

J R 茨木駅西口駅前周辺 まちづくりビジョン

令和3年（2021年）9月

茨木市



J R 茨木駅西口駅前周辺まちづくりビジョン

目次

I. まちづくりビジョン策定の背景と目的	
1. 背景と目的	1
2. 対象区域	2
3. まちづくりビジョンの構成	3
II. 上位計画・関連計画と社会動向等	
1. まちづくりビジョンの位置付け	4
2. 上位計画・関連計画の整理	5
3. 主な社会動向	13
4. 中心市街地内のまちづくりに関する主な取組み	19
III. 地区の特性と課題	
1. 本市の特性	21
2. J R 茨木駅周辺の特性	23
3. J R 茨木駅西口駅前周辺の課題	27
IV. J R 茨木駅西口駅前周辺まちづくりの方向性	
1. 地区の特性・課題と上位計画等との関連性の整理	30
2. まちづくりの方向性	32
V. JR 茨木駅西口駅前周辺の将来像	34
VI. 整備コンセプト（案）	
1. 整備の基本方針（案）	36
2. 基本方針を実現するための具体策（例）	38
3. 官民連携と役割分担	39
VII. 実現に向けた今後の取組み（案）	40



I まちづくりビジョン策定の背景と目的

1. 背景と目的

(1) 背景

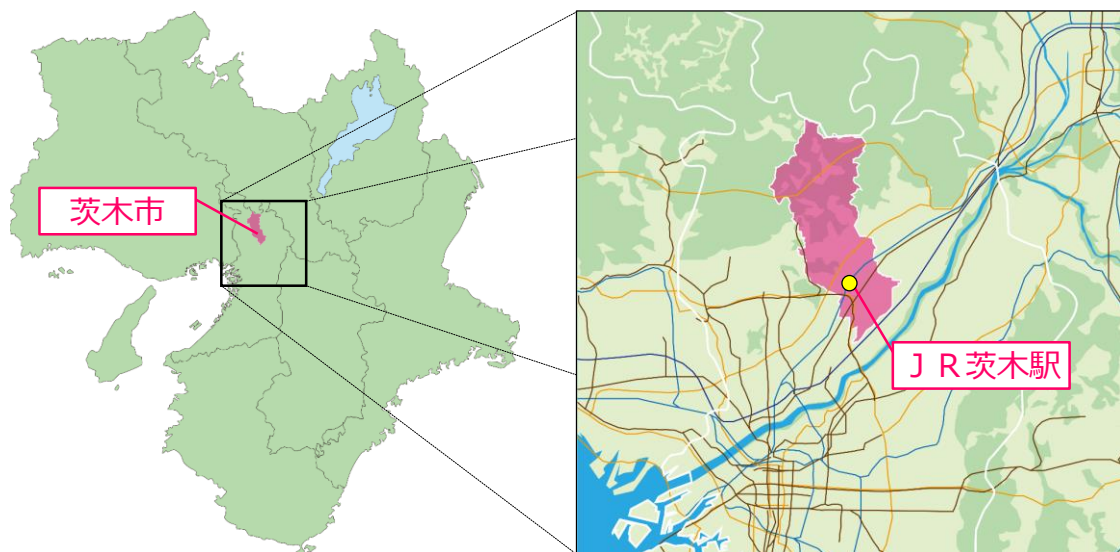
J R 茨木駅西口駅前周辺は、昭和 45 年（1970 年）開催の万国博覧会（大阪万博）に併せて駅前広場等の都市基盤が整備され、約 50 年が経過しています。

近年は、駅前機能の老朽化等による魅力や賑わいの低下とともに、社会動向や災害等による安全安心に対する意識の変化等により新たな状況への対応が求められています。

(2) 目的

J R 茨木駅西口駅前周辺まちづくりビジョン（以下、「ビジョン」という。）は、本市の上位計画等を踏まえ、更なる魅力向上に資する J R 茨木駅西口駅前周辺におけるまちづくりの方向性等を定めるものです。

ビジョンは、まちづくりの「方向性」や「将来像」を示すとともに、地域特性や近年の社会動向等を踏まえ、課題の解消と新たな「まちの顔」となる駅まち空間の再整備に向け、行政だけでなく、市民や多様な関係主体と目標を共有することにより、まちづくりの連携や促進を図ることを目的とします。

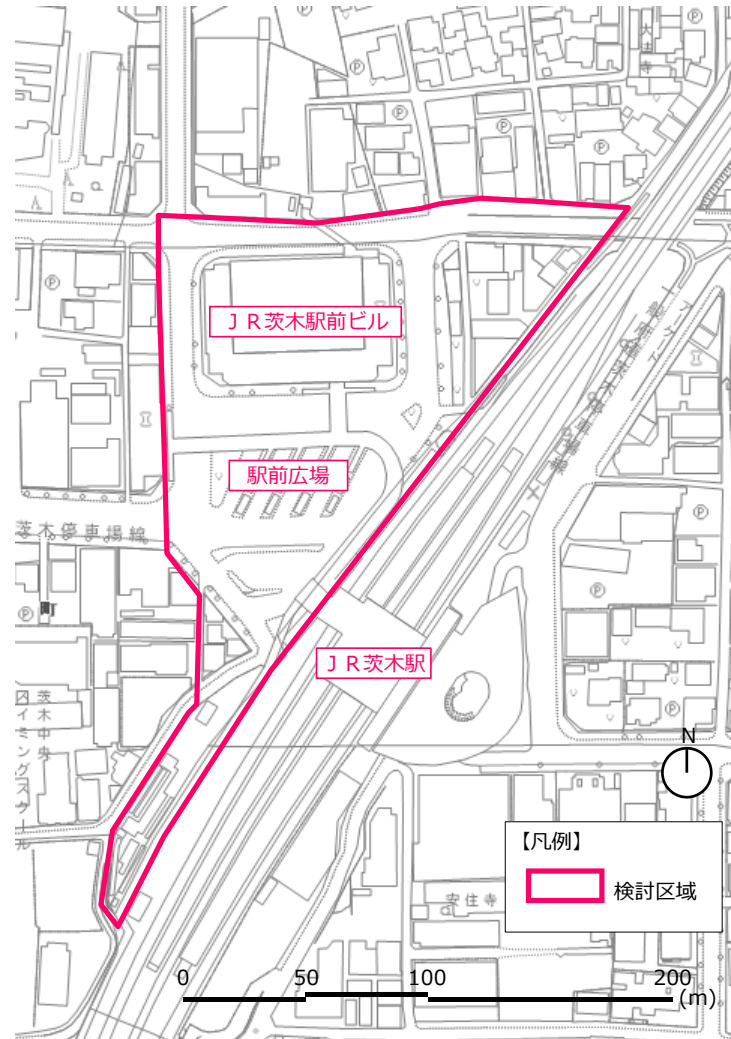


図：J R 茨木駅の位置

2. 対象区域

ビジョンの対象区域は、下図に示す J R 茨木駅西口駅前広場及びその周辺の範囲約 2.5ha とします。(以下、「本地区」という。)

(※現時点の検討区域であり、今後、変更する可能性があります。)



