広場整備の検討が可能	商店街前に屋外広場を整備 施設内にまとまった広場整備の検討が可能	商店街前に屋外広場を整備 施設内にまとまった広場整備の検討が可能	商店街前に屋外広場を整備 施設駅接続部に広場の整備が可能であるが、新施設が細長いため、まとまった広場確保は困難	商店街前に屋外広場を整備 施設駅接続部に広場の整備が可能

④ E案のイメージ図



留意点② (再々開発の特性)

既に高度利用がなされているため、**土地整備費 (建物除却、補償等) が嵩む**
 《概算資金計画》 ※事業パートナー作成
 総事業費 約390億円 うち、土地整備費 約105億円 (総事業費の約27%)
 近隣他市事例 (摂津市 千里丘駅西地区 約1.5ha) ※事業認可申請時点
 総事業費 約241億円 うち、土地整備費 約31億円 (総事業費の約13%)

従前の
土地利用状
況による差

② 施設建築敷地内の施設配置検討

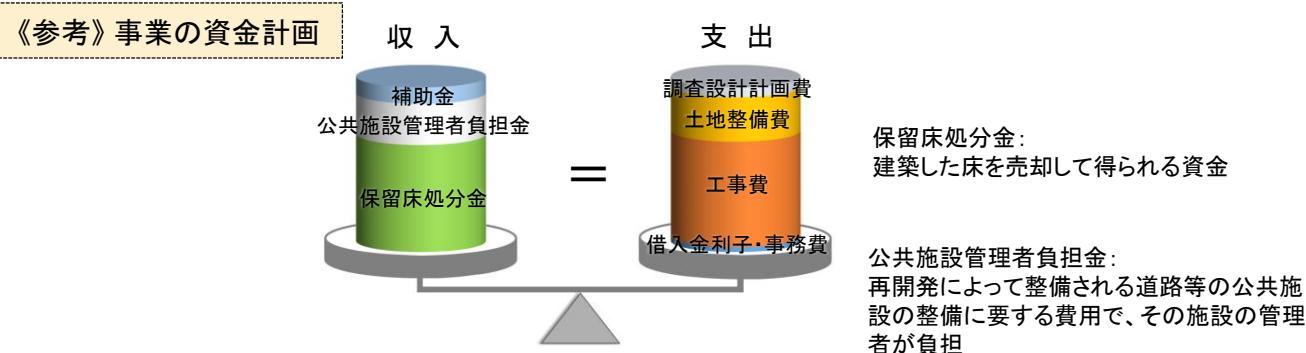
商業の連続性、公共貢献、景観、持続性、事業採算性等により、②南側タワーに至る

	①北側タワー	②南側タワー	③南北タワー	④板状
配置図 (1階平面イメージ)				
断面イメージ				
計画概要				
階数	46階	46階	25階	18階
住戸数	約480戸	約480戸	約480戸	約250戸
■ 商業				
・商業の連続性 (商店街との繋がり)	▲	○	▲	▲
・まとまった施設の配置	○	○	×	×
・アイレベルでの配置	▲	○	▲	▲
■ 公共貢献・防災性				
・市民開放スペースの充実等 (交流の場、災害時対応)	○	○	▲ 低層(1~2階)に確保が困難	×
				低層(1~2階)に確保が困難 住戸数が少なく、持続性に課題
■ 景観				
・空間の広がり	○	○	▲ 南北に高層の建物が建築され、空間的な広がり欠ける	×
・周囲の建物との高さのバランス	×	×	▲	○
■ 構造・持続性				
・商業と住宅の分離	▲	○	×	×
・駐車施設の確保	○	○	×	×
■ 事業採算性				
・工期(補償費に影響)	×	○	×	○
・建築コスト	▲	▲	×	○
・保留床の確保	○	○	○	×
・保留床処分単価	○	○	▲	×
・概算事業費	約400億円	約390億円	約420億円	約300億円

3. 空間計画の検討について

① 阪急茨木市駅西口の特性

市街地再開発事業を事業成立させるためには、支出 (調査設計計画費、土地整備費、建築工事費等) と収入 (保留床処分金、補助金等) のバランスが必要



留意点① (事業リスク)

