



# **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

茨木市

## はじめに

---

阪急茨木市駅西口から元茨木川緑地にかけての地域は、古くから在郷町として栄えた市の中心地であり、神社仏閣等の歴史的・文化的資源が多く残っています。古くから街道が通り、昭和3年（1928年）に阪急茨木市駅が設置、その後、複数の商店街が形成され、交通の要衝、商業集積地として発展してきました。

現在の阪急茨木市駅西口駅前周辺は、昭和45年（1970年）開催の万国博覧会（大阪万博）に併せて整備され、公共交通機能の充実とともに、住居と商業が一体となったにぎわいのある駅前でした。以降、半世紀に渡り、本市中心市街地の東の玄関口として商業や交通の機能を支えるとともに、行政機関や商店街にも近いことから、日常的に多くの市民が利用しています。

しかしながら、整備から50年が経過し、施設の老朽化や社会・経済情勢の変化により、形態や機能の面において今日的なニーズとの不整合が生まれ、安全で円滑な交通機能や魅力ある空間の不足といった様々な課題を抱えています。

阪急茨木市駅西口駅前周辺整備基本計画（以下、「基本計画」という）は、次なる茨木に向け、再整備における基本的な方向性と駅周辺の目指すべき将来像を市民の皆さんと共有しながら、事業を進めていくために策定するものです。



## 目 次

---

|           |                         |    |
|-----------|-------------------------|----|
| <b>1</b>  | 阪急茨木市駅周辺の沿革 .....       | 1  |
| <b>2</b>  | 対象地区 .....              | 2  |
| <b>3</b>  | 検討にあたっての基礎情報と分析 .....   | 3  |
| <b>4</b>  | 地区への市民ニーズ .....         | 11 |
| <b>5</b>  | 地区の課題 .....             | 18 |
| <b>6</b>  | 上位計画・関連計画における位置付け ..... | 21 |
| <b>7</b>  | これから目指すまちづくり .....      | 27 |
| <b>8</b>  | 整備（フェーズ1）のコンセプト .....   | 34 |
| <b>9</b>  | 整備（フェーズ1）の基本方針 .....    | 36 |
| <b>10</b> | 整備案の比較検討 .....          | 39 |
| <b>11</b> | 土地利用ゾーニングと完成イメージ .....  | 40 |
| <b>12</b> | エリアマネジメント .....         | 44 |
| <b>13</b> | 超高層建築物について .....        | 47 |

## 1 阪急茨木市駅周辺の沿革

- ・昭和 3 年（1928 年） 阪急茨木市駅（茨木町駅）が設置される。
- ・昭和 45 年（1970 年） 大阪万博の開催に合わせて市街地改造事業※により駅前広場や駅前ビルが整備される。
- ・昭和 54 年（1979 年） 市営駐車場が整備される。
- ・平成 4 年（1992 年） 阪急茨木市駅付近単独立体交差事業により高架化され、駅ナカ商業施設（ロサヴィア）が開業する。

※市街地改造事業：現在の市街地再開発事業の前身で、公共施設の整備に関する市街地の改造に関する法律（昭和 36 年（1961 年）制定、昭和 44 年（1969 年）廃止）に基づく用地買収方式等による事業



市街地改造事業前の阪急茨木市駅



市街地改造事業後の阪急茨木市駅



高架化前の阪急茨木市駅



高架化後の阪急茨木市駅



現在の阪急茨木市駅西口

## 2 対象地区

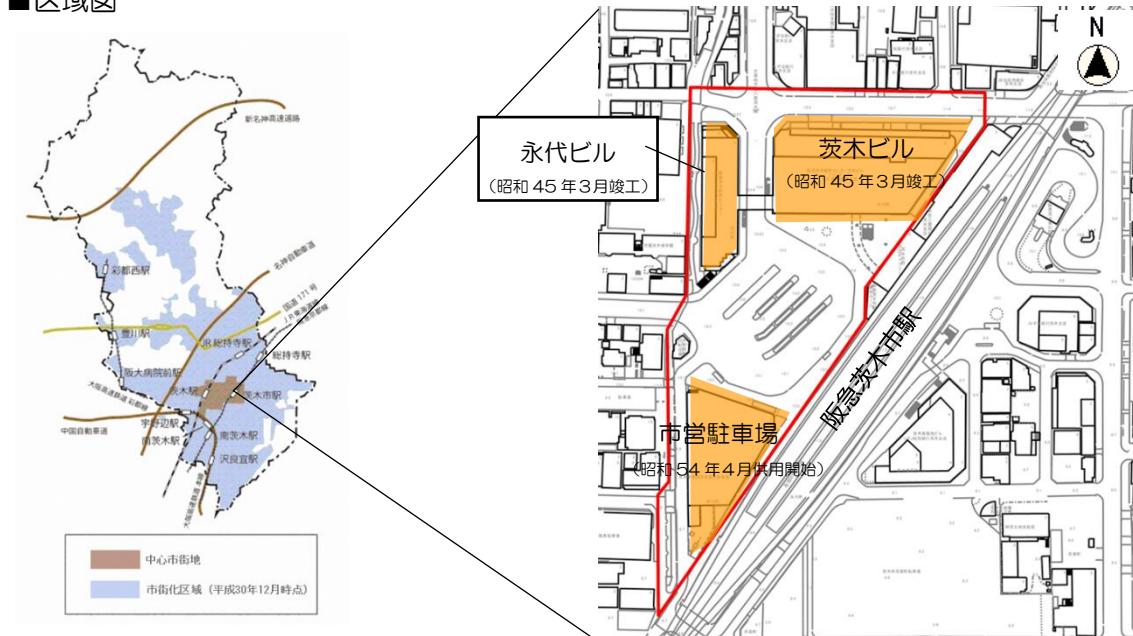
本市は人口約28万人で淀川北の大阪府北部に位置し、南北約17km、東西約10km、面積76.52平方キロメートルの南北に長く東西に短い形で、5市1町に隣接しています。市の北部地域には、北摂山系の森林や田など豊かな田園地帯が広がり、市の南部地域には、大阪平野の一部をなす三島平野が広がっています。

また、国土軸に位置し、鉄道はJR東海道線、阪急京都線、大阪モノレール、また、名神、新名神、中国、近畿道といった高速道が整備され、交通の要衝として発展を遂げてきました。

本市の中心市街地は、交通の拠点であるJR茨木駅及び阪急茨木市駅を含む市街化区域の中心部に位置し、商業、福祉、文化、行政など多様な都市機能が集積しています。

基本計画で対象とする阪急茨木市駅西口地区は、下図に示す駅前ビル（茨木ビル・永代ビル）、市営駐車場、西口駅前広場を含む約2.0haの区域であり、中心市街地の東の玄関口として商業や交通の機能を担ってきた地区です。

### ■区域図



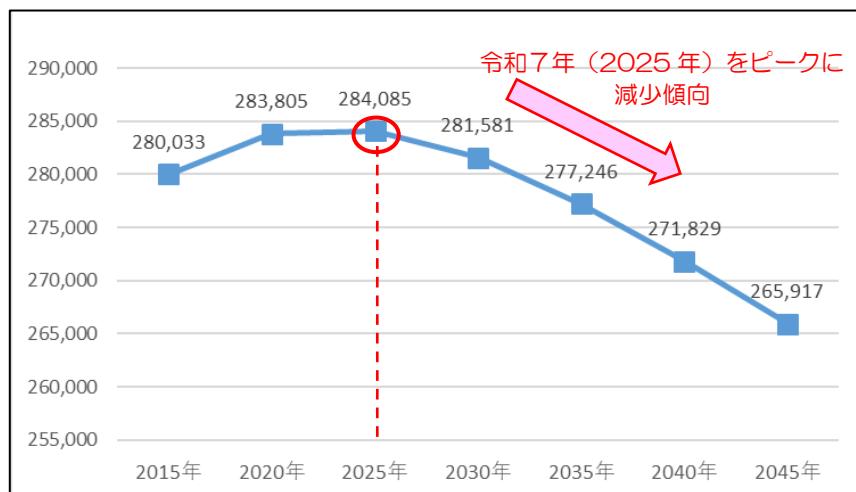
### 3 検討にあたっての基礎情報と分析

#### (1) 人口および世帯数

##### (1)-①茨木市内の人団推計

- 茨木市の人口は令和7年（2025年）の約28.4万人をピークに、その後減少に転じると推測されています。

###### ■市内の人団推計

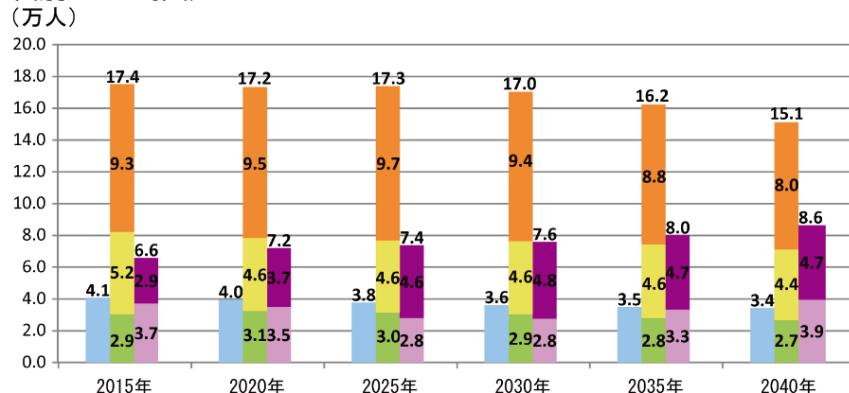


（資料：2015年データは平成27年（2015年）国勢調査、2020～2045年データは国立社会保障・人口問題研究所 地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計））

出典：茨木市中心市街地活性化基本計画（令和元年（2019年）12月）

- また、世代別的人団では、子育て世代人口は、平成27年（2015年）から令和22年（2040年）にかけて、約5.2万人から約4.4万人と約15%減少する一方、高齢者世代（65歳以上）人口は、約6.6万人から約8.6万人と約30%増加する見込みです。それに伴い、高齢化率も約24%から約32%に増加することが予想されます。

###### ■世代別人口の推移



■ 15歳未満 ■ 15～24歳 ■ 子育て世代（25～39歳） ■ 40～64歳 ■ 65～74歳 ■ 75歳以上

（資料：2015年データは平成27年（2015年）国勢調査、2020～2045年データは国立社会

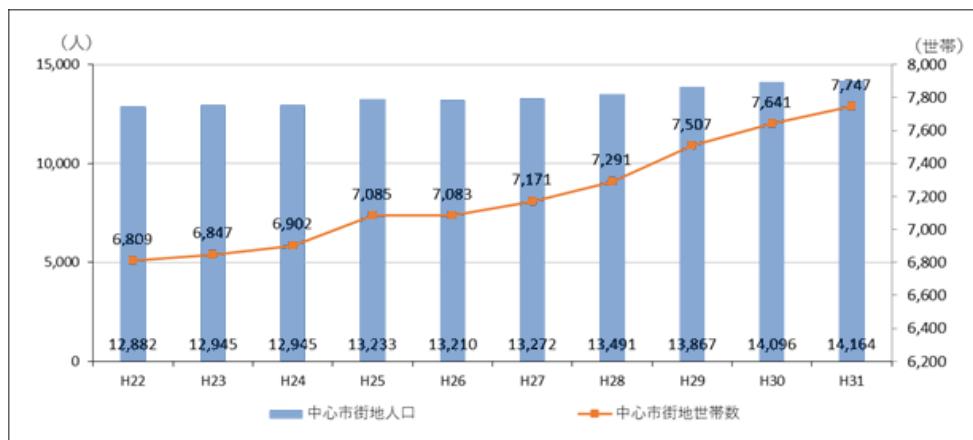
保障・人口問題研究所 地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計））