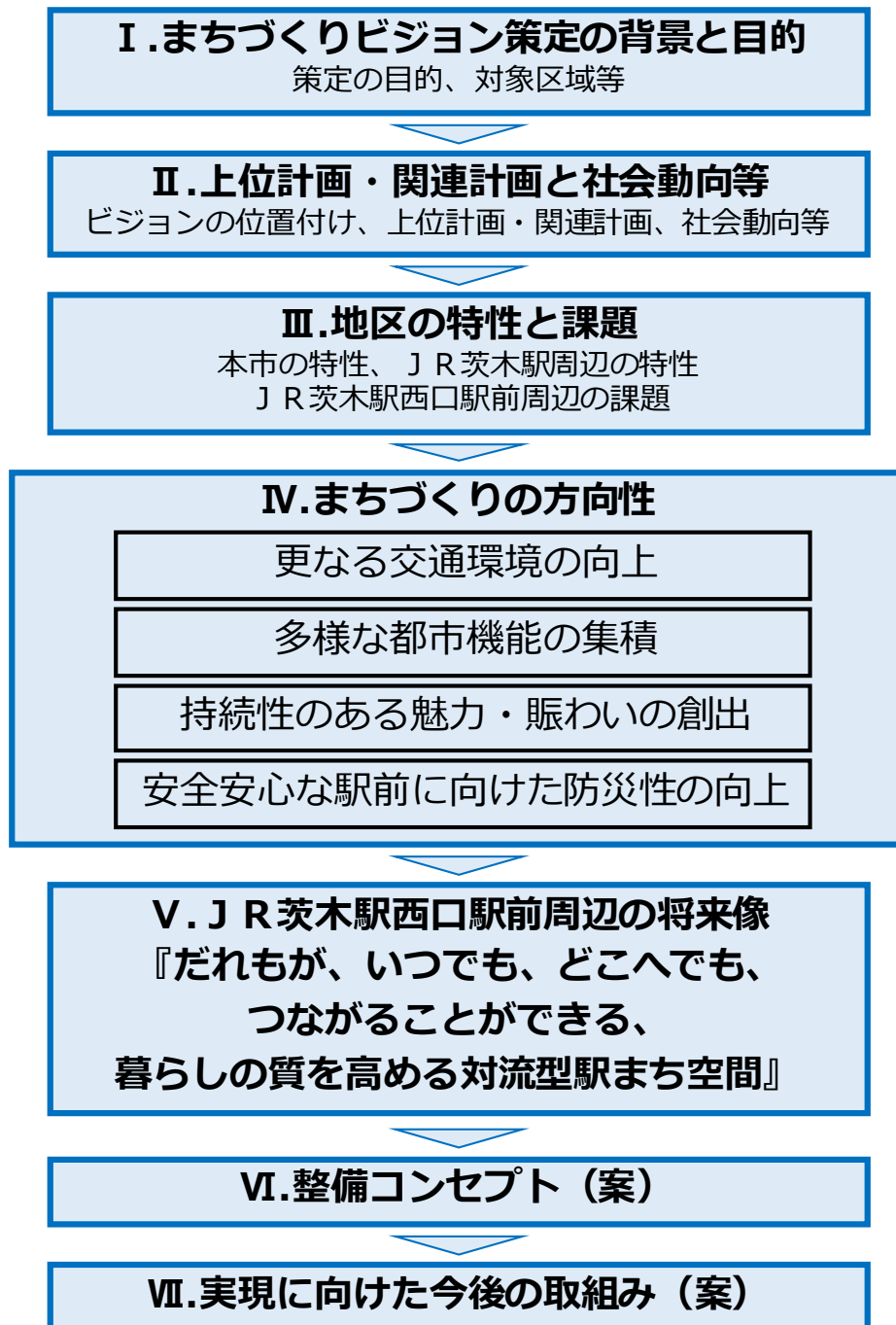
図：ビジョンの対象区域



写真：J R 茨木駅西口駅前の現況

3. まちづくりビジョンの構成

まちづくりビジョンの構成は、以下に示すとおりです。

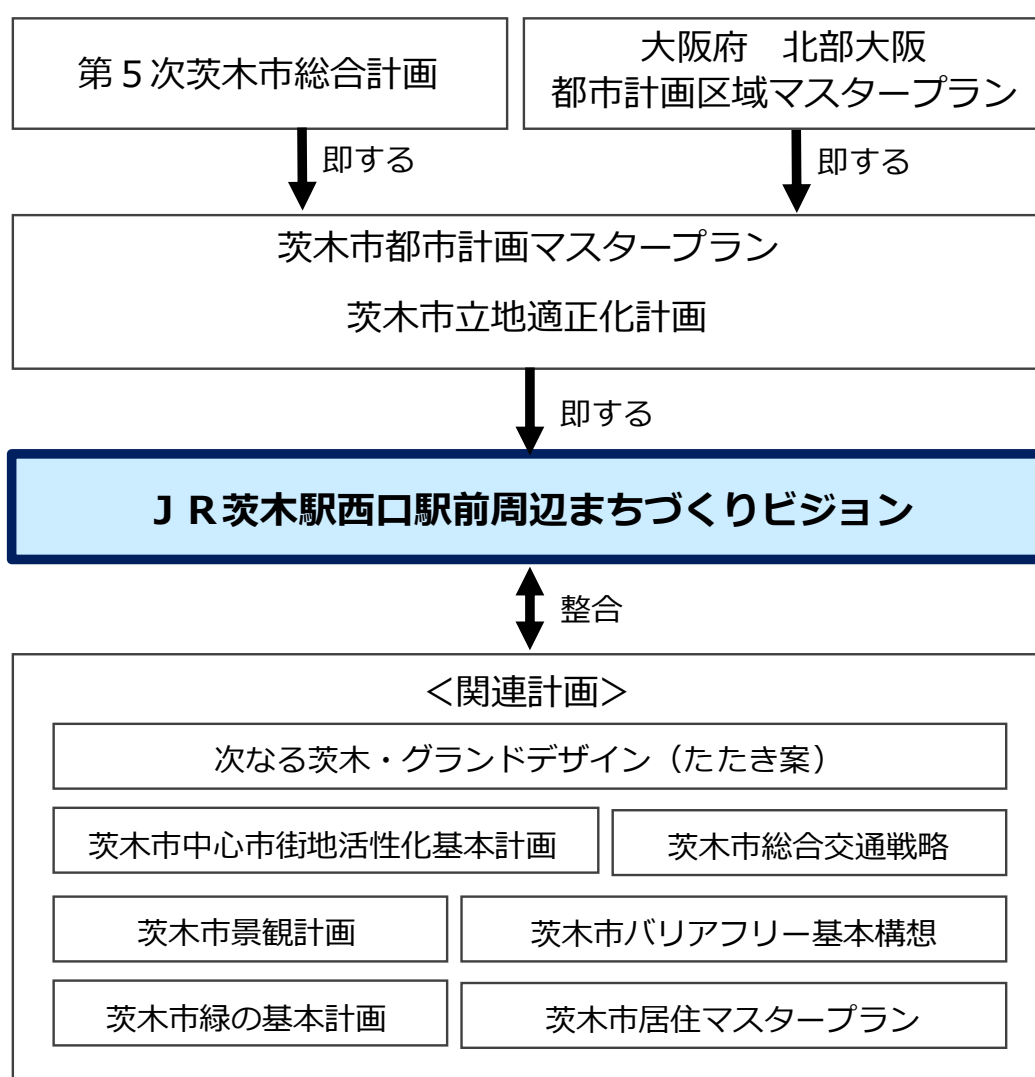


図：まちづくりビジョンの構成

Ⅱ 上位計画・関連計画と社会動向等

1. まちづくりビジョンの位置付け

市の上位計画及び関連計画は、策定過程において市民等の多様な方々のご意見をいただき策定しており、ビジョンは、各計画の内容に即する、又は整合するよう策定します。



図：ビジョンと上位計画・関連計画との関係性

2. 上位計画・関連計画の整理

ＪＲ茨木駅西口駅前周辺に関する上位計画と関連計画を整理します。

①第５次 茨木市総合計画（平成 27 年（2015 年）3 月策定、

令和 2 年（2020 年）1 月 後期基本計画策定）

まちの将来像	5	都市活力がみなぎる便利で快適なまち
施策	5-4	時代の変化に対応した官民連携による都市づくりを推進する

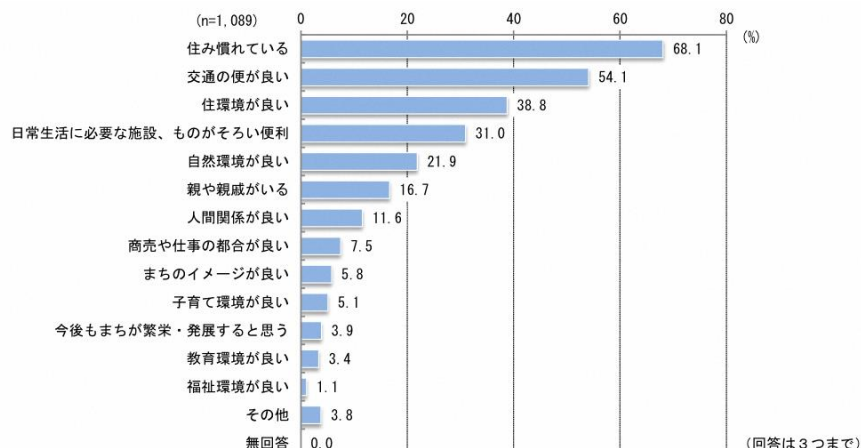
- 魅力ある中心市街地の整備に向けた取組として、市民会館跡地エリア、阪急茨木市駅及びＪＲ茨木駅周辺の整備、シビックセンター環状道路※の一方通行化など、回遊性や憩いのある中心市街地への再整備により、魅力ある賑わいの拠点形成を図ります。
※市中心部の交通環境の向上や、ゆとりやうるおいのある空間を創出するため、茨木駅前線（中央通り）と茨木鮎川線（東西通り）等により形成された環状道路です。
- 中心市街地は、本市の都市拠点として、駅などの交通結節点や商店街などの商業機能、市役所などの市民サービス機能等が立地しており、多くの人が訪れ、利用する「場」「機能」「交通」が集積する地域です。今後は、「医療・福祉」「子育て」「文化」などの機能も組み込み、アートや緑といった自然・文化的要素をいかながら、市民会館跡地エリアを中心として多様な主体による出会いや活動が絶えず起こり続け、より多くの人々が利用し、滞在、回遊することで、「人」「モノ」「カネ」に加えて「感性」が循環し交流する、生活に彩りを持たせることのできる地域をめざします。

《参考》 市民アンケート（まちづくりに関するアンケート）

平成 31 年 1 月実施、無作為抽出した 18 歳以上の市民 5,000 人に送付（有効回収数 1,434 票）

定住意向について 茨木市内（現在の場所）に住み続けたい理由（3 つ選び回答）

「住み慣れている(68.1%)」、「交通の便が良い(54.1%)」、「住環境が良い(38.8%)」、「日常生活に必要な施設、ものがそろい便利(31.0%)」、「自然環境が良い(21.9%)」が多い。



②北部大阪 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

(都市計画区域マスタープラン) (令和2年(2020年)10月 大阪府策定)

4-2. 都市施設の整備に関する方針

1. 交通施設に関する方針

(1) 基本的な考え方

国際競争力を持つ大阪都市圏の形成を促進するため、国土軸や環状交通機能の強化、阪神港や関西国際空港等の広域拠点施設や国土軸へのアクセスの強化、関西圏の連携強化等、鉄道ネットワークや道路ネットワークの充実・強化を進めます。

あわせて、ICTの活用による交通手段のシームレス化、公共交通の利用促進を図ることにより、ストックを活用した利便性の高い交通を目指します。(以下、略)

4-3. 市街地開発事業に関する方針

(1) 基本的な考え方

産業・暮らしを支える都市環境を整備し、地域資源を活かした質の高い都市づくりを推進するために、主要な鉄道駅周辺の都市拠点等の再整備による中心市街地の活性化や既成市街地の再生、幹線道路沿道等の大規模低未利用地における産業拠点等の形成による産業の活性化を促進します。

これら拠点の整備にあたっては、人口・産業等の動態を適切に勘案し、各地域が持つ資源や特性、都市基盤等の良質なストックを最大限活用し、周辺環境、景観、みどりの創出に配慮して、計画的に進めます。

市街地開発事業等の導入にあたっては、「都市再開発方針」等を踏まえ、地域の実情や課題に応じ、用途地域等の地域地区、道路、駅前広場、公園等の都市施設、地区計画等も活用し、良好な市街地の一体的整備を目指します。(以下、略)

③茨木市都市計画マスタープラン(平成27年(2015年)3月策定、

令和2年(2020年)3月 中間見直し)

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

●鉄道駅周辺等における拠点機能の強化

- ・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。
- ・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・阪急総持寺駅・ＪＲ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。

都市づくりプラン テーマ⑪ 地域と暮らしを支える交通システムを構築する

●交通結節点の機能強化

- ・JR茨木駅西口及び阪急茨木市駅においては、人の回遊・滞在・交流・活動を創出する中心市街地活性化の視点も持ちながら、駅前広場等交通拠点としての機能を高めるための方策を検討します。

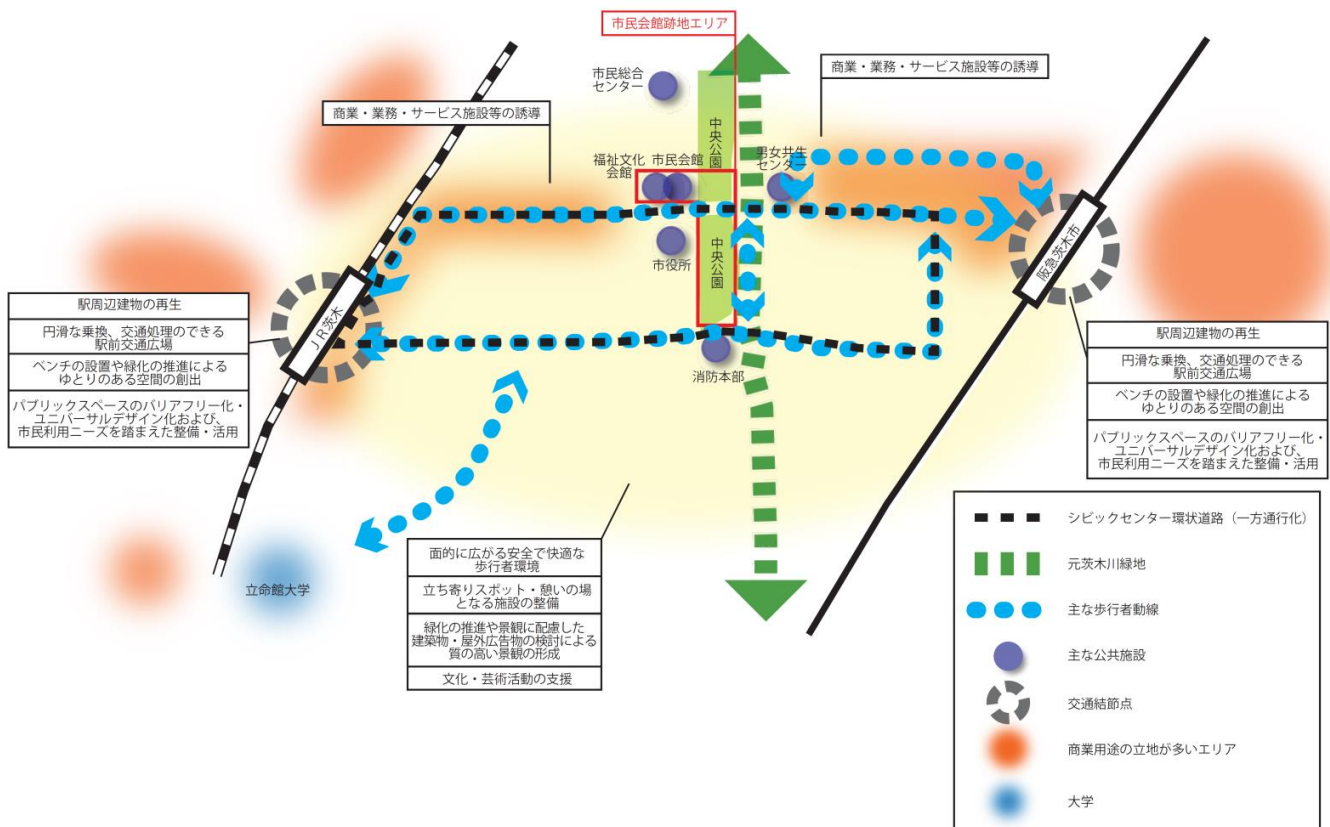
都市構造の区分 ① 中心市街地（都市拠点）

●目指す地域イメージ

- ・多くの市民等が訪れ、利用するための「場」「機能」「交通」が集積し、「人」「モノ」「カネ」に加えて「感性」が循環し交流する地域
- ・「医療・福祉」「子育て」「文化」などに関する施設機能が組み込まれることによる来訪者の増加・交流の促進が見込まれる地域
- ・市民が生活に彩りを持たせることのできる付加価値の高い機能を有する地域
- ・歩いて暮らせる機能充実と交通環境の整った地域
- ・広域ネットワークのハブ※となる交通結節機能の整った地域
※ネットワークの中核を担う拠点のこと

●施策展開方針

- ・駅周辺の総合的な再生
- ・面的に広がる安全で快適な歩行者環境の整備
- ・円滑な乗換、交通処理のできる駅前交通広場の整備



施策展開イメージ図

④茨木市立地適正化計画（平成 31 年（2019 年）3 月）

施策の考え方

現状の暮らしやすい都市構造を維持することを基本的な施策とし、将来、顕在化することが想定される課題を低減させる施策及び課題への予防的措置のための施策と、中心市街地の魅力を向上させるための施策を両輪として取り組むことで、より暮らしやすい居住環境と魅力的な中心市街地を有する都市構造を構築していきます。

施策 6 中心市街地における交通結節点の機能強化

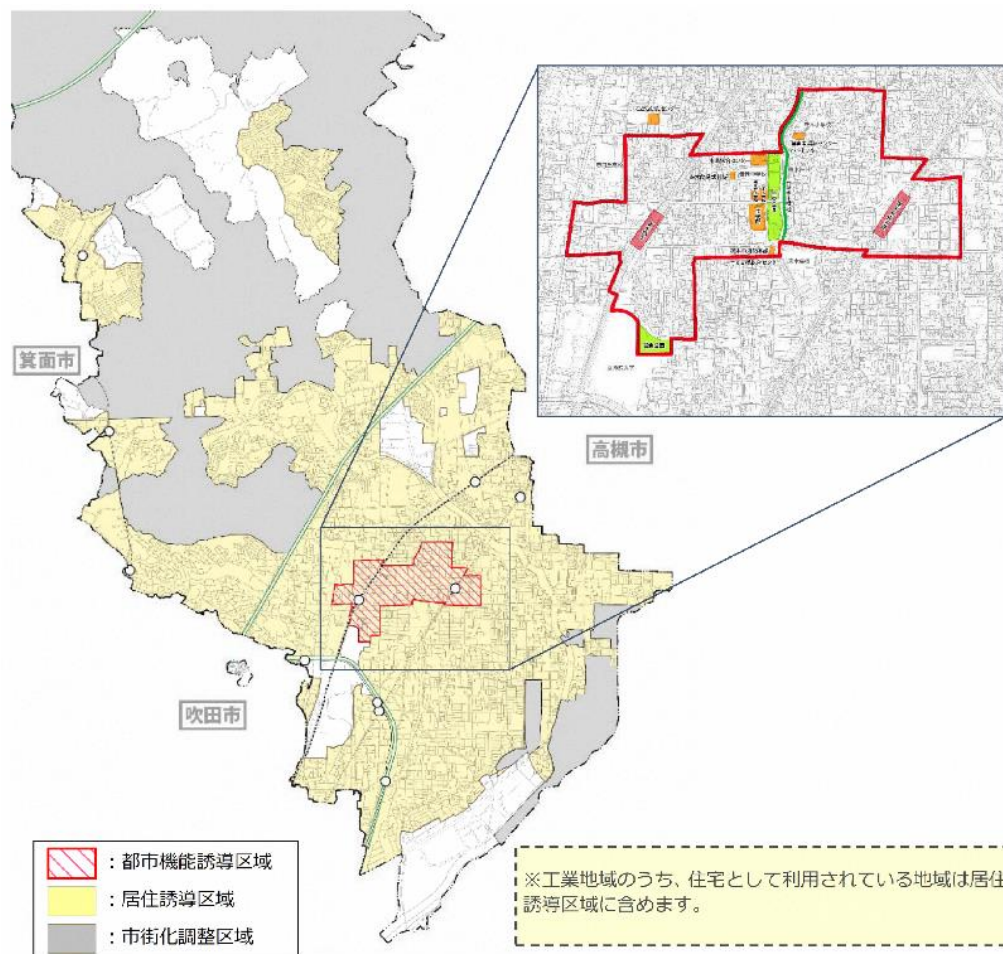
●取組 20 JR・阪急茨木の両駅前広場の機能向上

本市の交通結節機能を有する両駅前広場は、顕在化している交通課題への対応を図るとともに、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た市の玄関口にふさわしい再整備を行います。