周辺の既存商店街への影響に配慮した商業規模による計画としていることや業務系は市場需要が低く保留床処分のリスクがあるため、**市場需要の高い住宅を保留床とすることでリスクを低減**

《住宅がメインとなっている事例》

堺東駅南地区 (堺市)、千里丘駅西地区 (摂津市)、香里園駅東地区 (寝屋川市)

1 阪急茨木市駅西口駅前周辺整備

4. 駅前にふさわしい都市機能等について

① 駅前にふさわしい機能、居住誘導の考え方

(1) 阪急茨木市駅周辺エリアに導入すべき機能の検討

① 上位計画における阪急茨木市駅周辺エリアの位置づけ・各エリアの性格

- ・ 総合計画、都市計画マスタープランより
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
➔ **都市拠点**としての位置づけ
- ・ 基本計画（案）より
阪急茨木市駅エリア 「生活の質を高める場」
➔ 周辺商店街等と『繋がる』**生活拠点**としての位置づけ

② 生活拠点としての駅前にふさわしい機能

- ・ 交通結節点機能（円滑な乗り継ぎ、駐輪施設など）
- ・ 商業・業務、公益的施設（交流、子育て支援、文化・教育、医療）、住宅などの機能
- ・ テレワークスペースなど新たな生活様式に対応した機能 など

③ 駅前に求められる防災性

- ・ 帰宅困難者の滞留、避難、支援が可能な機能
- ・ 駅前周辺の居住者の災害時における一時的避難場所、災害等に関する情報の発信

(2) 居住誘導の考え方

- ・ 公共交通利便性、機能集積、基盤整備といった要素が揃う駅周辺においては、市外からの転入やライフステージの変化による郊外部等からの転居といった機会を捉えて、歩いて暮らせるまちづくりを推進する居住誘導が重要
- ・ 中心市街地においては、居住地としての持続性を高めるため、世代間バランスを考慮した居住の促進、公共交通の利便性を活かした質の高い住宅の誘導が必要

② 超高層建築物の持続可能性について

※事業パートナーの考え方による

(1) 修繕積立金について（段階増額積立方式を採用予定）

- ・ 長期修繕計画を作成し、修繕積立金を適切に設定する
- ・ 計画について適宜見直し、必要に応じて積立金の変更を行う
- ・ 修繕積立基金を設けることにより、積立金不足への対応を図る

(2) 区分所有者への対応について

- ・ 将来に向けて段階的に増額となる修繕積立金の積立方法、修繕計画の見直し等による積立額の増加の可能性等について、十分な説明を行う
- ・ 増額時の区分所有者間の円滑な合意形成に努める

5. 今後の検討事項について

《現計画案における具体的な検討事項》

- 超高層建築物による周辺環境への影響
- 当地区における価値、魅力、賑わい向上への取り組み（エリアマネジメントの構築等）
- 災害時への備え（駅利用者、居住者等）



《社会経済情勢等の変化からの検討事項》

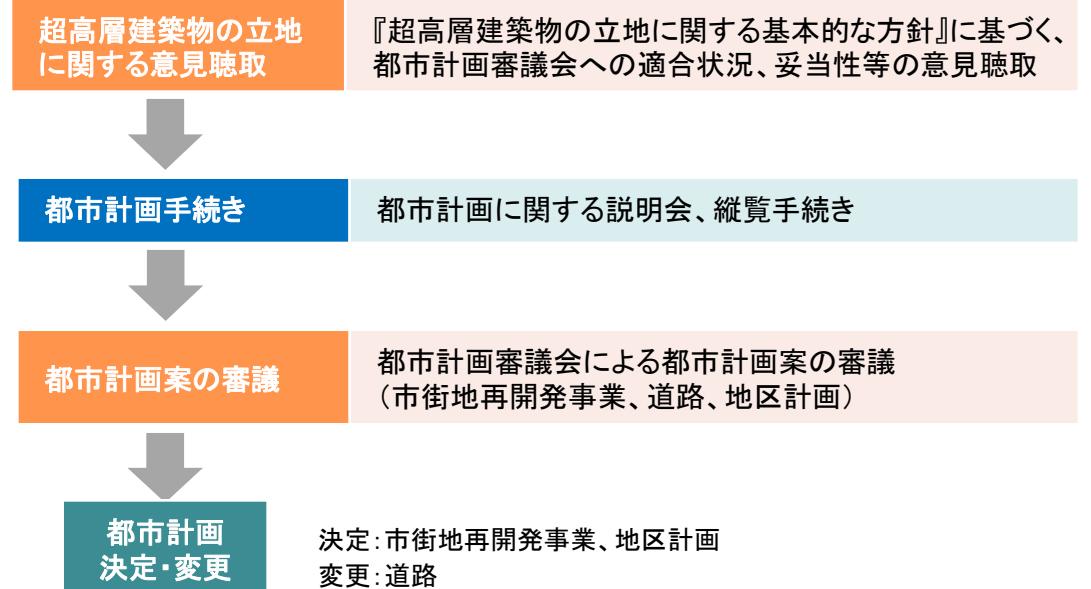
- 病院誘致に伴う双葉町駐車場廃止による駐車場・駐輪場の減少
- コロナ禍を踏まえた新たなまちづくり（新たな生活様式への対応等）