出典：茨木市立地適正化計画（平成31年（2019年）3月）

## (1)-②中心市街地の人口および世帯数

- 平成 22 年（2009 年）3 月から平成 31 年（2018 年）3 月までの 10 年間における本市の中心市街地の人口及び世帯数の推移では、人口は 1,282 人、世帯数は 938 世帯の増加となっています。

### ■中心市街地の人口および世帯数

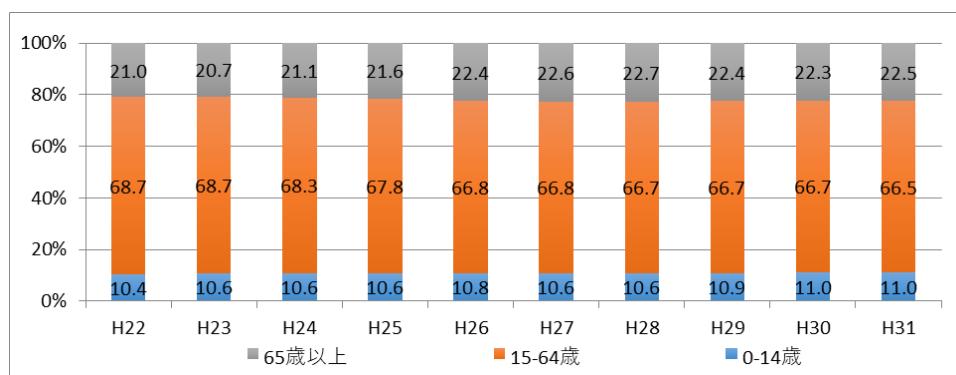


（資料：住民基本台帳、各年3月）

## (1)-③中心市街地の年齢別人口

- 平成 22 年（2009 年）3 月から平成 31 年（2018 年）3 月までの 10 年間における本市の中心市街地の年齢別人口の推移では、65 歳以上人口については、21.0%から 22.5%と約 2% の増加、15~64 歳人口については、68.7%から 66.5%へと 2% 減少、0~14 歳人口については 10.4% から 11.0% と 0.6% 増加となっています。

### ■中心市街地の年齢別人口



（資料：住民基本台帳、各年3月）

## (2) 交通（駅乗降客数、歩行者数）

## (2)-①鉄道（阪急茨木市駅）

- 市内では、阪急電鉄(株)、西日本旅客鉄道(株)および大阪モノレール(株)の3社の鉄道路線が運行されており、JR東海道線（茨木駅・JR総持寺駅）、阪急京都線（茨木市駅、南茨木駅、総持寺駅）、大阪モノレール（宇野辺駅、南茨木駅、沢良宣駅、阪大病院前駅、豊川駅、彩都西駅）の11駅があり、大阪や京都、また、大阪国際空港（伊丹空港）等と結ばれています。
  - 阪急茨木市駅は特急停車駅であり、大阪や京都への優れた交通至便性を有しています。（大阪梅田駅まで約17分、京都河原町駅まで約27分）
  - 乗降客数は5.8万人/日(通年平均)であり、阪急京都線で第3位、阪急全線では第7位、北摂地域にある阪急電鉄の駅では第1位となっています。

■阪急電鉄乗降人員数(平成30年(2018年) 通年平均、左:京都本線 右:全線)

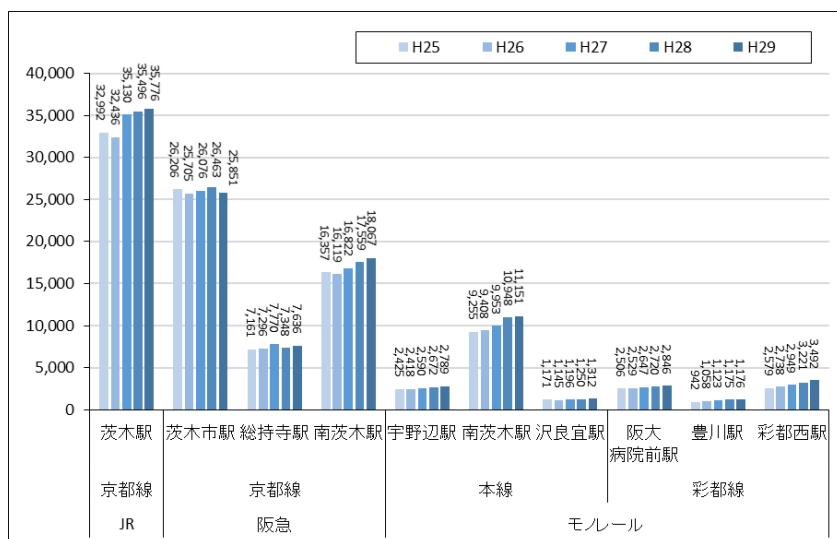
| 路線   | 順位 | 駅名    | 乗降人員(人) |
|------|----|-------|---------|
| 京都本線 | 1  | 烏丸    | 80,508  |
|      | 2  | 京都河原町 | 77,379  |
|      | 3  | 茨木市   | 58,002  |
|      | 4  | 高槻市   | 57,819  |
|      | 5  | 上新庄   | 47,530  |
|      | 6  | 桂     | 45,028  |
|      | 7  | 南茨木   | 40,364  |
|      | 8  | 西院    | 39,946  |
|      | 9  | 南方    | 37,323  |
|      | 10 | 淡路    | 32,971  |

| 路線   | 順位 | 駅名    | 乗降人員(人) |
|------|----|-------|---------|
| 神戸本線 | 1  | 大阪梅田  | 508,862 |
|      | 2  | 神戸三宮  | 105,176 |
|      | 3  | 西宮北口  | 100,207 |
| 京都本線 | 4  | 烏丸    | 80,508  |
|      | 5  | 京都河原町 | 77,379  |
| 京都本線 | 6  | 十三    | 68,361  |
|      | 7  | 茨木市   | 58,002  |
|      | 8  | 高槻市   | 57,819  |
| 神戸本線 | 9  | 武庫之荘  | 48,895  |
| 京都本線 | 10 | 上新庄   | 47,530  |

出典：阪急電鉄 HP 駅別乗降人員

## ■茨木市内鉄道駅別乗降人員数の推移



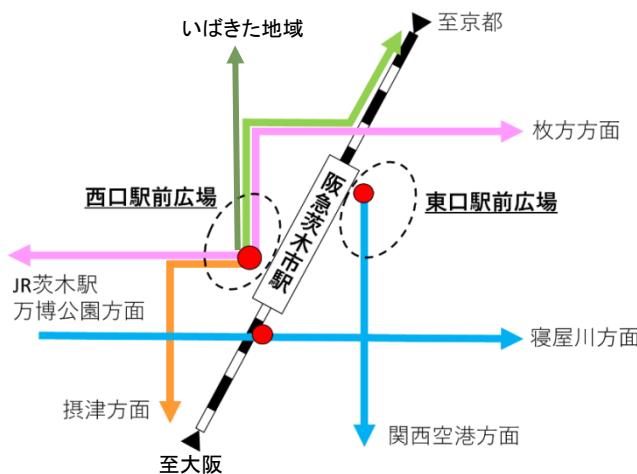
※市内各駅の1年間における乗降客数の合計値　ただし、JR 苺木駅は乗客数を2倍した推計  
※JR 総持寺駅は平成30年(2018年)3月開業

(資料:茨木市統計書平成30年版(2018年版))

## (2)-②バス（阪急茨木市駅西口）

- 市内の路線バスは阪急バス(株)、近鉄バス(株)、京阪バス(株)の3社が運行されており、阪急バスが中心地域と北部地域、近鉄バスが中心地域と南部地域、京阪バスが中心地域と南東部地域（枚方市・寝屋川市）との間の地域を主に運行されています。
- 駅の東口と西口には、それぞれ駅前広場があり、公共交通機関（路線バス3社、タクシー）が乗り入れられ、市内交通の要衝となっています。
- 市内の学校や企業等の送迎バスによる駅利用も多くなっています。
- 路線バスにより市内の住居エリアや万博公園、また隣接市（枚方市、寝屋川市、摂津市）等にもアクセスできます。

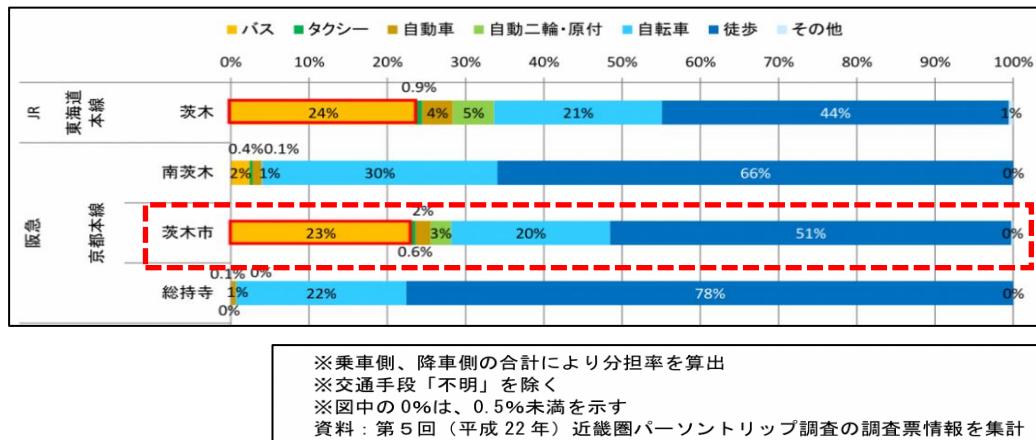
### ■阪急茨木市駅周辺の主なバス路線



## (2)-③歩行者・自転車（阪急茨木市駅利用者）

- JR茨木駅との比較では、交通手段の分担率は概ね同様の傾向を示していますが、阪急茨木市駅は「徒歩」の割合がより多く、「自転車」と合わせると7割以上の利用者が徒歩又は自転車により駅にアクセスされています。

### ■鉄道駅の端末交通手段



出典：茨木市総合交通戦略（平成26年（2014年）3月）

### ■阪急茨木市駅周辺における歩行者通行量調査

- ・阪急茨木市駅には、南北 2 力所に改札があります。それぞれ駅から東西につながる自由通路があり、約 27,000 人/12 時間(①～⑧の合計)が通行されています。
- ・北側の自由通路は約 15,600 人/12 時間(①～④の合計)、南側の通路は 11,400 人/12 時間(⑤～⑧の合計)が通行されており、北側の自由通路が主要な動線になっています。
- ・自由通路における東西の通行量は南北合わせて約 10,500 人/12 時間(①+②+⑦+⑧)であり、駅利用が目的でない歩行者も多くおられます。
- ・北側自由通路から西口（中心市街地）への歩行者通行量は約 8,100 人/12 時間(①+③)、南側自由通路から西口（中心市街地）への歩行者通行量は約 6,700 人/12 時間(⑤+⑦)であり、約 15,000 人の人が茨木市駅西口を利用されています。一方、東口への歩行者通行量は約 12,000 人/12 時間(②+④+⑥+⑧)であり、市内中心部へより多くの人が利用されています。
- ・南北2本の自由通路は東西方向の生活動線であり、特に中心市街地を繋ぐ「軸」になっています。