●取組 21 JR・阪急茨木両駅前周辺の施設の再整備

両駅前ビル等周辺施設の再整備にあたっては、市街地再開発事業等を活用し、本市の拠点として、時代に即した多様な都市機能の導入と駅前広場と一体となった空間を創出し、中心市街地の活性化と魅力向上を図ります。また、再整備の検討については、周辺住民等の参画を得ながら進めていきます。

居住誘導区域・都市機能誘導区域



⑤次なる茨木・グランドデザイン

●将来（長期的）目指すまちの構造について

- ・市民会館の建替え、J R 茨木駅、阪急茨木市駅の再整備にあたり、統一感のある中心市街地の整備を図るための将来イメージやコンセプト（次なる茨木の姿）を示すものとして、平成 29 年（2017 年）に茨木市がたたき案を提示し、多様な主体が関わり、共有・発展しながらつくりあげる取組を開始した。都市デザイン（ハード・ソフトのデザイン）の方向性を示すとともに、エリア内の各ゾーンの方角性を表している。

「次なる茨木」のまちづくりに求められるもの（コンセプトへの導入）

- ◎都市と自然がつながる、茨木らしい中心市街地の姿
- ◎大都市のような賑わいではなく、茨木ならではの「コト＝活動、体験」による賑わい
- ◎多様な主体が出会い、活動することによる、センスや感性が反応し合う場や機会づくり
- ◎必要な機能を優先するだけではなく、余裕やゆとりのある空間づくり

【ブランドメッセージ・市制施行70周年】

次なる 茨木へ。

茨木には、次がある。

茨木には、次がある。
大阪市・京都市に次ぐ街。
自然と都市が次いでいる街。
次世代と育む学生が多い街。

次々とひろがる、はてしない未来。

黄色い斜めのストライプ。
その角度は、地球の「地軸」と同じ23.4度。
地軸の傾きは日本に四季をもたらす。
次々と、この街を未来へいざなっている。

次なる茨木は、どうなるだろう。
次なる茨木は、何をやるだろう。

次なる茨木へ。
茨木市の新しいメッセージです。

コンセプト

『都市と自然が次いでいる中心市街地』

都市的要素

- 便利 交通の便が良い
コンパクトな立地
歩いて買い物できる
個性的な店舗
- 賑わい
- 次世代 大学生、若者等



「次いでいる場所」づくり

- つながる 都市、自然、人
- 連続する 元茨木川緑地
一方通行化
- 接点となる 駅、市民会館等



自然的要素

- 緑 元茨木川緑地
中央公園
- 歴史 茨木城下、在郷町
川端康成文学館
- 文化 北部地域への玄関口



＝ 活動が生まれる中間領域（公共・民間）を積極的につくりだす

キーワード

◎サードプレイス※1

- ・居心地がよい
- ・緑が感じられる
- ・目的がなくても憩える

◎デザイン

- ・質が高い
- ・統一感がある
- ・活動したくなる

◎リノベーション※2

- ・今あるものの良さを活かす
- ・価値を再発見する

◎フェス※3

- ・参加したくなる
- ・訪れたくなる
- ・賑わう

■まちづくりの骨格図

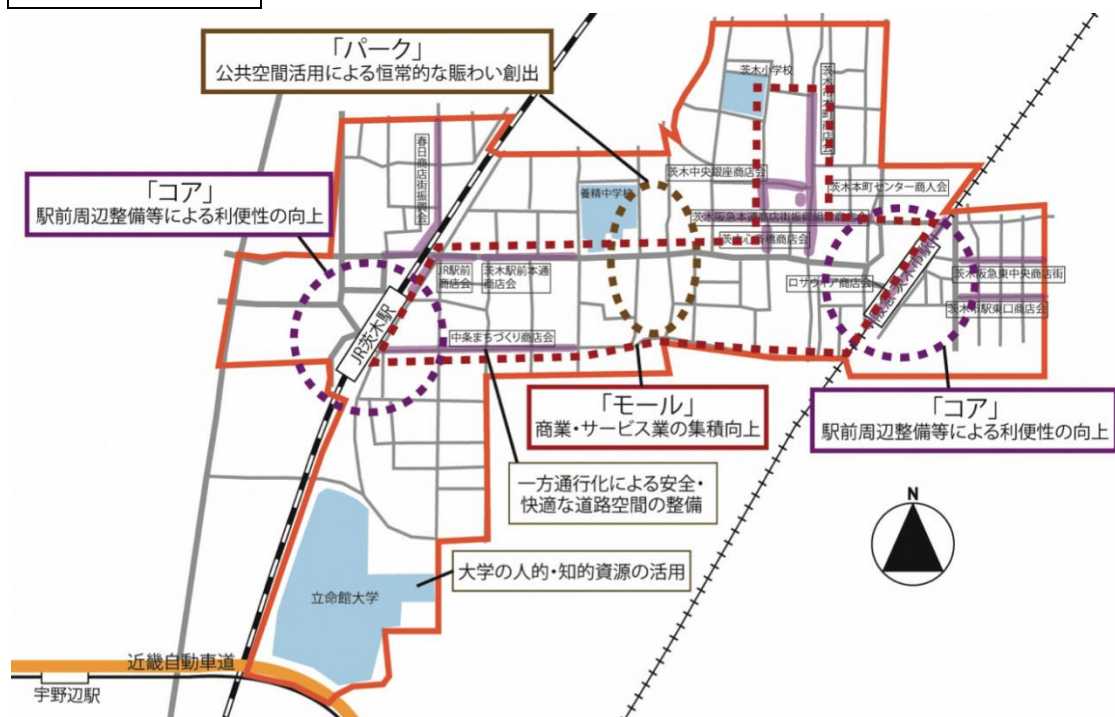


⑥茨木市中心市街地活性化基本計画（令和元年（2019年）12月）

●将来（長期的）目指すまちの構造について

本市の中心市街地は、広域交通結節点の間が徒歩圏内であり、その中間地点に市民の憩いの場となる公園や緑地があるという恵まれた都市構造である。この長所を活かし、エリアの玄関口であるＪＲと阪急の両鉄道駅周辺での施設整備と、エリアの中央にある公園等の公共空間の活用により、集客の核となる「２コア１パーク」を形成する。また、それらを繋ぐ「モール」として、商店街等の活性化を図る。これらの取組の結果、商業・サービス業等の多様な業種・業態の店舗集積向上により、「２コア１パーク&モール」の新たな都市構造を実現し、市内外からの中心市街地への集客を高める。

中心市街地の将来像

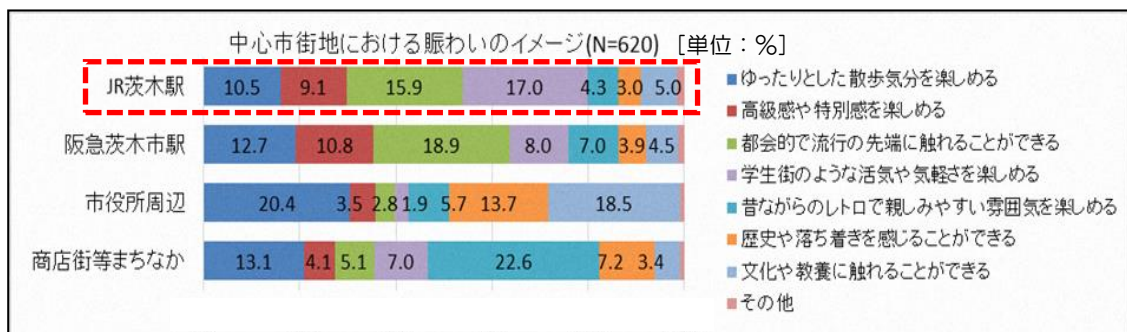


《参考》 市民アンケート（中心市街地活性化に関するアンケート）

平成 28 年 11 月実施、無作為抽出した 18 歳以上の市民 2,000 人に送付

中心市街地内の各エリアに対して期待する賑わいのイメージ

- ・ＪＲ茨木駅周辺には、「学生街のような活気や気軽さを楽しめる」、「都会的で流行の先端に触れることができる」といった賑わいが期待されています。



平成31年(2019年)3月 中間見直し)

施策 9：駅前広場の整備

9-3：JR茨木駅（西口駅前広場の再整備等）

- ・ＪＲ茨木駅西口駅前広場は、昭和４５年の大阪万博の開催に合わせて整備され、これまで歩道橋の増設やエスカレーターの設置、信号機の設置など部分的な改良を行ってきました。しかし、通過交通が駅前広場内に流入する形状や、駅舎側からバス停までの移動がバリアフリーに対応できていないなどの課題が指摘されています。
- ・周辺でのまちづくりを踏まえた市民の暮らしを躍動させる交通拠点の創出を目指し、市の玄関口としてのＪＲ茨木駅周辺の魅力向上を図る。
- ・再整備に向け、地元住民や関係機関と意見交換を行いながら進める。



図 将来の交通体系イメージ（時点更新）

⑧茨木市景観計画（平成 24 年（2012 年）7 月策定）

J R 茨木駅、阪急茨木市駅周辺地区では、茨木市の玄関口そして中心市街地にふさわしいシンボル景観として本市の景観形成を先導する景観をめざす。

⑨茨木市バリアフリー基本構想（平成 28 年（2016 年）3 月策定）

4.2 移動円滑化の基本的な考え方

4.2.1 J R 茨木・阪急茨木市駅周辺地区

J R 茨木・阪急茨木市駅周辺地区における移動円滑化の基本的な考え方は以下のとおりとします。

●茨木市の顔となるバリアフリーなまちとして

本地区は、茨木市の中心市街地であり、市役所をはじめとする市の主要な施設が多数立地しています。また、商店街をはじめとした賑わい拠点として、市内外や外国人を含めた多数の来訪者が訪れます。

茨木市を代表する地区として、市民や市内への来訪者が円滑に移動できるバリアフリーを進めていく必要があります。

●交通結節点の機能強化

本地区には、市内でも乗降客数が多く、大阪・京都都市圏へのアクセス拠点である J R 茨木駅と阪急茨木市駅、また市内外を結ぶバスの拠点となるターミナルが駅に隣接しています。

これら交通結節点の移動の円滑化を図ることで、茨木市の賑わいへとつなげていくことが求められます。

実施すべき特定事業等

（４）駅前広場等

１）J R 茨木駅西口：再開発事業等による駅前広場改修

⑩茨木市緑の基本計画（平成 28 年（2016 年）3 月策定）

J R 茨木駅、阪急茨木市駅、商業業務地区などを含む茨木市の中心市街地において、オープンスペースの確保や公共公益施設、民間施設の敷地内緑化、壁面緑化などを推進する。また、緑化重点地区として位置付けられており、民間と行政の連携による緑化の取組を推進する。

⑪茨木市居住マスタープラン（令和 2 年（2020 年）3 月策定）

（施策 2-1-1）暮らしやすい都市環境の充実

心地よい住まいを確保するため、都市計画マスタープラン、立地適正化計画、総合交通戦略等の関連計画に基づき、暮らしに必要な都市機能の維持、充実に図り、安全で安心できる居住環境の形成をめざします。

【主な取組み（一部抜粋）】

- ・建築物や公共空間のバリアフリー化の推進
- ・快適な移動を支える公共交通の維持・充実

3. 主な社会動向

① SDGs（持続可能な開発目標）

SDGs は、2016 年から 2030 年の 15 年間で達成すべき、世界共通の目標として 2015 年 9 月国連に参加している全 193 カ国によって採択されました。「誰一人取り残さない」を誓い、2030 年以降も持続可能で多様性・包摂性のある社会の実現を目指すとされています。本市の総合計画が目指す方向性と同様であり、ＪＲ茨木駅西口駅前周辺の再整備に関する各主体の SDGs に対する理解を深めるとともに、各主体のさらなる連携を促し、本事業に取り組んでいきます。



②コンパクト+ネットワーク（国土交通省：国土のグランドデザイン 2050）

今後のまちづくりは、急激な人口減少と高齢化を背景に、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することにより、高齢者や子育て世代等が安心して暮らせる生活環境を実現し、持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっております。福祉や交通なども含めて地域公共交通と連携し、都市全体の構造を見直すこと、すなわち『コンパクト・プラス・ネットワーク』の推進が求められています。

本市では、これまでの計画的なまちづくりにより、この国が提唱する『コンパクト・プラス・ネットワーク』が概ね実現され、総じて暮らしやすい環境にあると言えますが、将来にわたって維持・充実していくことを目指し、立地適正化計画の策定などの取組みを実施していますが、それらの内容は、ビジョン策定にあたっても十分考慮し、取り組んでいきます。

③市街地整備 2.0 『「空間」・「機能」確保のための開発』から 『「価値」・「持続性」を高める複合的更新』へ～

国土交通省が設置した産官学の市街地整備関係者からなる「今後の市街地整備のあり方に関する検討会」において令和2年3月にその報告がとりまとめられ、市街地整備に取り組むべき新たな方向性が提示されました。

（1）基本的な考え方

かつて、戦後から高度経済成長期、いわゆる右肩上がりの時代における市街地整備は、行政が中心となって土地区画整理事業や市街地再開発事業等の法定事業を主な手法として活用し、街路や公園等の公共空間を確保するとともに、宅地の整形化・建物の不燃共同化を大前提に志向した開発を行うことが中心であったと言える。

一方、求められる市街地のあり方が、「機能鈍化」を基礎とした「合理的な市街地」から「様々なアクティビティが展開される、持続可能で多様性に富んだ市街地」へと転換し、市街地整備が直面する課題も多岐に渡るものとなっている中、市街地整備の進め方についても転換が必要である。

多岐に渡る課題にトータルな視点から対応し、求められる市街地を実現するためには、エリア全体を複合的に更新することで価値を高め、その価値を持続させていくことが重要である。