6. 今後の予定

● 今後のスケジュール(予定)

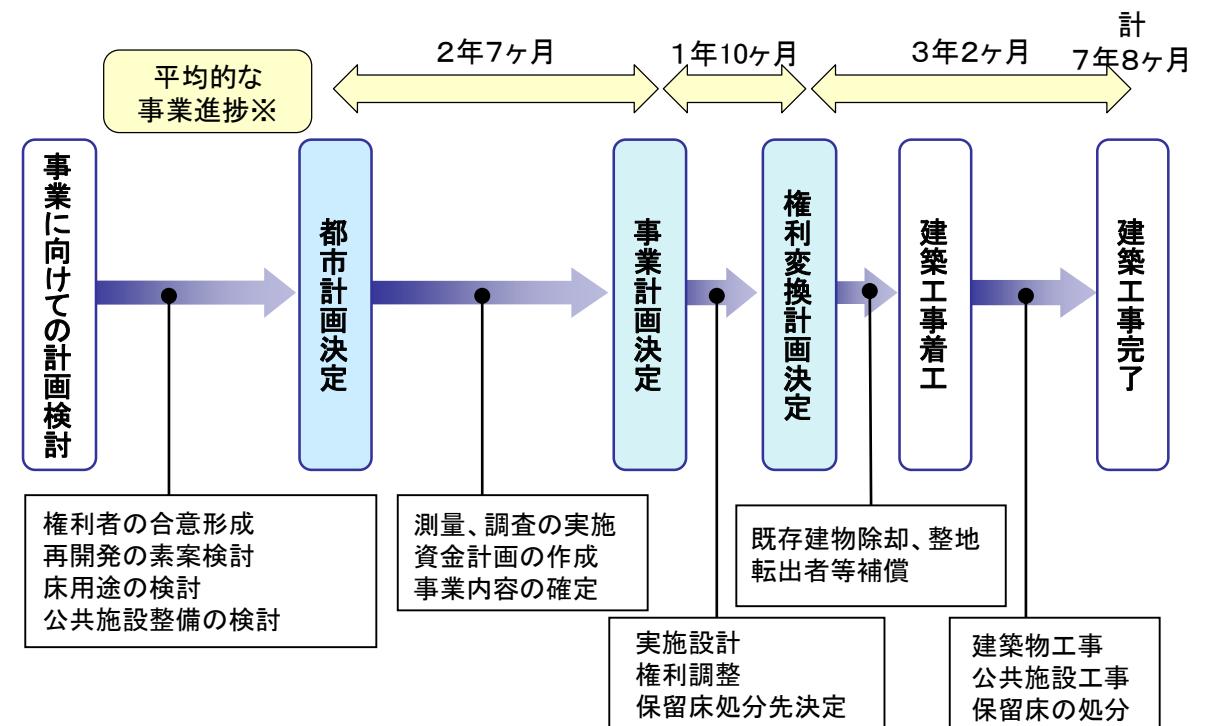
令和3年7月 都市計画審議会を開催（昨年11月都市計画審議会での指摘事項等について）

《都市計画決定までの流れ》



《参考》事業の流れ(第一種市街地再開発事業)

国土交通省HPより



※H25～H29(2013～2017)完了93地区の平均、累計所要期間は端数の関係で一致しません