歩行者通行調査（平成 28 年（2016 年）1 月 18 日（月）7:00～19:00）



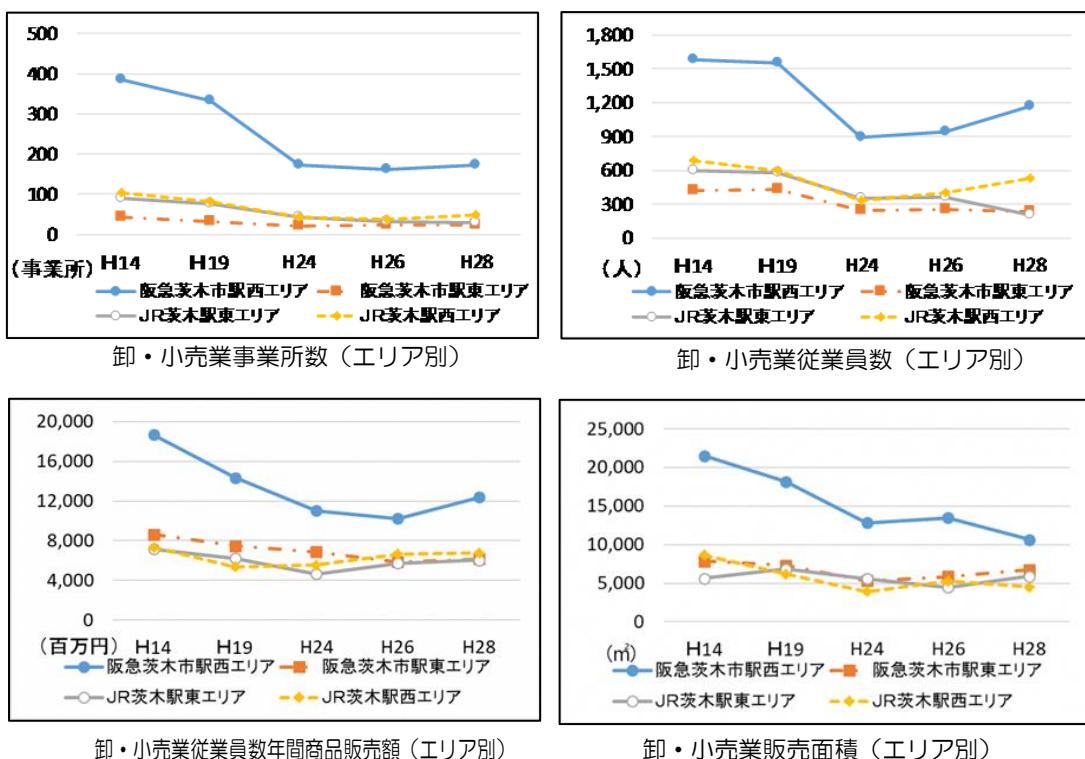
| 地点・方向 | 12 時間計 | 7～8 時 | 8～18 時 | 18～19 時 |
|-------|--------|-------|--------|---------|
| ①     | 3,701  | 242   | 3,130  | 329     |
| ②     | 3,778  | 65    | 3,306  | 407     |
| ③     | 4,450  | 394   | 3,457  | 599     |
| ④     | 3,725  | 322   | 2,804  | 599     |
| ⑤     | 5,533  | 397   | 4,735  | 401     |
| ⑥     | 2,809  | 70    | 1,995  | 744     |
| ⑦     | 1,207  | 110   | 951    | 146     |
| ⑧     | 1,876  | 126   | 1,501  | 249     |

### (3) 商業（阪急茨木市駅西エリア）

#### (3)-①中心市街地（エリア別）の小売業推移

- 商業統計及び経済センサスより、中心市街地のエリア別に卸・小売業の動向をみると、商業集積が最も進んでいるのは「阪急茨木市駅西エリア」ですが、平成 14 年（2002 年）から平成 24 年（2012 年）にかけて事業所数、従業員数、年間商品販売額、販売面積いずれにおいても大幅に減少しており、平成 26 年（2014 年）以降は事業所数、従業員数、年間商品販売額が微増しているものの、販売面積は減少を続けています。

#### ■茨木市中心市街地 小売業推移



卸・小売業従業員数年間商品販売額（エリア別）

卸・小売業販売面積（エリア別）

JR茨木駅西エリア

JR茨木駅東エリア

阪急茨木市駅西エリア

阪急茨木市駅東エリア

JR茨木駅東エリア

JR茨木駅西エリア

阪急茨木市駅西エリア

阪急茨木市駅東エリア

JR茨木駅東エリア

&lt;p

### (3)-2 中心市街地の空き店舗率（商店街等毎）

- 平成 25 年（2013 年）10 月における中心市街地内の商店街の空き店舗率は、路面店では茨木心斎橋商店会の 25.0%、商業ビル等では阪急茨木市駅前のソシオいばらき商店会が 20.5% と高い傾向を示しています。
- その他の商店街においても、路面店の多くが店主の高齢化と後継者不足に悩む中、建物の老朽化が進んでいることも空き店舗増加の大きな原因となっています。
- 近年市内郊外部及び市外において、多くの大規模商業施設が新たに立地しており、中心市街地から新たな商業施設へ顧客が流出していることなども中心市街地の空き店舗率が高いことの要因になっていると考えられます。

#### ▼商店街等毎の空き店舗率

|        |      | 商店街名          | 空き店舗率      | 空き店舗数/全店舗数  |  |
|--------|------|---------------|------------|-------------|--|
| 商店街    | 路面店  | 春日商店街振興会      | 12.7%      | 8/63 件      |  |
|        |      | JR 駅前商店会      | 8.6%       | 3/35 件      |  |
|        |      | 茨木駅前本通商店会     | 9.4%       | 5/47 件      |  |
|        |      | 中条まちづくり商店会    | 3.2%       | 1/31 件      |  |
|        |      | 茨木阪急本通商店街振興組合 | 7.4%       | 6/81 件      |  |
|        |      | 茨木心斎橋商店会      | 25.0%      | 5/20 件      |  |
|        |      | 茨木中央銀座商店会     | 17.4%      | 4/23 件      |  |
|        |      | 茨木本町センター商人会   | 16.7%      | 3/18 件      |  |
|        |      | 茨木市本町商店会      | 21.6%      | 8/37 件      |  |
|        |      | 茨木中央通東商店会     | 4.2%       | 1/24 件      |  |
|        |      | 茨木阪急東中央商店街    | 0%         | 0/26 件      |  |
|        | 計    |               | (平均) 10.9% | 44/405 件    |  |
|        | 商業ビル | ソシオいばらき商店会    | 20.5%      | 26/127 件    |  |
|        |      | 茨木ショッピングタウン会  | 11.1%      | 7/63 件      |  |
|        |      | ロサヴィア商店会      | 6.3%       | 4/63 件      |  |
|        |      | 計             | (平均) 14.6% | 37/253 件    |  |
| 商店街以外※ |      |               | 7.0%       | 49/704 件    |  |
| 合計     |      |               | 9.5%       | 130/1,362 件 |  |

※商店街以外：中心市街地内の商店街以外に立地する店舗  
 (資料：茨木市空き店舗実態調査（平成 25 年（2013 年））



#### (4) 基礎情報の分析

- ・本市の総人口は、国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口によると、令和7年（2025年）をピークに減少に転じると推測されています。人口の減少は、にぎわいの喪失や地域の消費力の縮小につながり、特に中心市街地では商業機能等に大きく影響を与えることが懸念されます。
  - 中心市街地のにぎわいを確保し、商業機能等を維持・向上させていくには、まずは中心市街地の人口を定住させ、交流により維持等していくことを基本として、これに必要な都市機能や居住機能の誘導、まちの魅力を向上させる取組み等を地区の成り立ちや特性等を踏まえて適切に行い、それを周辺地域等へ波及させていくことが必要です。
  - ・駅利用者の7割以上が徒歩又は自転車でアクセスしており、コンパクトなまちが一定程度形成されていると評価できるものの、今後想定される高齢者人口の増加は、交通弱者や買い物難民等の増加に繋がる可能性が高く、中心市街地を核としたコンパクトで機能的なまちづくりの必要性が一層高まると考えられます。
  - ・現在、鉄道駅の東西にある駅前広場には公共交通機関（バス3社、タクシー）が乗り入れ市内交通の要衝となっていますが、今後、いばきた地域（安威川ダムや彩都東部地区など）の整備が進むと、路線バス公共交通の需要に対応した交通機能の再編・充実等が必要になってくると考えられます。

## 4 地区への市民ニーズ

### (1) 中心市街地活性化基本計画策定時のアンケート結果

#### 市民アンケート

調査対象：茨木市に在住している 18 歳以上の市民

対象者：2,000 人

調査期間：2016 年 11 月 8 日～2016 年 11 月 30 日

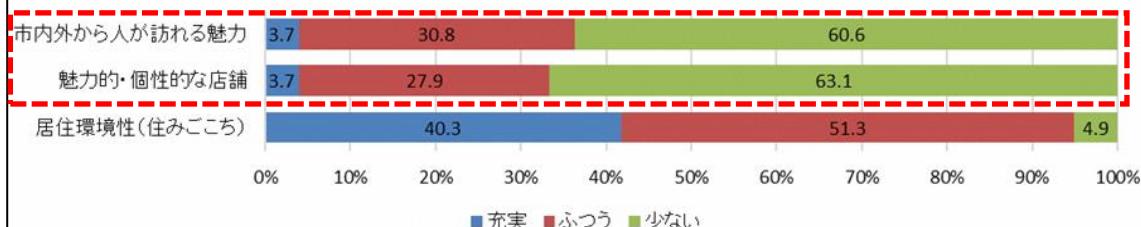
回収結果：622 件（回収率：31.1%）

設問項目：買物・消費行動について/中心市街地の利用状況について/中心市街地の現状について/中心市街地の今後について

#### 【質問①】 中心市街地の印象

- 中心市街地の印象は、居住環境（住みごこち）について、概ね良い評価を受けているものの、市内外から人が訪れる魅力は「少ない」と回答した人が6割を超えており、多くの人が魅力が「少ない」と感じています。今後、市民の満足度を高めるためには、中心市街地に魅力ある商業機能や居心地の良い空間が必要であると考えられます。

中心市街地の印象 (N=620)

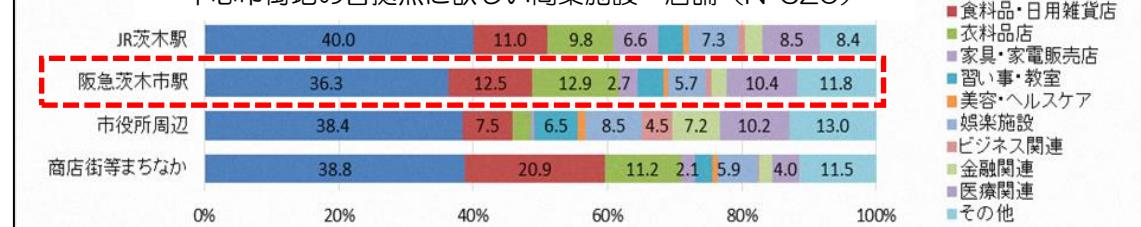


出典：茨木市中心市街地活性化基本計画（令和元年 12 月）アンケート結果（平成 28 年実施）

#### 【質問②】 中心市街地の各拠点に欲しい商業施設・店舗

- 今後、中心市街地に欲しい商業施設・店舗については、「飲食店」を挙げる市民がどのエリアにおいても約4割と多い傾向にあり、駅周辺では飲食店や食料品・日用雑貨店など、日常的に利用する生活利便施設が欲しいという意見が多く見られました。

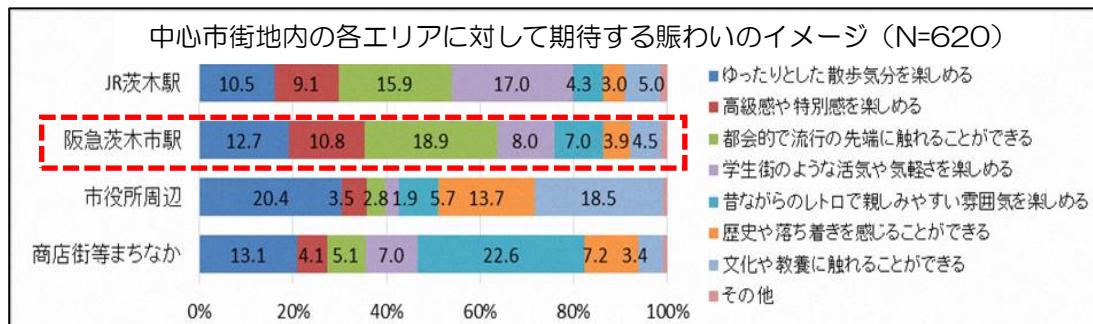
中心市街地の各拠点に欲しい商業施設・店舗 (N=620)