その際、以下の点に留意する必要がある。

- ①公民多様な主体が連携し、エリアのビジョン（将来像）を構築・共有すること。

- ②事業手法ありきではなく、エリアの状況や必要性に応じて、場所や機関を限定した社会実験、空き地等の暫定利用、リノベーション、街路や広場等の公共空間の再構築・利活用、任意建替、土地区画整理事業や市街地再開発事業等の法定事業、エリアマネジメント活動等、多様な手法の中から最適なものを選択し、組み合わせること。
- ③一斉にエリア全体の整備・更新を行うのではなく、段階的・連鎖的に展開することで、エリアの中で取組みを循環させ、エリア全体としての持続的な更新と価値向上を図ること。
- ④ワークショップや社会実験、暫定利用の取組等できることからはじめ、徐々に大きなプロジェクトに移行していく LQC（Lighter, Quicker, Cheaper）アプローチの視点を持つこと。
- ⑤不確実性が増す中、更なる社会・経済情勢の変化等に対応するには、ビジョンそのものも固定的なものとするのではなく、必要に応じて随時更新していくこと。
- ⑥「所有に重きを置いた取組」から、「利用に重きを置いた取組」へと考え方の転換を図ること。

各取組においても、個々の事業区域を越えたエリア全体を視野に入れ、個別事業間の空間的・時間的な連鎖や事業性を予め考慮しながら進めることが必要である。

取組の実施段階では、ビジョンの構築・共有、事業実施、運営のサイクルを回しつつ、結果を都度フィードバックし、必要に応じて方向性を修正しながら進めること（ポジティブスパイラル）が望まれる。

そして、エリアの中で、各取組とそれを取り巻く環境（ビジョン、関連する取組、実施主体、地域資源、地域の経済活動等）が相互作用しながら存在する、ビジョンの策定・共有、事業実施、運営の循環から成り立つバランスの取れたモデル、いわば「エコシステム（生態系）」というべき推進環境が求められている。

以上から、市街地整備の進め方は、『行政が中心となって公共空間の確保・宅地の整形化・建物の不燃化共同化を大規模に志向した開発』から、『「公民連携」で「ビジョン」を共有し、「多様な手法・取組」を組み合わせて、「エリアの価値と持続可能性を高める更新』へと、大きく転換する必要がある。

つまり、これまでの『「空間」・「機能」確保のための開発』を「市街地整備 1.0」とすれば、ポジティブスパイラルにより、『「価値」・「持続性」を高める複合的更新』を進める「市街地整備 2.0」とも呼ぶべき考え方へと転換が必要である。

④ウォーカブル推進都市

世界の多くの都市で、まちなかを車中心から人中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組が進められています。

令和元(2019)年6月に「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」は、今後のまちづくりの方向性として『「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生』をとりまとめました。国土交通省はこの提言を受け、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、ウォーカブルなまちづくりを共に推進する「ウォーカブル推進都市」を募集しました。本市もウォーカブル推進都市に賛同しています。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

(今後のまちづくりの方向性(令和元年6月26日「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」提言より))

国土交通省

- 官民のパブリック空間(街路、公園、広場、民間空地等)をウォーカブルな人中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成
- これにより、多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力・磁力・国際競争力の向上が内外の多様な人材、関係人口を更に惹きつける好循環が確立された都市を構築

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進
※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能



都市構造の改変等

- 都市構造の改変(通過交通をまちなか外へ誘導するための外周街路整備等)
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- データ基盤の整備(人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等)等

居心地が良く歩きたくなるまちなか(イメージ)

Walkable	歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。
Eye level	まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラベがあり、ガラス張りで見え、人は歩いて楽しくなる。
Diversity	多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
Open	開かれた空間が心地良い	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。



駅前のトランジットモールと広場創出(福岡県福岡市)



緑豊かな公共空間の創出(福岡県北九州市)



公園の芝生や民間力の活用で再生(東京都港区)

図：「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

(出典：国土交通省HP)

⑤デジタル化の急速な進展・新型コロナ危機を契機としたまちづくり

国土交通省では、令和2年3月頃から新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした、目指すべきまちづくりの方向性の検討が進められています。

新型コロナ危機を契機として、在宅勤務やテレワークの急速な進展、自宅での活動時間の増加など、人々の生活様式は大きく変化しました(ニューノ

ーマル)。

そのような状況において、オープンスペースや街路空間、商業・業務等の都市機能施設、都市交通施設などこれまで整備された様々な都市アセットをサービスや機能の観点から最大限に利活用し、その価値を高めていくことが有効とされています。センシングやデータ分析に基づく混雑状況の可視化や自動運転など、IoT や AI 等の新技術とまちづくりを組み合わせることで生み出されるサービスの提供を通じて、既存の都市アセットを柔軟に利活用する取組が全国で広がっています。

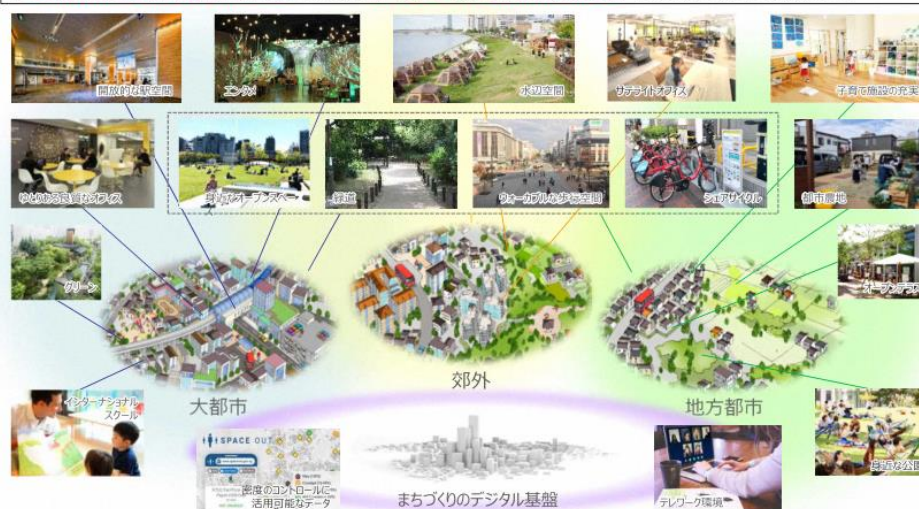
また、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、過密を回避する観点から、通勤、通学、レジャー等あらゆる場面で行動のあり方を見直す動きが出て来ています。交通結節点においても、ゆとりある空間や工夫された動線などの整備が求められています。

交通結節点の将来像の検討においては、「まちを良くする」視点を欠かすことはできず、近年の社会情勢の変化により、これまで想定されていない多様な機能が求められていることを踏まえ、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、周辺街区と連続する「駅まち空間」として一体的に捉え、柔軟な発想での空間整備、機能配置を検討する視点が重要となっています。

新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性（イメージ）

国土交通省

- 人々の働く場所・住む場所の選択肢を広げるとともに、大都市・郊外・地方都市と、規模の異なる複数の拠点が形成され、役割分担をしていく形が考えられる。
- 複数の用途が融合した職住近接に対応し、様々なニーズ、変化に柔軟に対応できるようなまちづくりが必要。



図：新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性（イメージ）

（出典：国土交通省HP）



図：駅まち空間（出典：国土交通省HP）

⑥中核中核都市

中核中核都市とは、東京圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）以外に存する地方公共団体のうち、昼夜人口比率が概ね 1.0 未満の都市を除いたものであり、本市は中核中核都市に該当し、近隣市町村を含めた圏域全体の経済、生活を支え、圏域から東京圏への人口流出を抑止する機能を発揮することが期待されています。

そのため、中核中核都市には、①産業活動の発展のための環境、②広域的な事業活動、住民生活等の基盤、③国際的な投資の受入環境、④都市の集積性・自立性等の機能・性格が備わっていることが求められています。

⑦大阪北部地震をはじめとする激甚化する自然災害

平成 30（2018）年 6 月 18 日に発生し、市内で震度 6 弱の揺れを観測しました。死者 1 名、負傷者 102 名、建物被害は、全壊 3 棟、半壊 95 棟、一部損壊 13,510 棟の被害が生じました。その他にも、台風やゲリラ豪雨など、大きな災害の発生に備え、ビジョンにおいても、防災や減災の取組みについて検討を行います。

4. 中心市街地内のまちづくりに関する主な取組み

中心市街地における各施策を点（施設や取組単体）でとどめるのではなく、面（中心市街地）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・活動へと波及させていく視点が重要です。

関連性や連携の視点を持って各施策を進めることで、相乗的な効果が発揮され则认为しています。



図：中心市街地での代表的な取組み（主な整備と検討中の取組み）

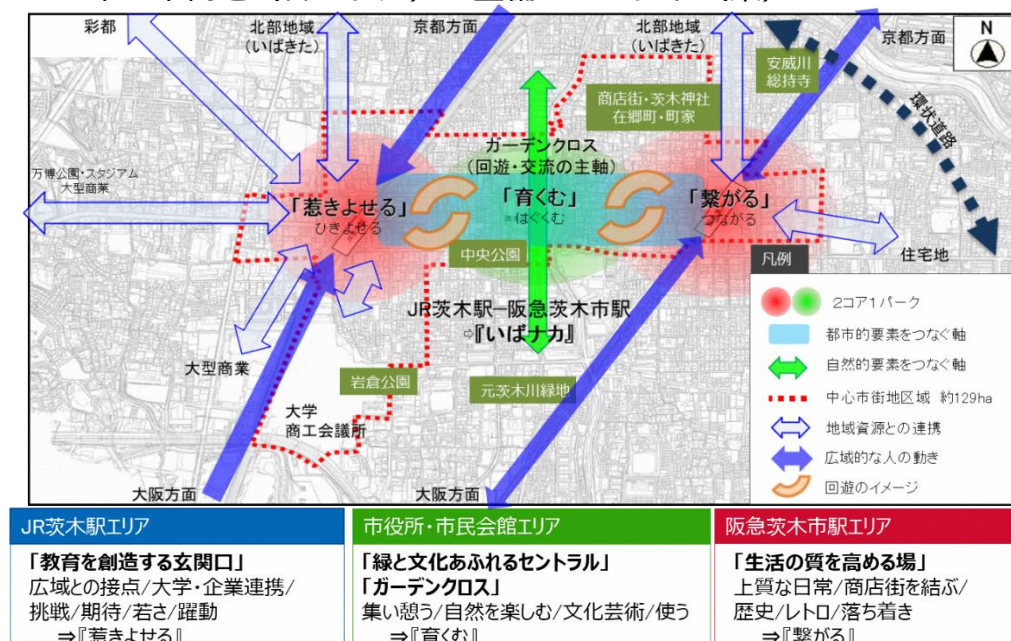
また、取組み中の阪急茨木市駅西口駅前周辺整備基本計画（案）において、中心市街地（各エリア）の整備コンセプト（案）を示しています。

【阪急茨木市駅西口駅前周辺整備基本計画（案）令和2年（2020年）6月から抜粋】

（3）中心市街地（各エリア）の整備コンセプト（案）

今後の整備にあたっては、地域の特徴やイメージを大切に、市民の皆さまや民間事業者等とも共感・共有しながらそれぞれに魅力のあるまちづくりを行うことが重要です。エリアの価値を高め合う相乗効果を生み出す中心市街地となるよう進めていきます。

▼中心市街地（各エリア）の整備コンセプト（案）



※各エリアの整備コンセプトとして上図に示すものは案であり、今後も市民の皆さまと一緒に共感できるキーワードを作っていきたいと考えています。

■両駅の各拠点の特徴

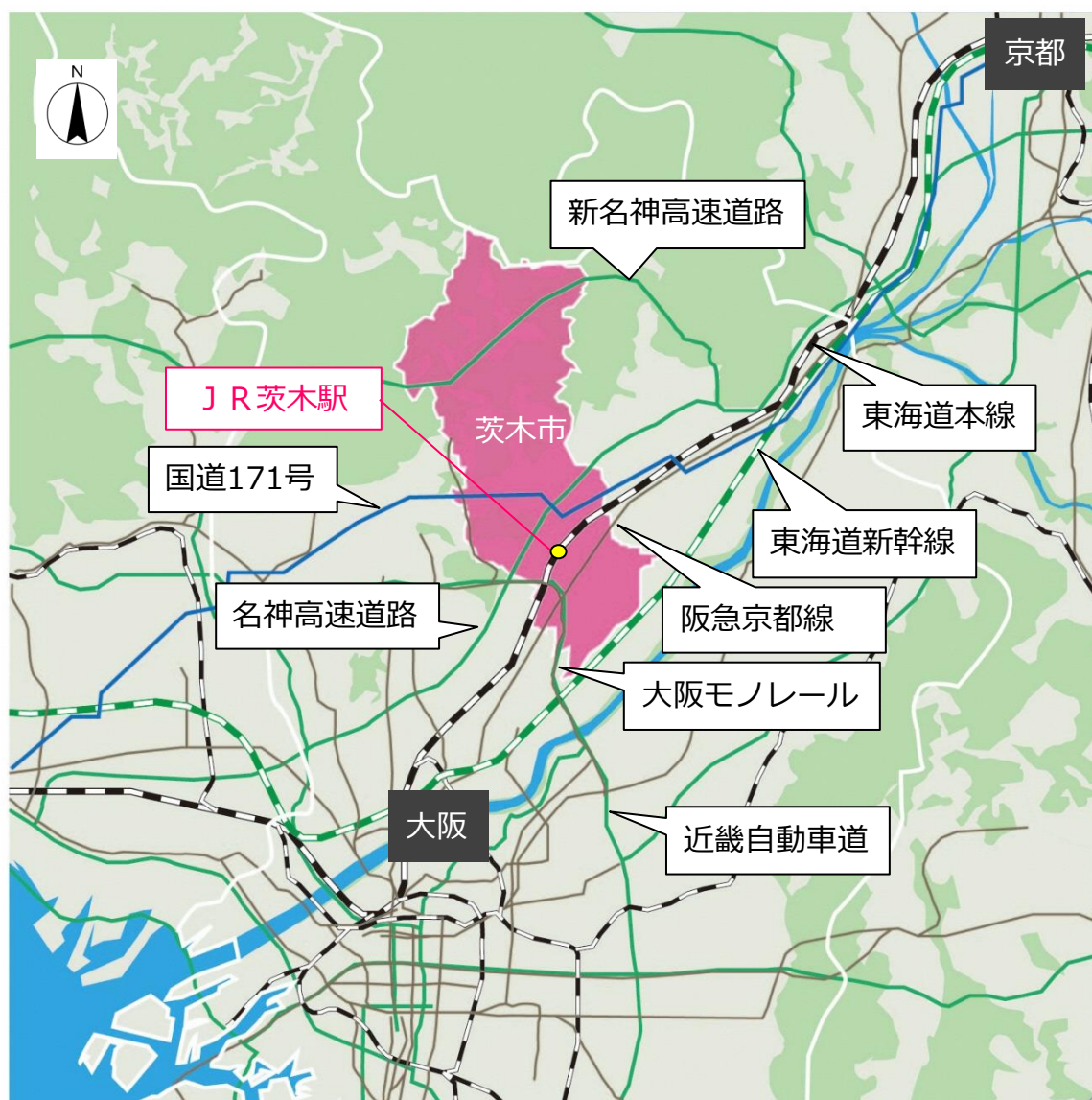
両駅の特徴	J R 茨木駅（西の玄関口）	阪急茨木市駅（東の玄関口）
駅	- JR 京都線の快速停車駅 - 市内で最も乗降客数が多い。 - 通勤や通学等の定期券での利用が比較的多い。（定期券約 70%、定期券以外約 30%（平成 30 年度（2018 年度））	- 阪急京都線の特急停車駅 - 市内で 2 番目に乗降客数が多い。 - 市内の隣接駅（総持寺駅、南茨木駅）からの定期券以外での利用も比較的多い。（定期券約 54%、定期券以外約 46%（平成 30 年度（2018 年度））
人の動線	・駅から放射状に広がっている。	・駅中心に東西の動線が形成されている。
商業	2km 圏内に、大規模のイオンモール茨木、中規模のイオン新茨木店が立地している。 5km 圏内に、特大規模のららぽーと EXPOCITY が立地している。	2km 圏内に、中規模のイオン新茨木店が立地している。 - 周辺に 9 つの商店街が立地している。
駅の周辺	・大学や大企業が近い。	・茨木神社、茨木別院等の歴史的資源が周辺に立地している。

Ⅲ 地区の特性と課題

1. 本市の特性

(1) 日本の国土軸に位置する

本市は、日本の国土軸に位置し、J R 東海道本線・阪急京都線・大阪モノレールの鉄道網や名神高速道路・新名神高速道路・近畿自動車道、国道等の主要な幹線道路網が整備され、交通利便性が高いという特性があります。



図：茨木市の位置

（２）現在も人口が増加傾向

市の人口は現在も増加傾向にあり、人口推計によると、人口減少に突入する時期は全国や大阪府の平均よりも遅い見込みとなっています。

- ◆茨木市の総人口は、約 28 万人で、大阪府下の市町村で第 8 位です。
（2015 年・国勢調査）
- ◆2010 年から 2015 年の 5 年間で 5,038 人の転入超過となっています。（2010 年及び 2015 年・国勢調査）
- ◆15 歳未満の割合が全国や大阪府と比べて高く、15 歳以上 65 歳未満の生産年齢人口の割合も高い傾向にあります。（2015 年・国勢調査）
- ◆全国（2010 年）や大阪全体（2015 年）の人口はピークを過ぎていますが、本市の人口ピークは 2025 年と予測されており、現時点では、上昇傾向にあります。（国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所の推計をもとに作成）

（３）大都市へのアクセスが良好

J R 茨木駅は、大阪（業務集積地）と京都（観光地）の間に位置し、J R 東海道本線沿線であることから、京阪神エリアへのアクセス性が良く、新幹線利用が可能な新大阪駅も近く、広域とつながる強みがあります。

- ◆大阪駅まで約 13 分（快速利用）
京都駅まで約 23 分（快速利用・高槻駅から新快速利用）
- ◆新幹線利用で、J R 茨木駅から東京まで約 3 時間、名古屋まで約 1 時間半、金沢まで約 3 時間、広島まで約 2 時間、博多まで約 3 時間であり、3 時間以内に、日本の主要都市への移動が可能。

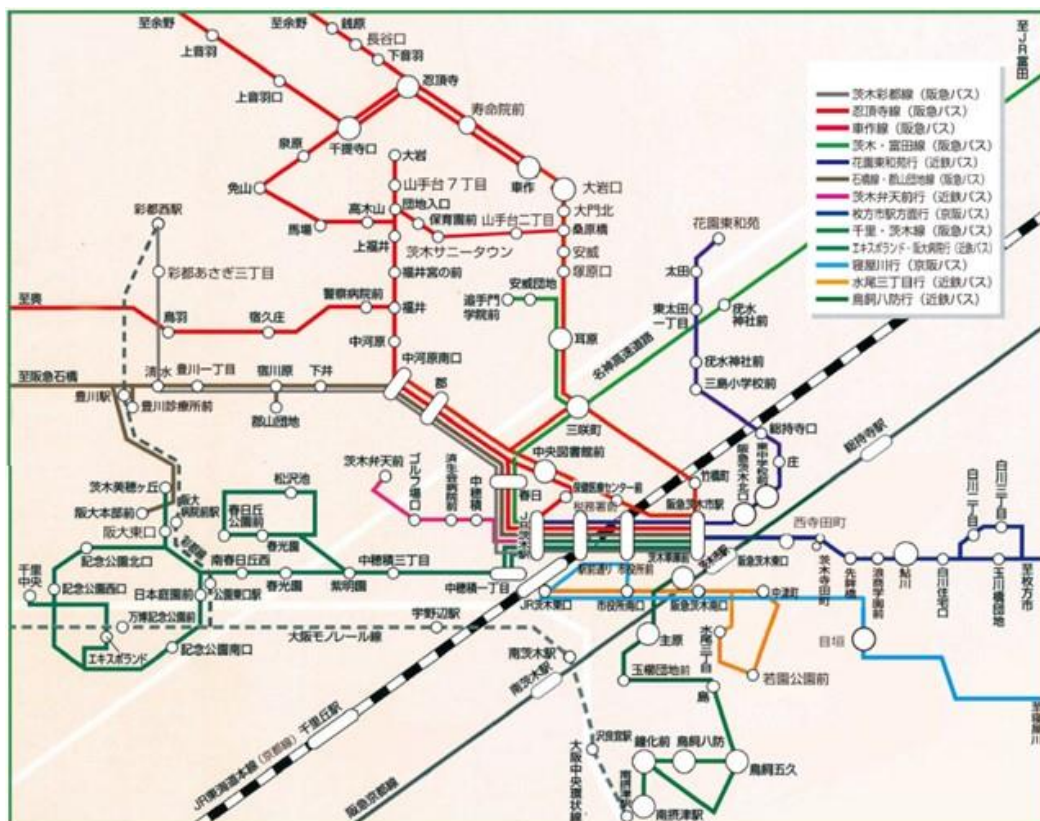
2. JR 茨木駅周辺の特性

(1) 交通利便性が高く、市内外からの通勤・通学での人の往来が多い

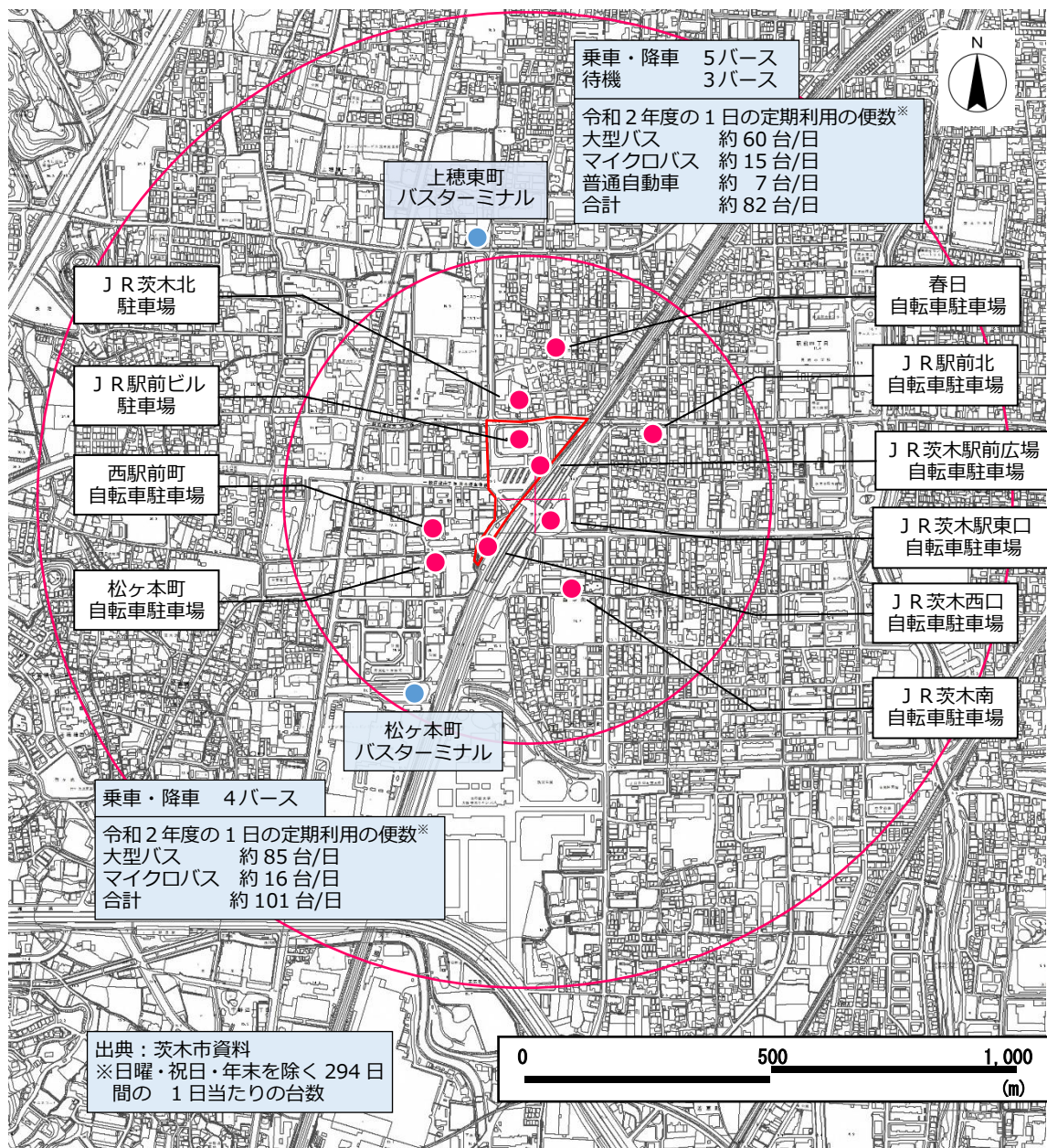
- ・ JR 茨木駅は、駅利用者が市内鉄道駅の中で最も多く、JR 西日本エリアの駅の中でも上位に位置しています。

- ◆ JR 茨木駅の乗降客数は一日あたり約 10 万人。JR 西日本営業エリアでは、16 番目に利用者が多い。(出典：JR 西日本HP 2019 年度一日平均)
- ◆ 茨木市内の鉄道駅の中で最も利用者が多く、定期利用者割合も最も高い。(出典：茨木市統計書)

- ・ JR 茨木駅を起・終点とする交通手段の上位 3 つは、徒歩(44%)、バス(24%)、自転車(21%)。(出典：平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査)
- ・ JR 茨木駅は、駅周辺に居住する市民の自転車利用、市域各地に居住する市民のバス利用がそれぞれ多く、広範囲からの人の往来があります。
- ・ JR 茨木駅の周囲には、市内の業務地への通勤や大学等への通学のためのバスターミナルが設置され、市内外から多くの人の往来があります。



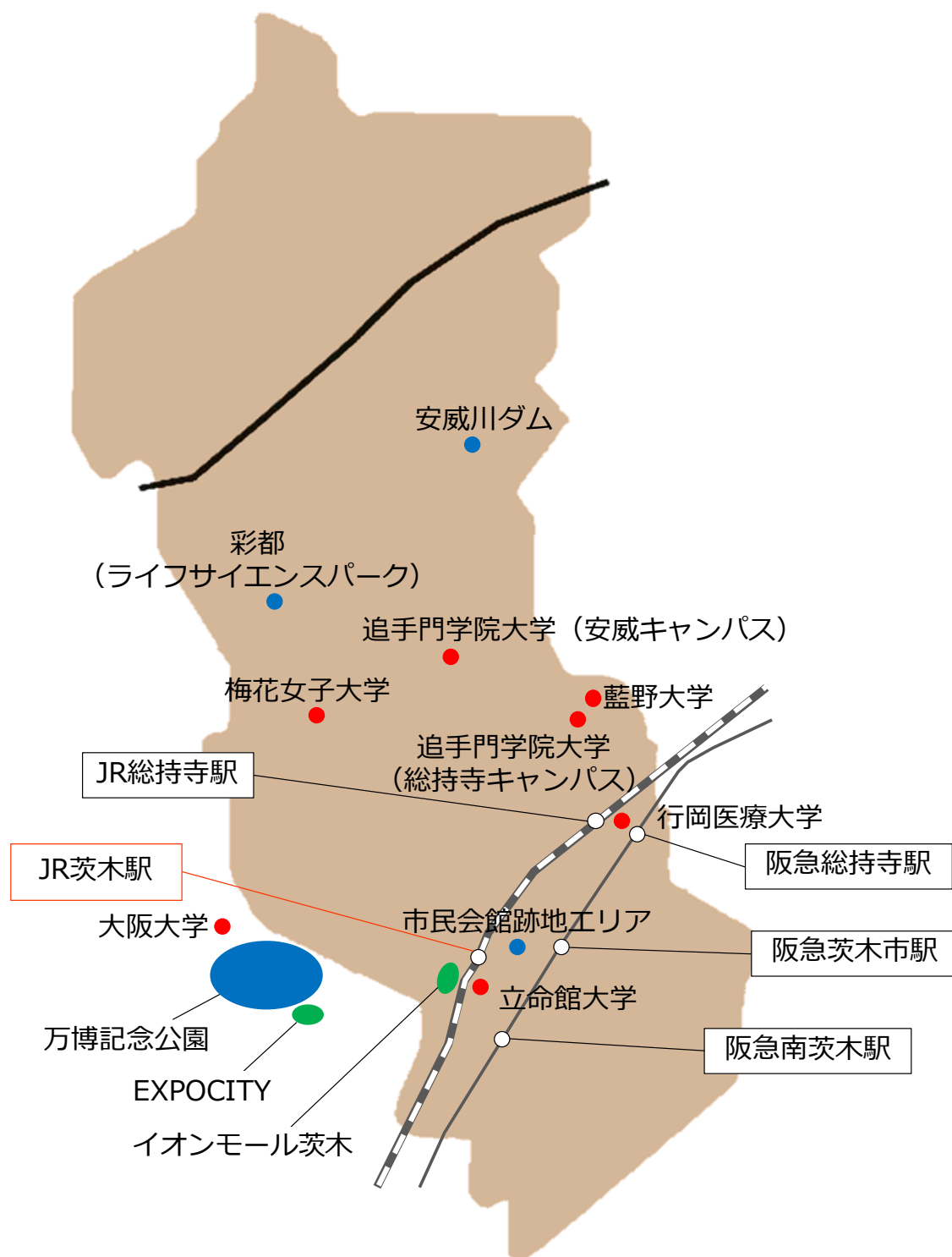
図：市内の路線バス運行図（出典：茨木観光協会HP）



図：JR 茨木駅周辺の自転車駐車場及び送迎用バスターミナルの位置図

（２）中心市街地や北部地域など広域なエリアの玄関口

- ・ＪＲ茨木駅は、本市中心市街地西側に位置しており、彩都・万博公園・大規模商業施設・大学や市内企業にアクセスする玄関口となっており、多くの人々を惹きよせるポテンシャルを有しています。