出典：茨木市中心市街地活性化基本計画（令和元年 12 月）アンケート結果（平成 28 年実施）

### 【質問③】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

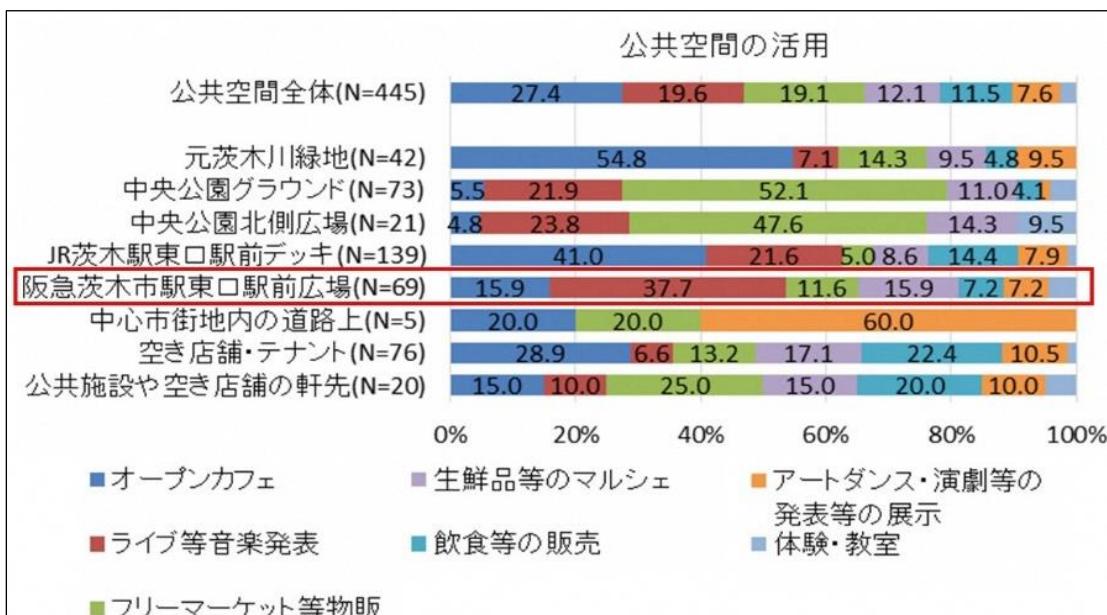
- 阪急茨木市駅周辺については、都会的で流行の先端に触れることができ、ゆったりとした散歩気分を楽しめる場所が求められています。また、他のエリアよりも高級感や特別感を楽しめるといったイメージも多く持たれています。



出典：茨木市中心市街地活性化基本計画（令和元年12月）アンケート結果（平成28年実施）

### 【質問④】中心市街地に求められる公共空間の活用方法

- 阪急茨木市駅周辺については、公共空間を活用したライブ等の音楽発表会、オープンカフェ、生鮮品等のマルシェなどの割合が高く、多目的に活用できる場所が求められています。



出典：茨木市中心市街地活性化基本計画（令和元年12月）アンケート結果（平成28年実施）

## (2) 阪急茨木市駅周辺まちづくり学集会

### (2)-①開催概要

周辺商店街や自治会、駅前ビルの関係者（地権者・営業者）、まちづくりに興味のある市民などの方が参加し、阪急茨木市駅周辺の特徴や課題、各組織の取組状況等を共有するとともに、駅周辺の将来像の展望・共有を図り、今後のまちづくりへの展開を図ることを目的に、ワークショップ形式のまちづくり学集会を開催しました。

平成 30 年度（2018 年度）は主に阪急茨木市駅周辺の特徴や課題、将来像について意見交換を行い、令和元年度（2019 年度）は阪急茨木市駅周辺の将来像についてより具体的な意見交換を実施しました。

| 年                 | 開催日               | 参加人数 | 内容   |
|-------------------|-------------------|------|--|
| 平成<br>30<br>年度    | 第 1 回<br>8月 30 日  | 16 名 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・茨木市や中心市街地の現状、中心市街地に関する市民アンケート結果、阪急茨木市駅周辺の課題について</li> <li>・講演：今後のまちづくりのポイント（講師 久教授）</li> <li>・阪急茨木市駅周辺の現状や課題について意見交換</li> </ul>   |
|                   | 第 2 回<br>10月 17 日 | 22 名 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・講演：まちづくり成功の秘訣について（講師 久教授）</li> <li>・ワークショップ：阪急茨木市駅周辺をどんなまちにしたいか（まちの特徴・課題、実現したいまち）</li> </ul>   |
|                   | 第 3 回<br>12月 13 日 | 15 名 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内で行われている社会実験等の事例紹介<br/>いばらきスカイパレット、イバラボ、IBARAKI JAZZ&amp;CLASSIC FESTIVAL</li> <li>・講演：エリアマネジメントについて（講師 久教授）</li> <li>・ワークショップ：思い描くまちの姿を実現するためにどうしていくのか（どんな暮らしをしたいか、必要なコト・モノは何か）</li> </ul> |
|                   | 第 4 回<br>2月 13 日  | 14 名 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・茨木市中心市街地まちづくりシンポジウムの報告</li> <li>・中間とりまとめ報告</li> <li>・ワークショップ：これまでの意見を地図に落とし込み、まちのイメージを具体化</li> </ul>   |
| 令和<br>元<br>年<br>度 | 第 5 回<br>5月 11 日  | 9 名  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・まち歩き(岩倉公園、いばらきスカイパレット、市民会館跡地、にぎわい亭)</li> </ul>   |
|                   | 第 6 回<br>6月 28 日  | 10 名 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・最近の駅前広場の整備事例</li> <li>・ワークショップ：どんな駅前が良いか(拠点(駅前)の役割、拠点のつながり(駅前と中央公園))</li> </ul>  |
|                   | 第 7 回<br>9月 26 日  | 17 名 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・活動報告（ジャズライブ、アートプロジェクト）</li> <li>・ワークショップ：阪急茨木市駅前周辺の楽しさや賑わいをイメージしよう</li> </ul>  |
|                   | 第 8 回<br>11月 26 日 | 12 名 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ワークショップ：阪急茨木市駅前周辺の賑わいや憩いのイメージを深めよう</li> </ul>  |
|                   | 第 9 回<br>2月 13 日  | 15 名 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくり学集会のまとめ案に対する意見交換</li> </ul>   |

※近畿大学総合社会学部・久教授がまちづくり学集会のアドバイザーとして参加

## (2)-②まちの現状・課題と将来に向けたまちへの想い

まちづくり学集会で挙げられた主な阪急茨木市駅周辺の現状・課題、また将来に向けたまちへの想いは以下のとおりです。

交通渋滞、バス乗降場の再編成、人々が集う空間の不足などの駅前機能や魅力的・個性的な店舗が不足といった中心市街地の商業について、駅と周辺地域(商店街など)とのつながりが主な課題として挙げされました。

また、将来に向けたまちへの想いについては、これらの課題を改善し、多世代が集い、交流し、賑わい、人々が回遊する空間を望む意見が多くありました。

|      | 現状・課題  | 将来に向けたまちへの想い  |
|------|--|---|
| 機能   | <ul style="list-style-type: none"><li>中心市街地に交通や市役所、商店街等が集約され、生活利便性は高い</li><li>道路の渋滞やバス乗り場の案内不足など、交通環境の改善が必要</li><li>若い人や地域住民が集まる場所、子どもが遊べる場所などが不足</li></ul>  | <ul style="list-style-type: none"><li>交通環境の改善により、歩行者や車両の安全性・利便性の向上</li><li>休憩・多世代交流・イベント開催など多目的に活用できる空間の創出</li><li>憩いや賑わい、子育て等に必要な機能の確保</li></ul> |
| 商業   | <ul style="list-style-type: none"><li>中心市街地の人口は増加しており、イベントをすれば人は集まる</li><li>魅力的・個性的な店舗が不足</li><li>商店街店主の高齢化、閉店時間が早い、休憩場所が少ない等、商業の中 心地としての賑わいや魅力が低下</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>歩いて楽しいまちづくりの演出など全体のマネジメントによる回遊性の向上</li><li>魅力的・個性的な店舗が多い商店街などがあるまち</li></ul>                                |
| つながり | <ul style="list-style-type: none"><li>市民力が高く、イベントが多い一方で、横の繋がりは不足</li><li>駅前から中央公園までのつながりが不足</li><li>駅から商店街への経路も分かりにくく、駅と商店街のつながりが不足</li></ul>                | <ul style="list-style-type: none"><li>駅から中央公園までの動線である商店街や中央通りで多様な活動ができる場所があり、地域交流や住民等とのネットワークにより、自分発信の人が生まれるなど、まちと人、人と人、人と活動がつながるまち</li></ul>     |

## (2)-③まちに必要な機能と具体的な活用・過ごし方のイメージ

交通課題の改善や人々が集い活動する空間の創出、駅と商店街等とのつながりを改善した上で、阪急茨木市駅周辺に今後必要な主な機能としては、「憩い」「賑わい」「子育て」に関するニーズがあることから、これらの機能を新たに付加することにより、多世代が多目的に阪急茨木市駅周辺を活用し、市民生活に潤いを与える、子育てなどの生活を支援する駅前を将来イメージとして共有しました。

| 必要な機能 | 具体的な活用・過ごし方のイメージ  |
|-------|---|
| 憩い    | <p><b>自然が感じられ思い思いに過ごせる広場</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広場を利用する各人が季節を感じたり、休憩、読書、イベント参加、音楽鑑賞、友人との待ち合わせなど、思い思いに過ごす広場</li> <li>・歩くだけで気分が良くなる、楽しくなる街並み</li> <li>・駅と商店街の動線沿いやビル屋上に広場（芝生）があると良いなど</li> </ul>             |
| 賑わい   | <p><b>生活に潤いを与える魅力的な空間</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・記念日や仕事帰りに遅くまで利用できるカフェや飲食店</li> <li>・シニア世代がちょっとカッコつけられる、大人がデートできるお洒落なお店</li> <li>・天候に関わらず音楽やダンス等のイベントが開催できる屋内広場</li> <li>・イベントがなくても飲食等の利用ができる広場など</li> </ul>   |
| 子育て   | <p><b>地域ぐるみの子育て支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幅広い年齢の子ども（未就学児～小学生）と一緒に利用できるカフェ</li> <li>・子育てサロン等で学生が放課後や休日のお手伝い、子ども用イベント開催</li> <li>・子どもが急に病気になった時でも対応できる施設（病児保育など）</li> <li>・託児所付きの施設（レストラン・美容室など）など</li> </ul> |



学集会の様子



ワークショップで出た参加者の意見

### (3) 女性座談会（働く女性／市内・市外在住）

#### (3)-①開催概要

まちづくり学集会では女性の参加者が男性に比べ少なかったため、女性の目線から駅周辺に必要な施設や駅周辺をどのように活用したいか等について意見を聴取することを目的に開催しました。

##### ■女性座談会の概要

|         |  |
|---------|--|
| 日 時     | 令和元年（2019年）4月25日（木）、9月13日（金）                     |
| 目 的     | 女性の目線から、駅前周辺に関するこ（満足・不満足な点、駅前でしたいこと等）について意見を聴取する |
| 参 加 人 数 | 19名（市内在住11名、市外在住8名）                              |
| ヒアリング項目 | ・日頃利用する駅前に対する満足・不満足な点<br>・駅周辺でしたいこと・欲しい施設        |