図：茨木市及び周辺の主要施設

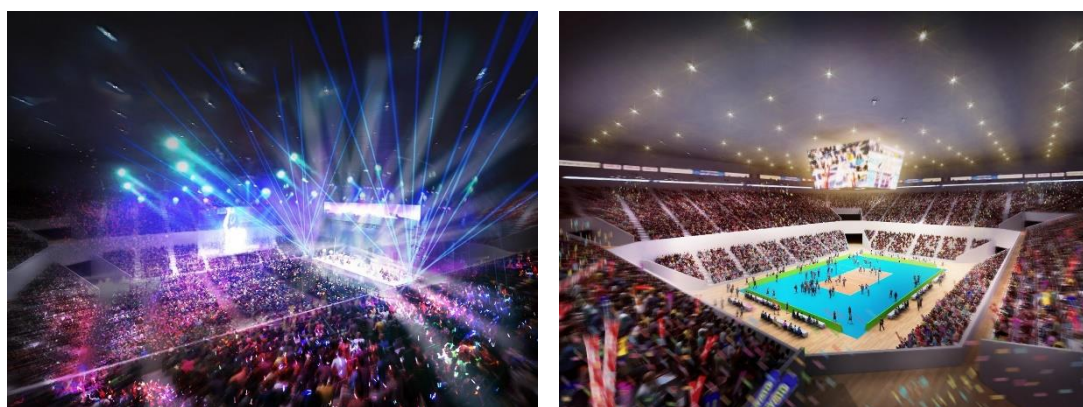
（３）さらなる駅利用者増加の可能性

- ・ 在学生の約 6 割がＪＲ茨木駅を利用している立命館大学大阪いばらきキャンパスでは、令和 6 年 4 月、さらに 2 学部の茨木キャンパスへの移転が予定されています。

また、大阪府では、万博記念公園駅前周辺地区の活性化に向けて、「大規模アリーナを中核とした大阪・関西を代表する新たなスポーツ・文化の拠点づくり」に取り組んでおり、今後の人口増加や駅周辺活性化と相まって一層の駅利用者の増加が見込まれます。



出典：立命館大学 HP



出典：大阪府提供（アリーナの利用イメージ）

3. JR 茨木駅西口駅前周辺の課題

(1) 交通課題

駅前広場は、周辺道路の構造上、市中心部東西方向の通過交通が流入しており、駅前広場の利用目的の車両と通過目的の車両が輻輳しており、通勤ラッシュ時には交通渋滞も発生しています。



写真：西駅前東交差点



写真：駅前ビル南側道路状況

駅前広場には、エレベーターが設置されていますが、4番バス乗り場については、ペDESTリアンデッキから階段を利用しなければアクセスできず、バリアフリー未対応となっています。



写真：4番バス乗り場



写真：駅西口南側無信号横断歩道

駅周辺の駐輪場は利用者が多く、定期利用を新規に希望する待機者も存在します。また、企業や学校は、駅周辺のバスターミナルを利用し、送迎を実施していますが、利用が飽和していることや、駅から距離がある等の課題を抱えています。また、当地区周辺には、魅力的な拠点多く立地しているにもかかわらず、それらとのつながりが不十分なため、回遊性が低下しています。

(2) 駅前空間の課題

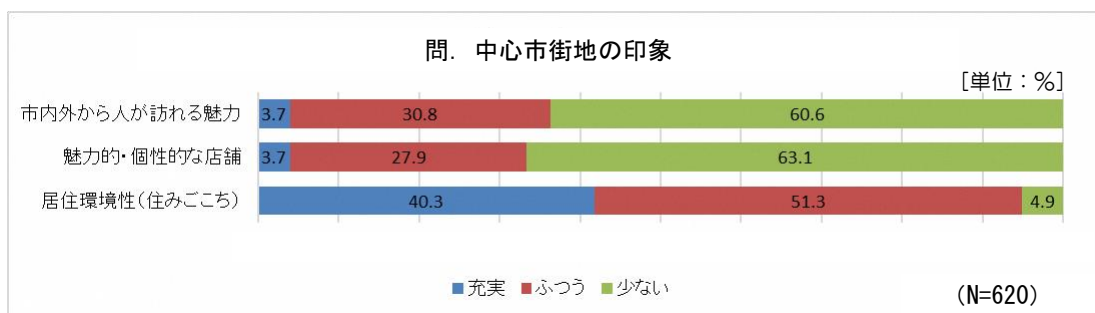
一日当たり 10 万人が利用する駅前に相応しい憩いや賑わいを創出する空間が求められていますが、駅前に立地する駅前ビルは、老朽化や耐震性能の不足に加え、空き店舗の増加、周辺地域とのつながり等の課題があります。



写真：駅前ビル



写真：駅前ビル（1階）

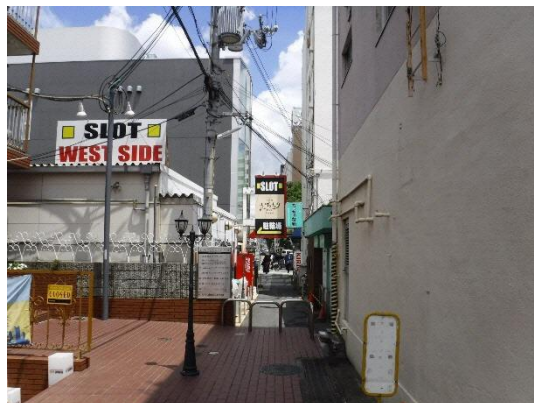


図：中心市街地の印象（出典：H28 中心市街地活性化に関するアンケート）

駅前広場の北東側及び南側に隣接している密集した市街地には、狭小道路に面して建物があり、緊急車両が近づけないことや火災の延焼の恐れがあるほか、地区内に浸水想定区域を含むなど、防災性が不足しています。

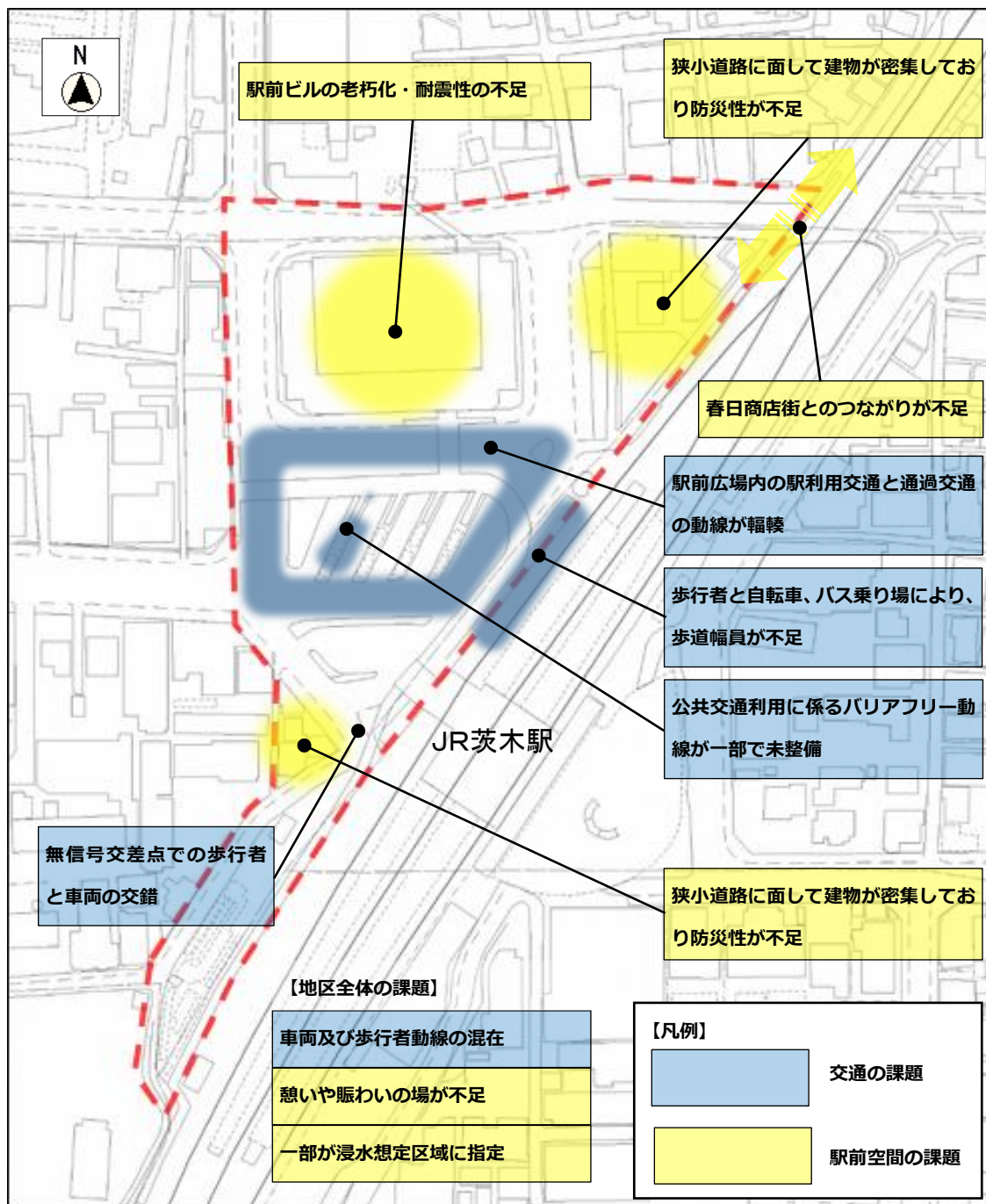


写真：北東側狭小道路



写真：南側狭小道路

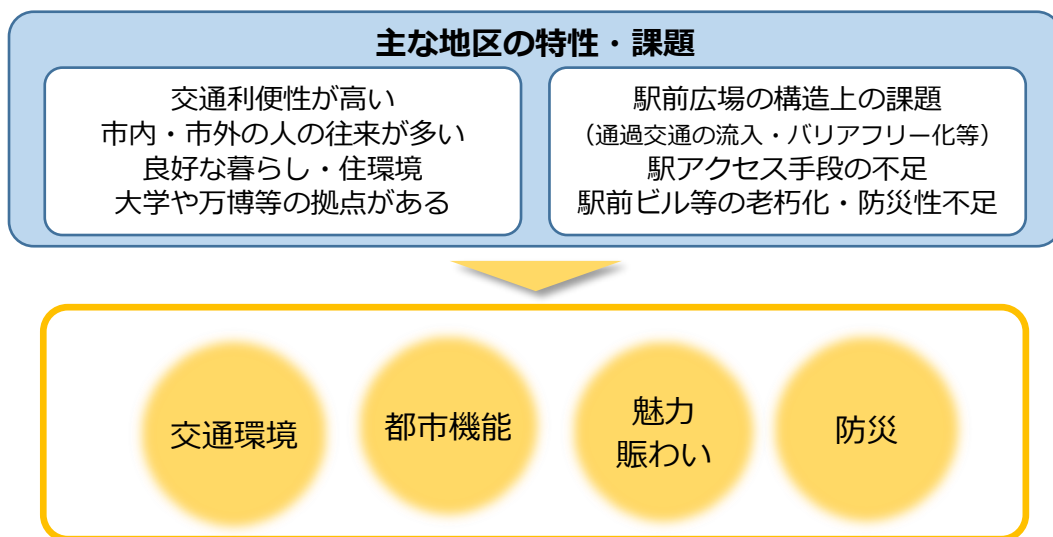
【地区内の課題】



Ⅳ J R 茨木駅西口駅前周辺まちづくりの方向性

1. 地区の特性・課題と上位計画等との関連性の整理

今後のまちづくりに向けては、地区の特性を伸ばし、課題を解消していく具体策を講じていくことが必要となります。そのため、地区の特性・課題から重要な要素として『交通環境』、『都市機能』、『魅力・賑わい』、『防災』の4項目を掲げ、上位計画・関連計画や市民ニーズ、社会動向との関連性を以下のとおり整理します。



	交通 環境	都市 機能	魅力 賑わい	防災
【地区特性】 ・大都市へのアクセスが良好で交通利便性が高く、通勤・通学の利用が多い ・現時点で人口は増加傾向にある ・J R 茨木駅周辺には、大規模商業施設や大学が立地しており、幹線道路も整備済 ・J R 茨木駅西口駅前周辺は、市内外の人々の往来があり、まちの玄関口 ・さらなる駅利用者増加の可能性	● ● ● ●	● ●	● ● ● ●	
【地区課題】 ・駅前広場内の通過交通の流入、交通渋滞 ・バス利用に係るバリアフリー化 ・駅周辺の駐輪場待機者、送迎バスターミナルの不足 ・周辺拠点との回遊性の不足 ・駅前の老朽化や耐震性能の不足した建物、狭小道路に面した建物の密集	● ● ● ●	●	● ●	●

【上位計画・関連計画】	交通 環境	都市 機能	魅力 賑わい	防災
・魅力ある賑わい拠点を形成し、生活に彩りを持たせる地域【総合計画】 ・駅前広場等交通拠点としての機能を強化【都市計画マスタープラン】 ・商業・文化・生活支援機能が集約されたまちの拠点【 “ ” 】 ・時代に即した多様な機能の導入と駅前広場と一体となった空間の創出【立地適正化計画】 ・広域的な玄関口としての機能や場を備えた拠点【ランドデザイン】 ・駅前周辺整備等による利便性の向上【中心市街地活性化基本計画】 ・市民の暮らしを躍動させる交通拠点の創出【交通戦略】 ・茨木市の玄関口そして中心市街地にふさわしい景観の形成【景観計画】 ・再開発事業等による駅前広場改修【茨木市バリアフリー基本構想】 ・オープンスペースの確保、緑化の推進【緑の基本計画】 ・快適な移動を支える公共交通の維持・充実【居住マスタープラン】	●	●	●	
・茨木市内に住みたい理由【総合計画：定住意向】 「住み慣れている」、「交通の便が良い」、「住環境が良い」 ・市内外から人が訪れる魅力が少ない【中活計画：中心市街地の印象】 ・魅力的・個性的な店舗が少ない【中活計画： “ ” 】 ・学生街のような活気や気軽さを楽しめる【中活計画：期待する賑わいのイメージ】 ・都会的で流行の先端に触れることができる【中活計画： “ ” 】	●	●	● ● ● ●	
【社会動向】 ・住み続けられるまちづくり【SDGs】 ・高齢者や子育て世代が安心して暮らせる生活環境を実現し、持続可能な都市経営を可能とする【コンパクト+ネットワーク】 ・エリア全体を複合的に更新することで、価値を高め、その価値を持続させていく【市街地整備 2.0】 ・官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、内外の多様な人材、関係人口を更に惹きつける好循環が確立された都市を構築【ウォーカブル推進都市】 ・交通結節機能に関する施設を個々に考えるのではなく、周辺街区と連続する「駅まち空間」として一体的に捉え検討する【デジタル化・新型コロナ】 ・経済、生活を支え、圏域から人口流出を抑止する機能を発揮【中枢中核都市】 ・防災や減災の取組み【大阪北部地震】	● ● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●

2. まちづくりの方向性

関連性を整理した『交通環境』、『都市機能』、『魅力・賑わい』、『防災』の4項目の重要な要素を踏まえ、本地区のまちづくりの方向性を以下に示します。

方向性①

更なる交通環境の向上

J R茨木駅は、大阪や京都の都心部とのアクセスが良く、また市内の居住エリアをはじめ隣接市にもバス路線網が広がるなど、本市の主要な交通結節点です。

ウォーカブルな人中心の利用しやすい駅周辺の再整備や、公共交通等の利便性向上や、将来的な公共交通事業の継続性への配慮等について検討し、駅周辺の更なる交通環境の向上を図ります。

さらに、駅まち空間の利用者が増加することによって新快速停車の実現など、本市の魅力向上につながるポジティブスパイラル（良い循環）の形成を目指します。

方向性②

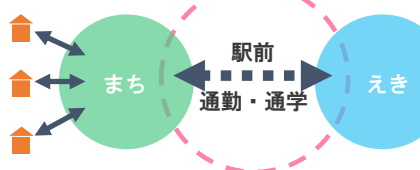
多様な都市機能の集積

J R茨木駅は、主に通勤・通学を目的に利用されています。そのため、働くことや学ぶことを支える機能等、通勤者や通学者が本地区に求める都市機能の導入を目指します。

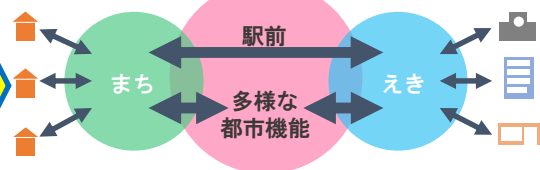
また、駅利用者だけでなく多様な市民ニーズにも応え、市民の暮らしの充実を図るために必要な都市機能も集積させ、本市の中心市街地のコアとしてふさわしい都市拠点を目指します。

都市機能の配置にあたって、駅とまちをつなぐこと（下記イメージ参照）に留意し、駅前と周辺の魅力が一体的・相乗的に発揮され、付加価値の高い駅前周辺を目指します。

<これまでのまちと駅の関係のイメージ>



<これからのまちと駅の関係のイメージ>



方向性③

持続性のある魅力・賑わいの創出

J R 茨木駅は、本市の西の玄関口であり、西口駅前周辺においては、玄関口にふさわしいシンボル景観とともに、本市の景観形成を先導することが求められています。また、多様な人を惹きつける空間や機能を備えた魅力のあるまちづくりを目指します。

また、駅周辺利用者の憩いや賑わいのためのオープンスペースや緑化空間等において、本市の特性である恵まれた交通環境や、6 大学 11 高校が立地する知的資源、活発な市民活動や企業等が連携し、将来にわたって市民の暮らしに寄り添い、生活に彩りを持たせる取組みを展開することで、更なる魅力的な空間となるなど、持続性のあるまちづくりを目指します。



方向性④

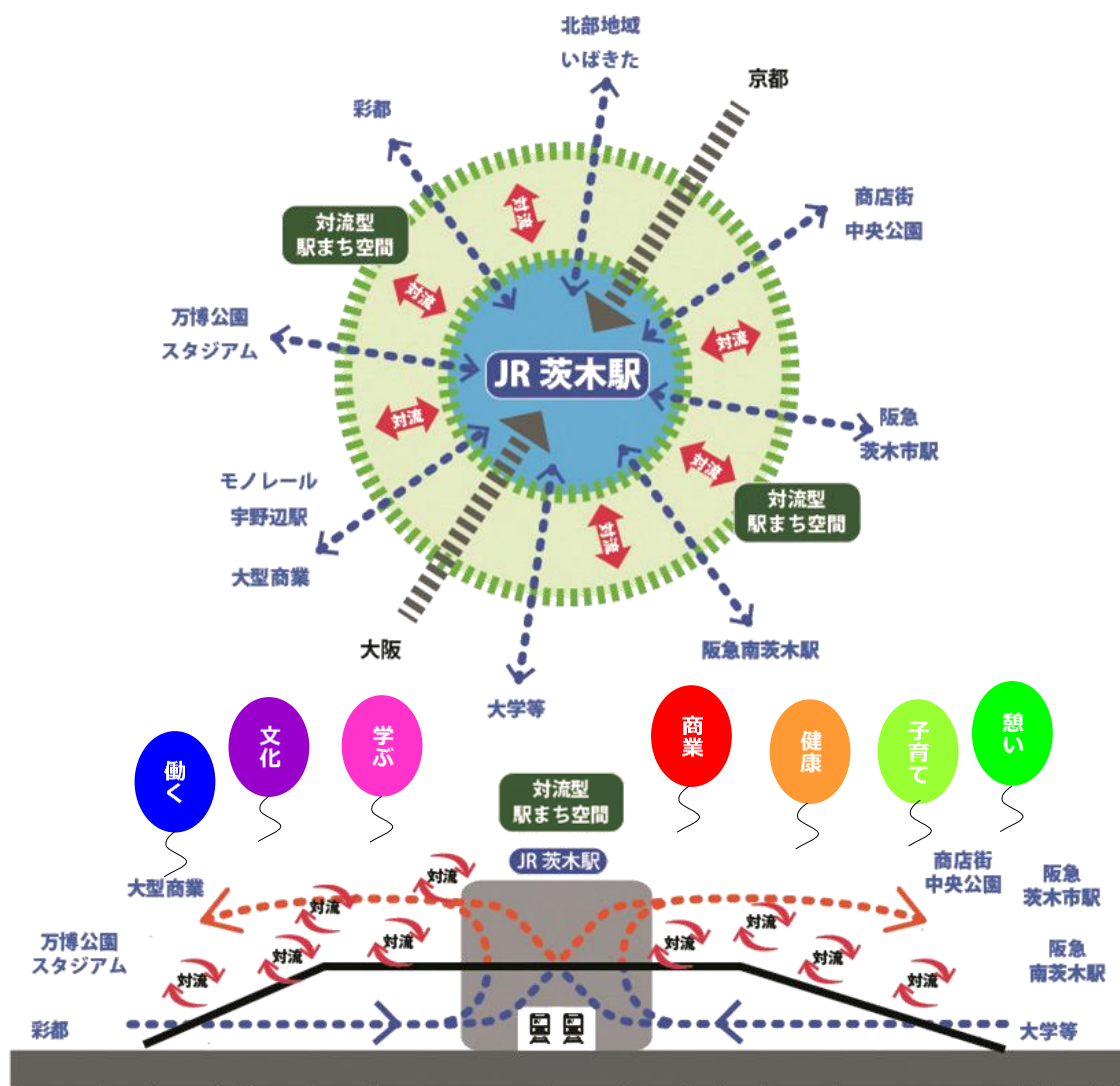
安全安心な駅前に向けた防災性の向上

駅前広場やデッキを整備してから約 50 年が経過していますが、本地区内の建物も同様に老朽化が進んでいます。また、狭小道路に面した建物が密集しているエリアや浸水想定区域を含んでおり、地区内の防災性が不足しています。再整備により、日常的に安全安心に利用できる駅前の実現に向け、狭小道路の解消や、災害時に利用できる空間の確保などにより、防災性の向上を目指します。

V JR 茨木駅西口駅前周辺の将来像

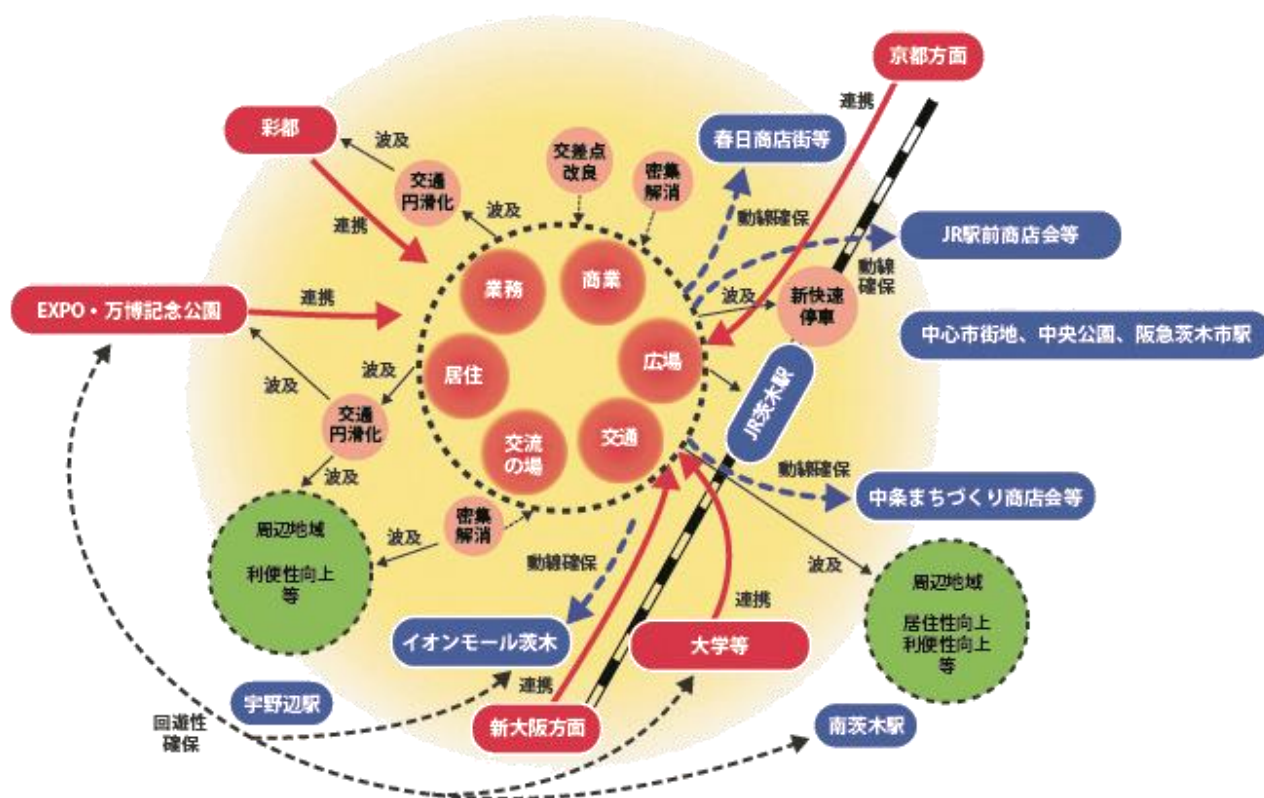
JR 茨木駅西口駅前周辺まちづくりの4つの方向性を踏まえ、将来にわたり暮らしをより豊かなものに変えていく『まちの将来像』として、『だれもが、いつでも、どこへでも、つながることができる、暮らしの質を高める対流型駅まち空間』を掲げ、その実現に取り組めます。

この将来像は、JR 茨木駅が持つポテンシャルを最大限に活かすため、交通利便性をさらに向上するとともに、人中心の駅前に都市構造を変革する事によって、日常的に市民や駅利用者が「中心市街地」や「市内の学校・企業」、「彩都」、「万博公園」等を行き来する中で、多様なヒトやコト・モノに触れ、知的等の対流が生じ、新たな価値や文化が創出される駅まち空間を形成し、市内外に本市の魅力や情報を発信する場となる『まちの顔』を目指します。



図：対流型駅まち空間のイメージ

また、この将来像は、賑わいや憩い等も含めた多様な市民ニーズに応え、市民の暮らしの質を高めることを目指しています。再整備による効果が本地区内だけでなく周辺地域に波及し、それぞれの拠点や地域との連携や回遊性を高める駅まち空間を目指します。



図：JR 茨木駅西口駅前周辺整備の波及・連携・回遊性のイメージ

Ⅵ 整備コンセプト（案）

1. 整備の基本方針（案）

J R 茨木駅西口駅前周辺の将来像を実現するため、駅前の機能向上と合わせ、駅周辺のまちの価値を向上させる取組みを検討することとし、再整備にあたって以下の3つの基本方針を定めます。