#### (3)-②ヒアリング結果

##### 日頃利用する駅前に対する満足・不満足な点

##### 市内在住者

###### 不満足【阪急茨木市駅】

- 帰宅時に惣菜を購入したい時もある。少し上等なものを購入したいが駅やスーパーがない。
- 手土産になるような品物を取り扱っているお店がない。バリエーションがない。
- 茨木市に良いイメージをもって引越しをしてきたが、殺伐とした駅前である。
- JR茨木駅周辺には岩倉公園やイオンがあるが、阪急茨木市駅には行きたいところが少ない。
- 座れる場所やお茶ができる憩いの空間がない。

##### 市外在住者

###### 満足【他市の私鉄駅】

- 改札を出てすぐに溜まり場（公園など）がある。
- 深夜まで営業のスーパーがあり、仕事で遅くなった時に惣菜が買えて便利。
- 駅の近くに簡単な食事ができる飲食店、銀行、郵便局があり便利。
- 魅力的なお店があり、道路も石畳であるので歩いて楽しい。

###### 不満足【他市の私鉄駅】

- 子どもができると市役所での手続きが増えるが、日中は仕事で市役所まで行けない。駅の近くに市役所のサテライト（住民票の発行や各種手続きができる窓口）が欲しい。
- 惣菜が充実したスーパーがない。

###### 不満足【阪急茨木市駅】

- ソシオ茨木のデッキはただの通路となっていてもったいない。
- ソシオ茨木は夜になると暗く人通りも少ないため、近寄りがたくて怖い。

## 駅周辺でしたいこと・欲しい施設

### 市内在住者

- 茨木野菜の販売店（調理方法の紹介やお惣菜の実演販売も含め）
- 子育て施設（託児所、一時預かり、送迎ステーション、遊び場、おむつを交換する場所、病児保育）  
病児保育の場所は遠く、通勤経路の駅にあると嬉しい
- 医療モール  
阪急茨木市駅周辺は、診療所は多いが、それがまとまっていると嬉しい。  
自分と子どもが病気の時に別々の場所に行くのは大変。
- ゆっくりできる場所
- 飲食店  
一人で利用できるお店、野菜がメインのお店、チェーン店ではないパン屋、健康に留意したお店
- 日用品店（ビジネス服が購入できる店、惣菜屋など）
- 休憩スペースつき店舗空間
- 駅から商店街をつなぎ誘導する空間

### 市外在住者

- 子育て施設（病児保育、一時預かり、習い事、子どもを遊ばせる広場など）  
子どもが病気にかかり保育園に預けられない時に、最寄りの駅にあると出勤途中で預けられる。
- 託児所付き施設（美容室・レストランなど）
- 子育て系イベント（お昼寝フォト、ベビーマッサージ、手形アート、英会話教室など）
- 美容系（美容室、ネイル、美容家電・化粧品のレンタル・アンテナショップ、衣装のレンタル）
- 健康系（体を動かす施設、芝生広場でヨガ、ランニングステーション）  
駅近くにあると通勤前・帰宅時に利用できて便利
- 飲食店（駅前マルシェ、子連れで利用できる店）
- クリニックモール
- グルメな専門店（高級食パンやなど）

女性目線からは、通勤や帰宅“ついで”の利用が可能な日常生活に直結する施設（子育て支援、美容や健康、深夜営業のスーパーなど）が求められています。

## 5 地区の課題

### (1) 交通環境

#### (1)-① 路線バス、タクシー、一般車、送迎バスの混在による混雑

- 各交通が輻輳しており、無秩序に駐停車する車両もあるため、路線バスがやむをえず2列駐車となることもあります、視認性の低下や後続車の通行を阻害することにより、駅前広場内の交通混雑が生じています。



#### (1)-② 通過交通の流入と駅前広場出口での車両輻輳

- 北から南へ進む車両は一旦駅前広場を通過する必要があります、また、出口付近では北への走行車線へ合流する車両も多く、車両動線が輻輳しています。



#### (1)-③ 歩行者の乱横断

- 歩道から路線バスの乗降場へは多くが1箇所に設けられた横断歩道を渡る必要がありますが、動線が脆弱なことから、歩行者の横断歩道以外での乱横断が多く発生しています。



#### (1)-④ 周辺道路の混雑

- 通過交通と駅利用交通が分離されておらず、幹線道路に慢性的な渋滞が発生しています。

#### ■東行き・西行き渋滞区間



## (1)-⑤ 無信号交差点での自動車と歩行者・自転車の交錯

- ・交通量の多い車道を信号の無い横断歩道で多くの自動車と歩行者・自転車が交錯するため、危険な状況になっています。



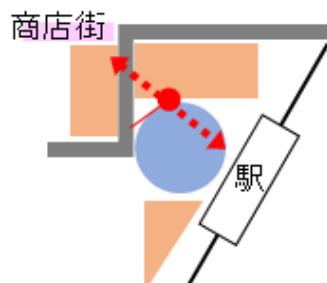
## (2) 賑わい・交流

### (2)-① 駅前にふさわしい憩いや賑わい空間の不足

- ・ベンチや緑化等の憩いの空間が不足しています。また、イベント等の実施による賑わいを生み出す空間も不足しています。また、老朽化施設が多く、景観的にも寂しさ等を感じるところがあります。

### (2)-② 周辺地域とのつながりが希薄な閉鎖的な駅前広場

- ・駅前広場の北側は駅前ビルが取り囲む配置となっているため、西側エリアへの見通しが悪く閉鎖的であり、商店街等との繋がりが希薄となっています。
- ・古くから在郷町として栄えた地域であり、周辺には茨木神社や茨木別院など歴史的資源にも恵まれた地域ですが、それらを回遊できるような繋がりが不足しています。



### (2)-③ 駅前にふさわしい商業・生活支援機能等の不足

- ・駅前ビル内の空き店舗が増加し、茨木市の玄関口にふさわしい商業の賑わいや駅前として市民の生活を支える機能が低下しています。
- ・それぞれの所有者が資産管理をするため、魅力あるテナント構成や一体的な空間づくりが困難になっています。



### (3) 安全・安心

#### (3)-① 駅前ビル（茨木ビル、永代ビル）

- 竣工から 50 年が経過し、老朽化が進行しています。
- 耐震診断の結果、現在の耐震性能基準を満足しておらず、地震に対して危険な状態となっています。
- 地下への出入り口に止水板等が設置できるようになっていないなど、近年頻発している集中豪雨時には地下街へ水が流れ込む等の懸念があります。

#### ■茨木ビルの耐震性診断結果

| No. | 建築物の名称                 | 建築物の位置   | 建築物の主たる用途 | 耐震診断の方法の名称 |  | 構造耐力上必要な部分の地震に対する安全性の評価の結果                    |
|-----|------------------------|----------|-----------|------------|--|---|
| 1   | 阪急茨木市駅前市街地改築ビル<br>茨木ビル | 茨木市永代町5番 | 店舗        | 4          | 一般財団法人日本建築防災協会による「既存鉄筋コンクリート造建築物の耐震診断基準」に定める「第2次診断法」(2001年版)   | $I_s/I_{so}=0.27 \quad C_{TU} \cdot S_o=0.21$ |
|     |                        |          |           | 6          | 一般財団法人日本建築防災協会による「既存鉄骨鉄筋コンクリート造建築物の耐震診断基準」に定める「第2次診断法」(1997年版) |   |

出典：茨木市 HP 要緊急安全確認大規模建築物の耐震診断結果の公表について

#### (3)-② 市営駐車場

- 供用開始から 41 年が経過し、老朽化が進行しています。
- エレベーター等が整備されておらず、バリアフリー化されていません。



#### (3)-③ 内水（下水道や水路の氾濫）による浸水想定区域

- 内水氾濫シミュレーション（過去に他地域で起こった最大級規模の大雨（市全域で最大 1 時間雨量 146.5mm））によると、50cm 以下の浸水が発生します。



## 6 上位計画・関連計画における位置付け

### (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・文化的要素をいかしながら、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。

### (2) 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）

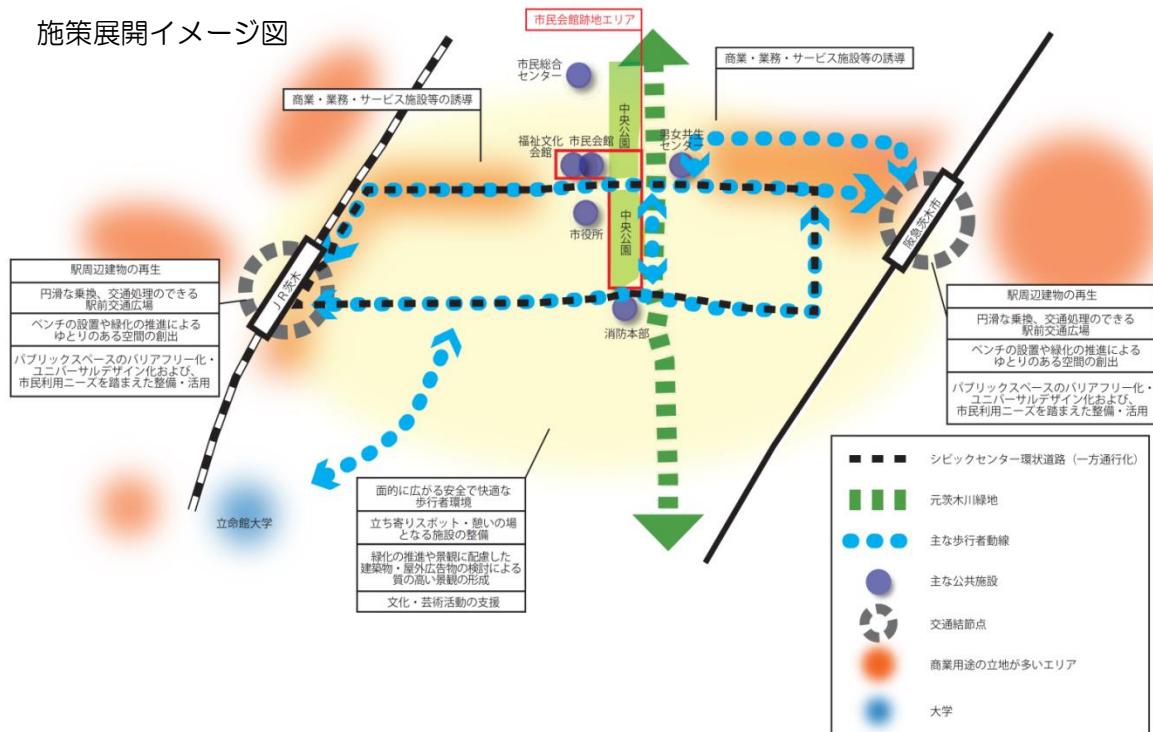
### ●目指す地域イメージ

- 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」「力」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

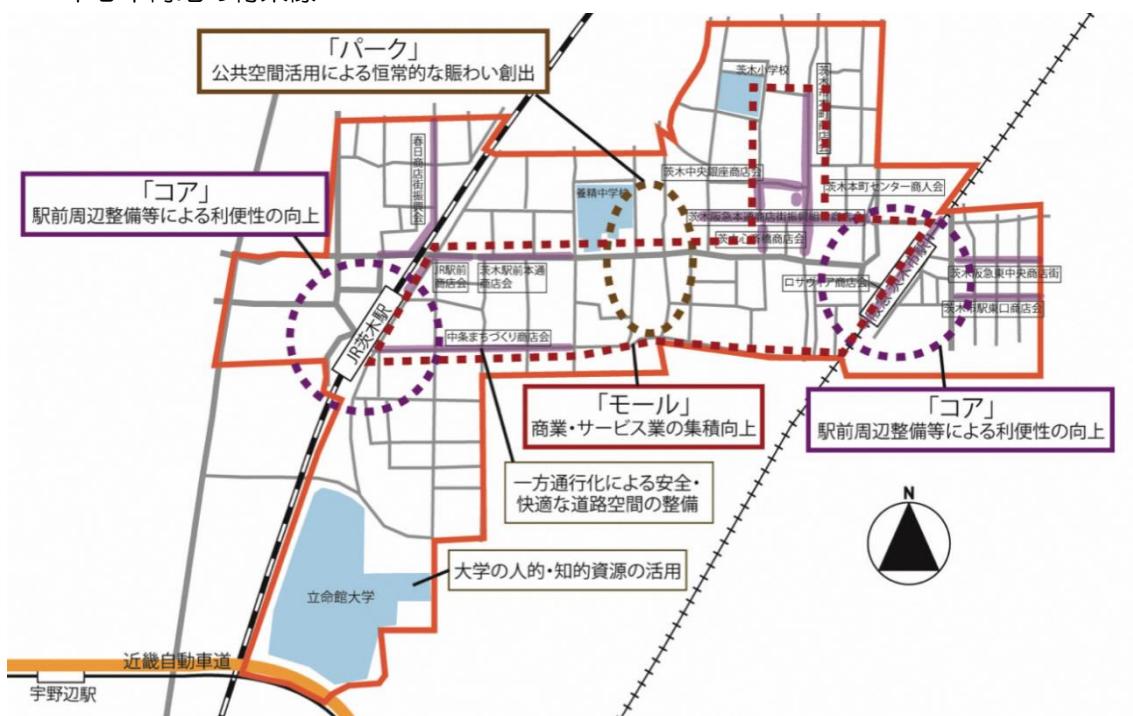


### (3) 茨木市中心市街地活性化基本計画（令和元年（2019年）12月）

#### ●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



## (4) 次なる茨木・グランドデザイン（茨木市中心市街地のまちの将来像）

### ●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、JR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向性を表している。



### ■まちづくりの骨格図



## (5) 茨木市立地適正化計画（平成 31 年（2019 年）3 月）

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。

### 施策6 中心市街地における交通結節点の機能強化

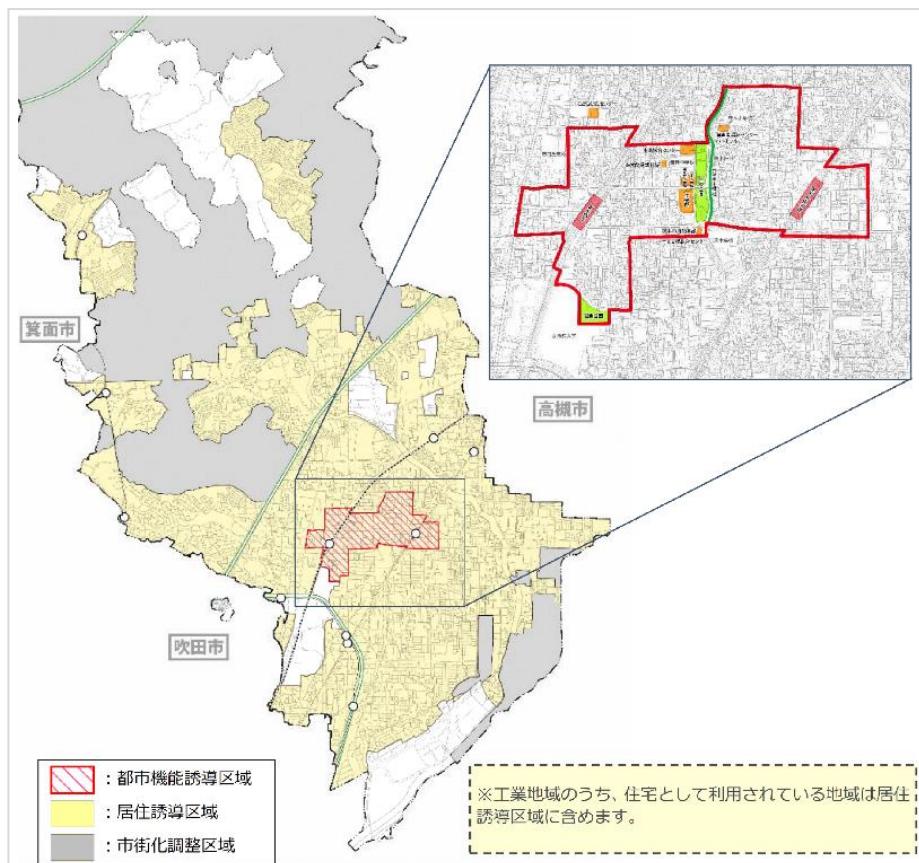
#### ●取組 20 JR・阪急茨木の両駅前広場の機能向上

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ます。

#### ■居住誘導区域・都市機能誘導区域



## (6) 茨木市総合交通戦略（平成 26 年（2014 年）3 月策定、

平成 31 年（2019 年）3 月 中間見直し）

施策⑨：駅前広場の整備

9-4：阪急茨木市駅西口駅前広場の再整備

- ・阪急茨木市駅西口駅前広場は JR 茨木駅と同様に大阪万博に合わせて整備されたが、中期的に駅周辺の再整備について検討する。
- ・交通の整流化や安全確保を目的とした対策を検討のうえ実施し、駅周辺の再整備について交通事業者等と協議を進める。

## (7) 茨木市景観計画（平成 24 年（2012 年）7 月）

- ・JR 茨木駅、阪急茨木市駅周辺地区では、茨木市の玄関口として中心市街地にふさわしい市街地景観として、本市の景観形成を先導する景観をめざす

## (8) 茨木市緑の基本計画（平成 28 年（2016 年）3 月）

- ・JR 茨木駅や阪急茨木市駅、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づけられており、民間と行政の連携による緑化の取組を推進する。

茨木市の都市拠点として、時代に即した多様な都市機能が導入された魅力ある駅前空間の創出が期待されており、交通拠点としての駅前広場等の機能整備や「まちの顔」としてふさわしいシンボルとなるような駅前ビル等周辺施設の再整備が求められています。

## 7 これから目指すまちづくり

### (1) まちづくりにおける最近の話題

#### (1)-① 居心地が良く歩きたくなるまちなか

女性の活躍などによる都市経済・社会の「多様性」の促進など付加価値を創出する「都市」のあり方について検討するため、国土交通省が設置した懇談会から、「『居心地が良く歩きたくなるまちなか』から始まる都市の再生」が提言として示されました。（令和元年6月）

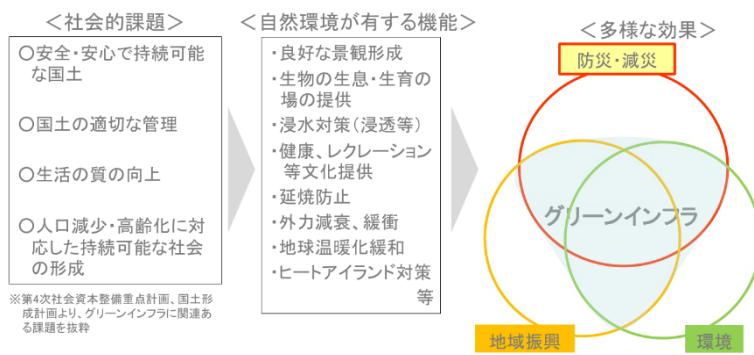
今後、持続可能なまちを実現するためには、コンパクト・プラス・ネットワーク等の都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）をウォーカブルな人を中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共に鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成することで、多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現することが必要です。また、このような空間整備を行うことで、これからの新しい生活様式への対応の進化にもつながる考えています。※茨木市は、国土交通省のウォーカブル推進都市に参加しています。



#### (1)-② グリーンインフラ

グリーンインフラは、米国で発案された社会資本整備手法で、自然環境が有する多様な機能をインフラ整備に活用するという考え方です。ハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能（良好な景観形成、雨水流出抑制、気温上昇の抑制等）を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進めるものです。

今後の本市のまちづくりにおいてもこの考え方を積極的に導入し、まちの持続性や魅力を高める取り組みが必要と考えています。

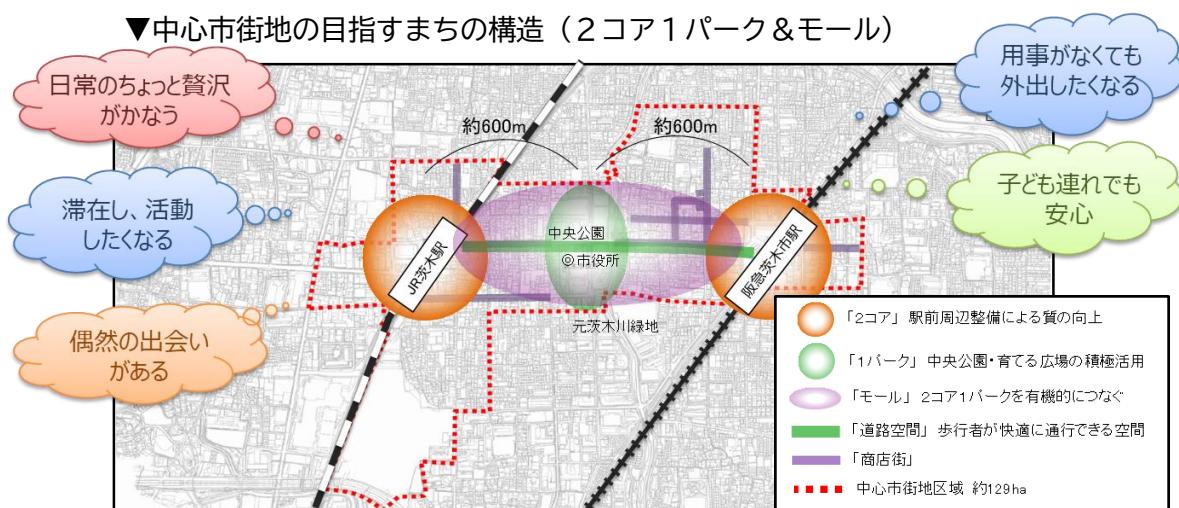


## (2) 中心市街地の目指すまちの構造と求められる取り組み

中心市街地においては、明治9年に、官設鉄道（現在のJR東海道本線）、昭和初期には新京阪鉄道（現在の阪急京都線）が敷設され、両駅間の市街地には工場もいくつか含まれた、商工混在の用途利用となっていました。

高度経済成長期以降、中心市街地は神社、仏閣、町家など歴史的な資産も残しつつ、個店が集まった商店街や駅前の商業ビルの建設等により、商業集積地として更に発展していき、それに加え、マンションをはじめとする宅地開発が急速に進み、商業地及び宅地が併存する市街地が形成されてきました。