基本方針 1：交通結節機能の強化

基本方針 2：多様な都市機能の導入による魅力・賑わいの創出

基本方針 3：都市機能の連携による持続性の確保

（1）交通結節機能の強化

J R 茨木駅は、公共交通や一般車及び徒歩などの多様な交通手段が確保されており、鉄道を利用することによって大阪や京都などの市内外を含めた広域にアクセスできる交通結節点となっています。

再整備では、現在の交通結節機能を強化するため、交通の輻輳・渋滞の解消や、駅周辺の市営自転車駐車場・自動車駐車場の配置などと併せ、公共交通利用に係る待合環境の向上やバリアフリー化を目指すとともに、MaaS や自動運転など新技術への対応についても検討します。

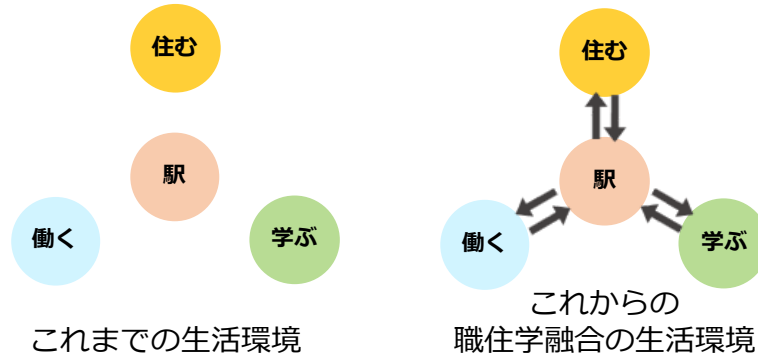
※MaaS（Mobility as a Service）：スマートフォンや PC 等で利用可能なアプリケーション等により、地域住民や旅行者一人ひとりの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やシェアサイクルなど移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行うサービスをいう。

（2）多様な都市機能の導入による魅力・賑わいの創出

J R 茨木駅は、主に通勤・通学を目的に利用されていますが、新型コロナウイルス感染症の拡大による、テレワークやリモート授業の増加等、新たな生活様式への変化が生じています。そのため、働き方や学び方等の変化に応じた駅周辺の環境や、多様な市民ニーズに応じた都市機能の充実が求められています。

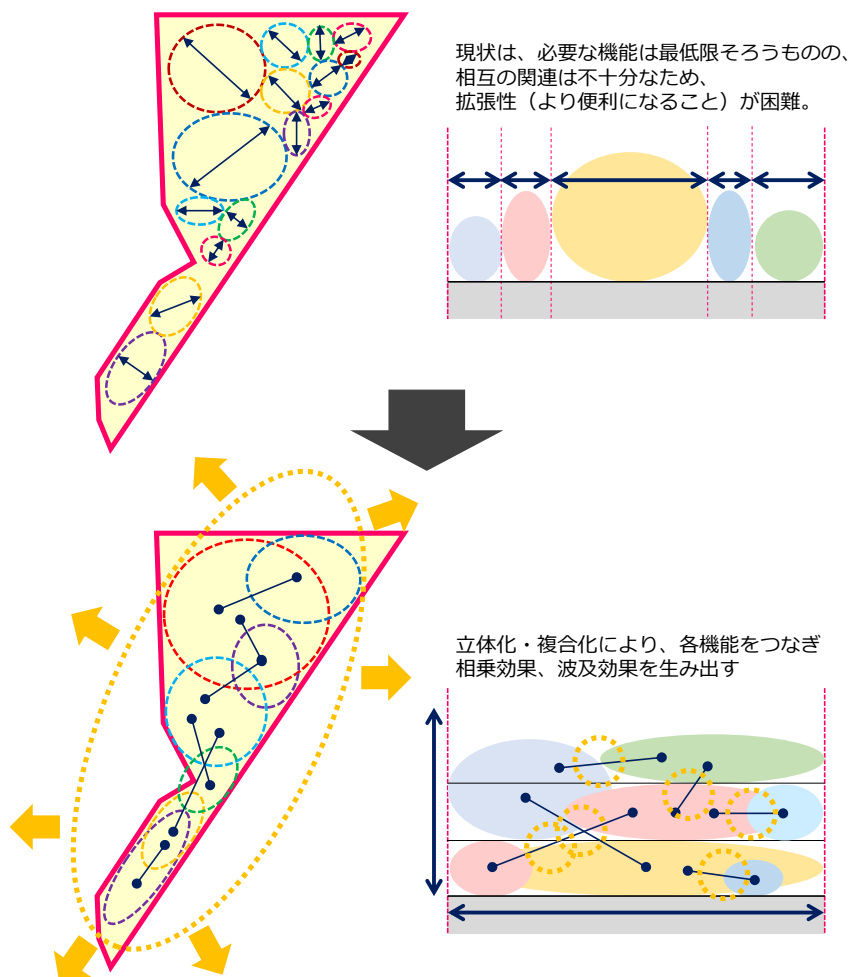
J R 茨木駅西口駅前周辺がより働きやすい、学びやすい、住みやすい環境が整えられた魅力的で賑わいのある付加価値の高い駅前周辺を目指します。

交通結節機能等の必要な機能の立体的な構成や、広域的なハブ機能の役割の強化とともに、働きやすく・学びやすい環境＝「職住学融合」の都市構造への再編により、次なる茨木のまちをつくります。



（３）都市機能の連携による持続性の確保

現在のＪＲ茨木駅西口駅前周辺は、限られた空間に平面的に各機能がバラバラに配置されているため、今以上の利便性向上が困難です。市民が求める交通機能等の多様な都市機能を立体的・複合的に再配置し、各機能がつながることによって周辺地域も含めた相乗効果や波及効果が生まれる、持続性のあるＪＲ茨木駅西口駅前周辺を目指します。

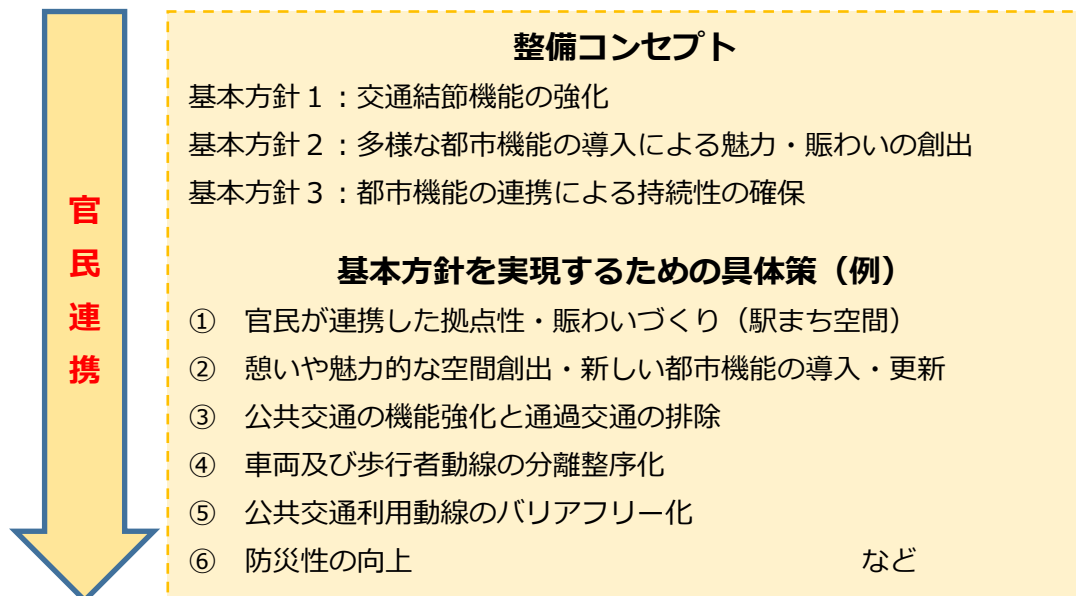


2. 基本方針を実現するための具体策（例）

J R 茨木駅西口駅前周辺の将来像の実現に向けた整備の基本方針（案）に基づき、「官民が連携した拠点性・賑わいづくり（駅まち空間）」、「憩いや魅力的な空間の創出・新しい都市機能の導入・更新」、「公共交通の機能強化と通過交通の排除」、「車両及び歩行者動線の分離整序化」、「公共交通利用動線のバリアフリー化」、「防災性の向上」などの具体化を検討します。



- 方向性① 更なる交通環境の向上
- 方向性② 多様な都市機能の集積
- 方向性③ 持続性のある魅力・賑わいの創出
- 方向性④ 安全安心な駅前に向けた防災性の向上

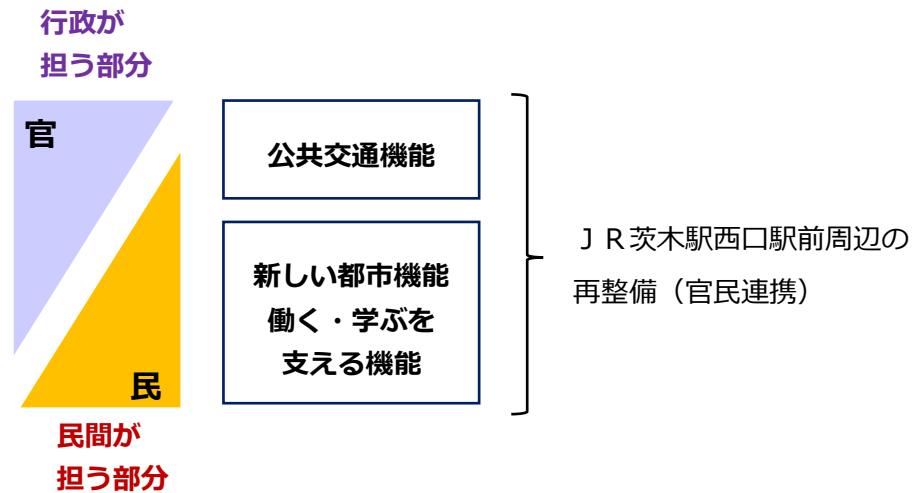


【J R 茨木駅西口駅前周辺の将来像】

だれもが、いつでも、どこへでも、つながることができる、
暮らしの質を高める対流型駅まち空間

3. 官民連携と役割分担

駅前周辺の再整備には、行政と民間事業者との連携が重要となります。行政が進めるべきこと、民間事業者が担うことなどを整理し、官民連携・役割分担による整備を目指します。



J R 茨木駅西口駅前周辺の再整備において、まちづくりビジョンに示す将来像の実現に向け、民間事業者と協力し、実現できる取組みは何か、実際に民間事業者の参画に必要な条件は何かなど、官民連携・役割分担を考えていくため、民間事業者等へのサウンディングを進めていきます。

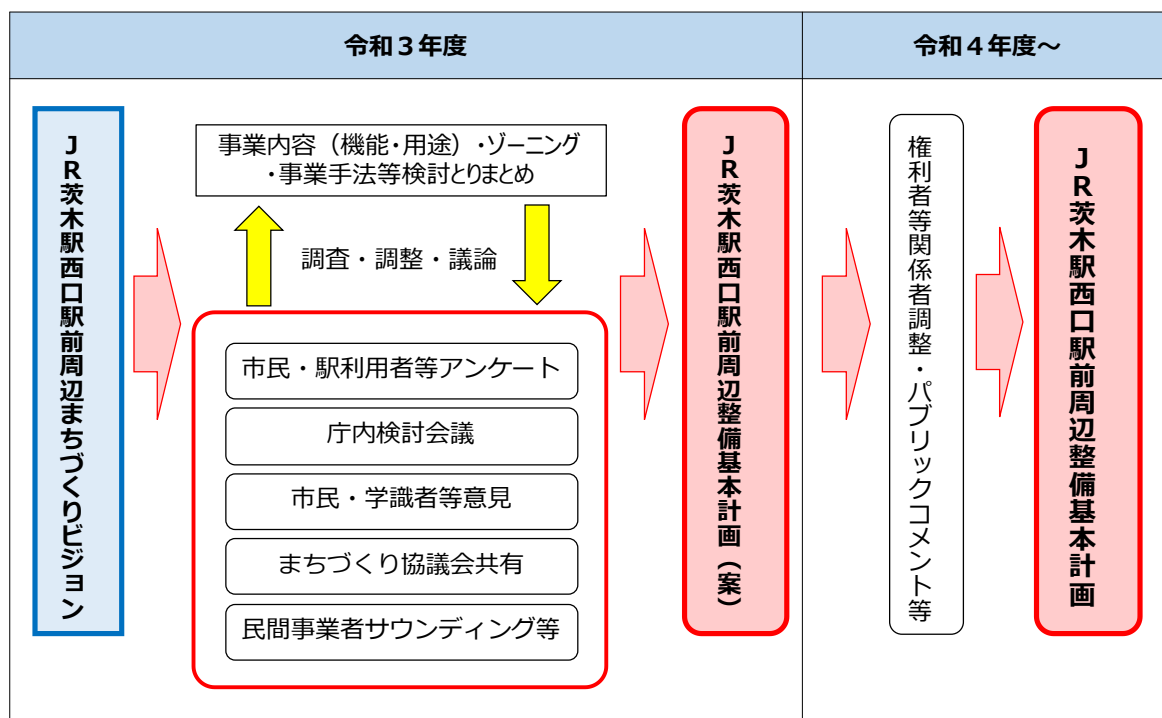
●サウンディング項目

- ・当地区の市場性、実現性について
- ・民間事業者等から見た当地区の課題、より良い街の姿
- ・参画意欲、参画条件

Ⅶ 実現に向けた今後の取組み（案）

J R 茨木駅西口駅前周辺まちづくりビジョンは、上位計画・関連計画や、社会動向を踏まえ、まちづくりの方向性や将来像等を示すものです。

今後は、市民や駅利用者等に対するアンケートを実施するとともに、ビジョンに示す将来像の実現に向けて、市民や有識者、J R 茨木駅西口駅前周辺地区まちづくり協議会※等の多様な方々と事業内容やゾーニング、事業手法等について議論し、具体的な取組みをとりまとめた『J R 茨木駅西口駅前周辺整備基本計画』の策定に取り組む予定です。



図：実現に向けた今後の取組み（案）

※ J R 茨木駅西口駅前周辺地区まちづくり協議会：検討区域内の土地所有者等で構成され、西口駅前周辺地区のまちづくりについて検討を行っている組織