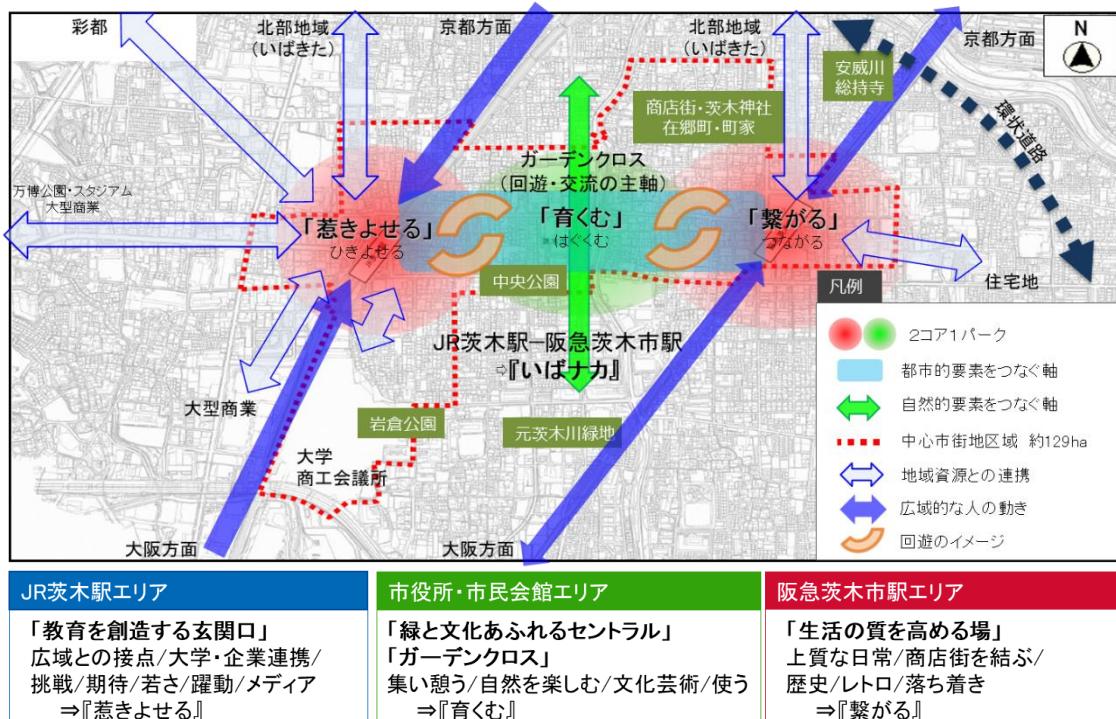
中心市街地の恵まれた地理的条件（広域結節点の鉄道両駅間が約1.2kmと徒歩圏であり、その中間点に市役所・中央公園・元茨木川緑地がある）を活かし、『2コア1パーク＆モール』の都市構造を実現すること、また、暮らしやまちの質を向上させることにより、住み続けたい、住んでみたいと思っていただける「居心地のいい」空間を創出する施策を展開することで、中心市街地を「ひと」が中心の歩いて楽しい魅力的なまちにすることを目指していきたいと考えています。



### (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し、市民の皆さん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、今後も市民の皆さんと一緒に共感できるキーワードを作りたいと考えています。

#### ■両駅の各拠点の特徴

|      | JR茨木駅（西の玄関口）  | 阪急茨木市駅（東の玄関口）   |
|------|---|---|
| 駅    | <ul style="list-style-type: none"> <li>JR 京都線の快速停車駅で市内で最も乗降客数が多い。</li> <li>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))</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>阪急京都線の特急停車駅で市内で 2 番目に乗降客数が多い。</li> <li>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)))</li> </ul> |
| 人の動線 | <ul style="list-style-type: none"> <li>駅から放射状に広がっている。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>駅中心に東西の動線が形成されている。</li> </ul>  |
| 商業   | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>5km 圏内に、特大規模のららぽーと EXPOCITY が立地している。</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>2km 圏内に、中規模のイオン新茨木店が立地している。</li> <li>周辺に 9 つの商店街が立地している。</li> </ul>  |
| 駅の周辺 | <ul style="list-style-type: none"> <li>大学や大企業が近い。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>   |

## (4) 中心市街地におけるまちづくりの取組み

中心市街地における各施策を点(施設や取組単体)の施策に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ると考えています。

### ▼中心市街地での代表的な取り組み（主な整備と検討中の取り組み）



平成 27 年（2015 年）立命館大学大阪いばらきキャンパス開学・岩倉公園開設

JR茨木駅東口（スカイパレット）竣工

平成 29 年（2017 年）リノベのいばらきプロジェクトの拠点として D.I.Y. 工房を整備

令和元年（2019 年）まちづくり会社（魅力ある商業機能や居心地の良い空間の創出を図るため、茨木商工会議所・市内大学・事業所・市等が出資した株式会社）を設立

以下は現在進行中の取り組み

- ◎市民会館跡地エリア活用の検討
- ◎元茨木川緑地のリ・デザインの検討
- ◎公共空間デザインの整備
- ◎阪急茨木市駅西口再整備の検討（本計画）
- ◎阪急茨木市駅東口における医療機能誘致検討
- ◎JR茨木駅西口再整備の検討

## (5) 駅東口との機能分担と段階的な整備計画

阪急茨木市駅は本市中心市街地の東の玄関口であるとともに、市内の居住エリアや隣接市を結ぶ交通結節点としての機能も有しています。現状では、交通機能を有する駅前広場は西口と東口に存在しますが、中心市街地を「ひと」が中心の歩いて楽しい魅力的なまちにするためには、中心部の商店街や中央公園への玄関口となる西口は歩行者中心の人が憩い過ごせる広場に、東口は主に交通機能を集約した駅前広場とすることが適切と考えています。

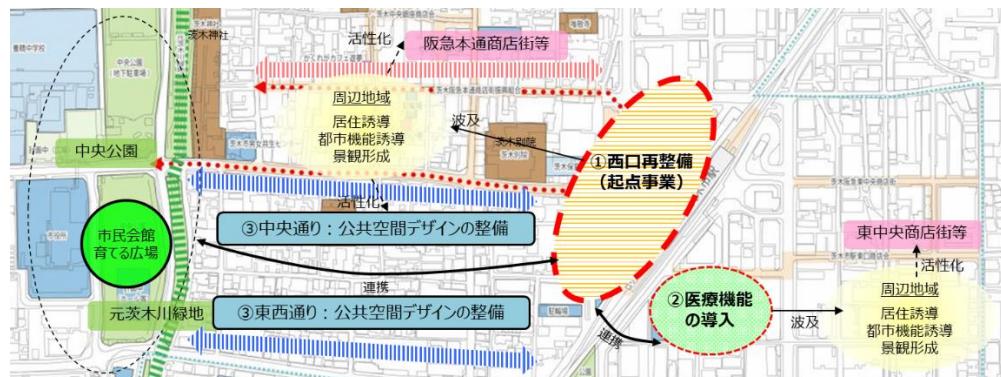
しかし、その実現には、中心市街地を通過する交通への対策や東口の再整備等も必要になってきます。このため、対策・整備等の時間軸を考慮して、概ね30年後を想定した将来においては、阪急茨木市駅東口に主に交通機能を集約し、西口は“ひと”が中心の居心地のよい空間になることを目指すこととし、その実現に向けて、以下に示す手順による各対策・整備等を連鎖・連携し、段階的な整備とすることを考えています。

### ■段階的な整備のイメージ



#### フェーズ1～概ね10年後を想定～

- ① 西口における再整備  
2軸（商店街、中央通り）の動線を主軸とし、“まちなか”に開かれた公共空間（駅前広場）を形成
- ② 中心市街地に「医療」の都市機能を導入  
東口における医療機能の導入
- ③ 中央通り等における公共空間デザインの整備  
質の高い道路空間・沿道空間に関する方針、滞在空間の創出に関する方針等を作成



## フェーズ2～概ね20年後を想定～

### ④ 中心市街地への通過交通対策

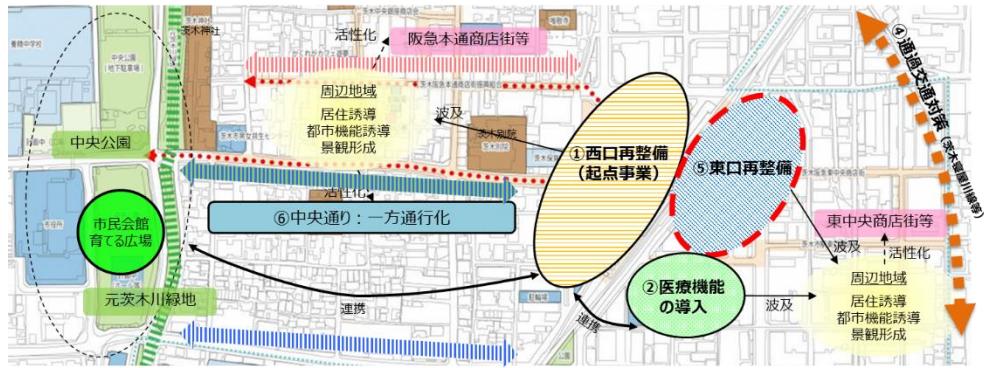
(都)茨木寝屋川線、(都)阪急南茨木駅平田線等の道路整備により通過交通を排除

### ⑤ 東口における再整備

駅前広場の交通機能を拡充

### ⑥ 中央通りを一方通行化・自動運転による移動支援

道路空間の再配分によるゆとりある歩行者空間の確保および良好な沿道景観の誘導・自動運転による移動支援



## フェーズ3～概ね30年後を想定～

### ⑦ 西口を歩行者空間として再整備

駅前広場の交通機能を東口に集約し、歩行者空間として再整備

### ⑧ 中央通りを歩行者空間化

ゆとりある歩行者空間の確保および良好な沿道景観の誘導



## (6) 概ね 30 年後のイメージ

※あくまでもイメージであり、確定したものではありません。

概ね 30 年後を想定した将来においては、阪急茨木市駅東口に主に交通機能を集約し、西口は“ひと”を中心の居心地のよい空間になることを目指しています。

駅舎北側自由通路から阪急本通り商店街方向を望む



阪急茨木市駅周辺まちづくり学集会で作成

概ね 30 年後の阪急茨木市駅西口の姿  
をイメージしたもの▶

これまで市民、事業者、行政等が  
各計画の策定過程におけるワーク  
ショップなどで議論を重ねてきた  
想いを『絵』にすることにより、  
市民等と共有



学集会の様子



## 8 整備（フェーズ1）のコンセプト

### (1) 検討にあたっての整理

阪急茨木市駅西口地区における整備コンセプトを検討するにあたって、これまでの事項を以下の通り整理します。

#### 【上位計画・関連計画】

- ・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】
- ・商業・文化・生活支援機能が集約されたまちの拠点【都市計画マスタープラン】
- ・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】
- ・中心市街地の核となる拠点【中心市街地活性化基本計画】
- ・東西軸と商店街の接点となる機能や場を備えた拠点【グランドデザイン】
- ・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】
- ・JR 茨木駅～阪急茨木市駅間は、歩行者優先の回遊性の高い道路空間の創出【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】
- ・オープンスペースの確保、緑化の推進【緑の基本計画】

#### 【市民ニーズ】

- ・交通環境の改善と安全で快適な歩行者空間
- ・休憩・多世代交流・イベントなど多目的に活用でき、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確保
- ・商店街や中央公園とつながり歩いて楽しいまちづくり
- ・阪急南東部地域の病院、病床の拡充

#### 【地区の課題】

- ・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
- ・老朽化・耐震性能不足となった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、交流空間や商業・生活支援機能の不足

#### 【地区の特徴】

- ・駅周辺には、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
- ・駅西口は日中の歩行者交通量が多く、日常的に駅や駅周辺の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

#### 【整備の視点】

- ・持続可能なまちを実現するためには、官民のパブリック空間をウォーカブルな人を中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共に「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成することで、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することが必要
- ・中心市街地における各施策を点（施設や取組単体）だけの施策に終わらせるだけでなく、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・活動を波及させていく視点が重要
- ・将来を見据えた段階的な整備

## (2) 整備（フェーズ1）コンセプト

上位計画、関連計画や当地区の課題や特徴、市民ニーズ、今後のまちづくりの視点を踏まえ、阪急茨木市駅西口周辺の再整備は以下の3つのコンセプトに基づき「暮らしに彩りをもたらし、人とまちがつながる場の創出」を目指します。

### ① 市民生活を支える駅前機能の強化

阪急茨木市駅は大阪や京都などの都市圏へアクセスでき、また市内の居住エリアをはじめ隣接市にもバス路線がつながるなど、**茨木市の交通拠点**であるとともに、駅周辺には商店街をはじめとした商業施設や業務施設が集積し、現在、病院の誘致が検討されているなど、**市民の生活を支える拠点**となっています。

この拠点性を強化し、**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**を目指します。

### ② 周辺地域とのつながりによる地域全体での魅力向上・活性化

当地区の周辺には、茨木阪急本通商店街などの商店街、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、計画中である病院誘致など、**当地区と一体的にまちづくりを行うことで相乗効果が図れる要素が多数存在**しています。

これらの要素とつながり、**回遊性を高めることで地域全体の魅力向上・活性化**を目指します。

### ③ 市民ニーズに応え、暮らしに憩いと彩りをもたらす

市民ニーズは時代とともに変化します。現状の駅前は約50年前の整備当時のニーズには応えていませんが、市民アンケートやまちづくり学集会等で出てきた現在のニーズに応えるためには更新が必要です。

**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**人を中心のまちづくり**を目指します。

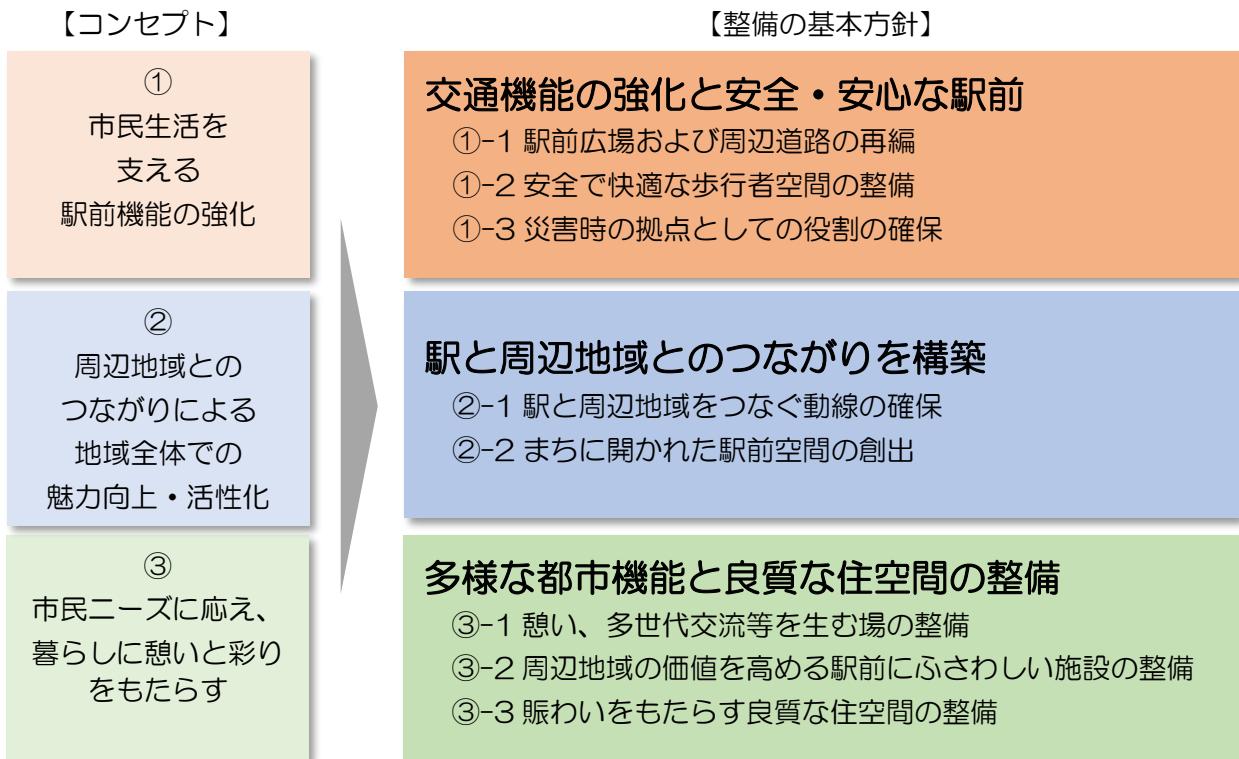
## «整備コンセプト»

**「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」**

## 9 整備（フェーズ1）の基本方針

### (1) 整備の基本方針

整備コンセプトに基づき、以下の通り当地区の整備の基本方針を定めます。



整備にあたっては、高い利便性を有し、将来にわたって市民生活を支える拠点としての役割を担い続けるとともに、周辺には、茨木阪急本通商店街などの商店街、茨木別院などの歴史的資源、育てる広場を整備中の中央公園など、当地区と一体的にまちづくりを行うことで相乗効果が図れる要素が多数存在していることから、これらの要素とつながり、回遊性を高めることで地域全体の魅力向上・活性化を目指します。

また、市民ニーズに対応した市民の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・再編などを行うことで、整備効果の波及（新たな出会いや活動）を生み出し、本市中心市街地の東の玄関口にふさわしい駅前の姿への再編を目指します。

## (2) 整備にあたっての考え方

### 1. 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

路線バスやタクシー、企業や学校等の送迎バス、一般車両の乗降場について安全性の確保等を考慮した上で、適切な場所に必要な台数を確保し、駅前広場内での交通の円滑化を図ります。

周辺道路については、交通渋滞を緩和するため、道路線形や幅員を改善します。

#### ①-2 安全で快適な歩行者空間の整備

各乗降場から駅までの動線は十分な歩道幅員を確保するとともに、車両と交錯しないよう歩車分離を図り、安全で快適な歩行者空間の整備を行います。

#### ①-3 災害時の拠点としての役割

災害時における一時避難場所や備蓄倉庫を整備するなど、災害時の市民の暮らしをサポートする拠点とします。駅前施設についても災害に強い施設設計とします。

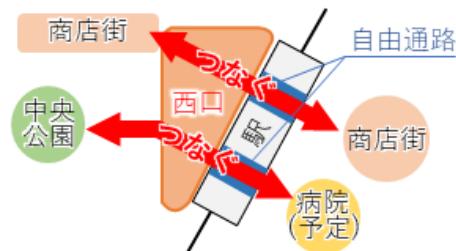
また、都市型集中豪雨対策としてグリーンインフラの考え方を導入し自然災害にも強い施設設計を検討します。

### 2. 駅と周辺地域とのつながりを構築

#### ②-1 駅と周辺地域とをつなぐ動線の確保

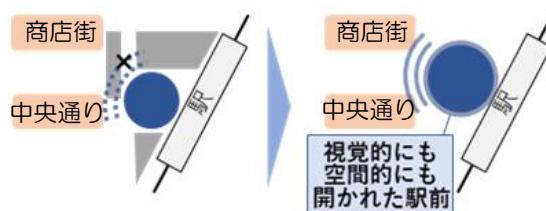
駅の北と南には東西地域をつなぐ自由通路があり、現状の歩行者通行量も多く、駅と周辺地域をつなぐこれらの2軸が当地区の主な歩行者動線となっています。

この2軸を活かし、西の商店街や中央公園、東の商店街や病院誘致検討エリアの動線を強化した計画とします。



#### ②-2 まちに開かれた駅前空間の創出

地区の北側の歩行者動線等は駅前ビルによって視覚的に遮断されているため、まちに閉ざされた駅前広場のような印象を与えていますが、これを改善し、駅から茨木阪急本通商店街が見え、商店街や中央通りまでの動線もしっかり確保した、視覚的にも空間的にも開かれた駅前広場とするとともに、駅前にふさわしい景観形成にも取り組みます。



### 3. 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

駅前は多くの市民や来街者など多様な人が往来し、集う場所であることから、多くの主体が多目的に活用できる場を歩行者動線に沿って整備することで、周辺との回遊を促進するとともに、憩いや多世代交流等の創出につなげていきます。

#### 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

阪急茨木市駅西口は、日中の歩行者が多く、周辺商店街等とともに市民生活に密着した地区です。この特徴を踏まえ、周辺商店街等と相補、相乗的に市民生活を支えるとともに憩いと彩りをもたらすことで、周辺も含めた地域の価値を高める施設を検討します。

なお、現在は、市民生活に密着した地区であること、長寿命化により健康への意識が高まっている時代背景や女性のニーズを踏まえ、「健康・美」をテーマとした施設構成を検討しています。

また、市民ニーズや駅前施設の役割は時代とともに変化することを踏まえ、更新性の高い施設設計とするとともに、施設の管理運営についても持続可能な計画とし、駅前の持続的な賑わい創出のためのエリアマネジメントにも取り組みます。

#### ③-3 賑わいをもたらす良質な住空間の整備

特急が停車する駅に直結する立地優位性を活かした良質な都市型住宅を供給することで、高齢者から子育て世代まで多世代を中心市街地に呼び込み、定住を図り、周辺の商店街等に賑わいや活性化をもたらします。

また、駅東側の市有地に医療機能導入の検討があることから、「医」と「住」の連携についても検討します。

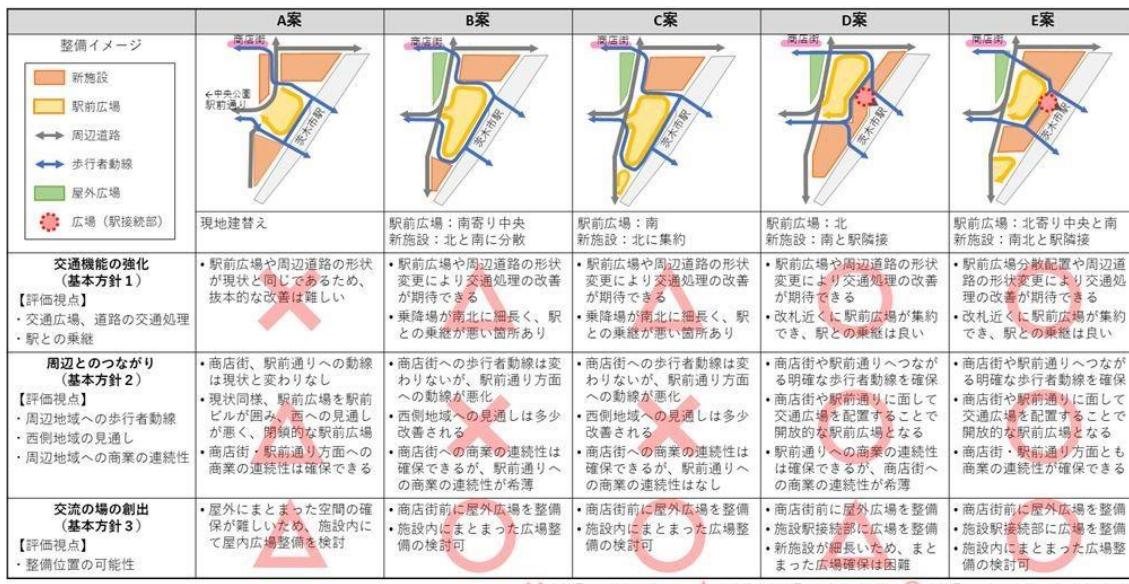
## 10 整備案の比較検討

整備の基本方針を実現するため、道路・駅前広場の配置、新施設の配置を決定するため、下記の評価項目で比較検討を行いました。

### (1) 評価の視点

|                     |   |
|---------------------|---|
| 交通機能の強化<br>(基本方針1)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場や周辺道路の交通処理が現状より改善が期待できるか</li> <li>円滑な乗継動線になっているか</li> </ul>  |
| 周辺とのつながり<br>(基本方針2) | <ul style="list-style-type: none"> <li>周辺地域への歩行者動線がスムーズで分かりやすいか</li> <li>西側地域への見通しが良く開かれた駅前となっているか</li> <li>周辺地域へ誘う商業の連続性が確保できているか</li> </ul> |
| 交流の場の創出<br>(基本方針3)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>交流の場となる広場等が確保できているか、あるいは整備の可能性があるか</li> </ul>  |

### (2) 評価結果



土地利用のゾーニングを検討するにあたり、上記(1)評価の視点で比較検討を行いました。

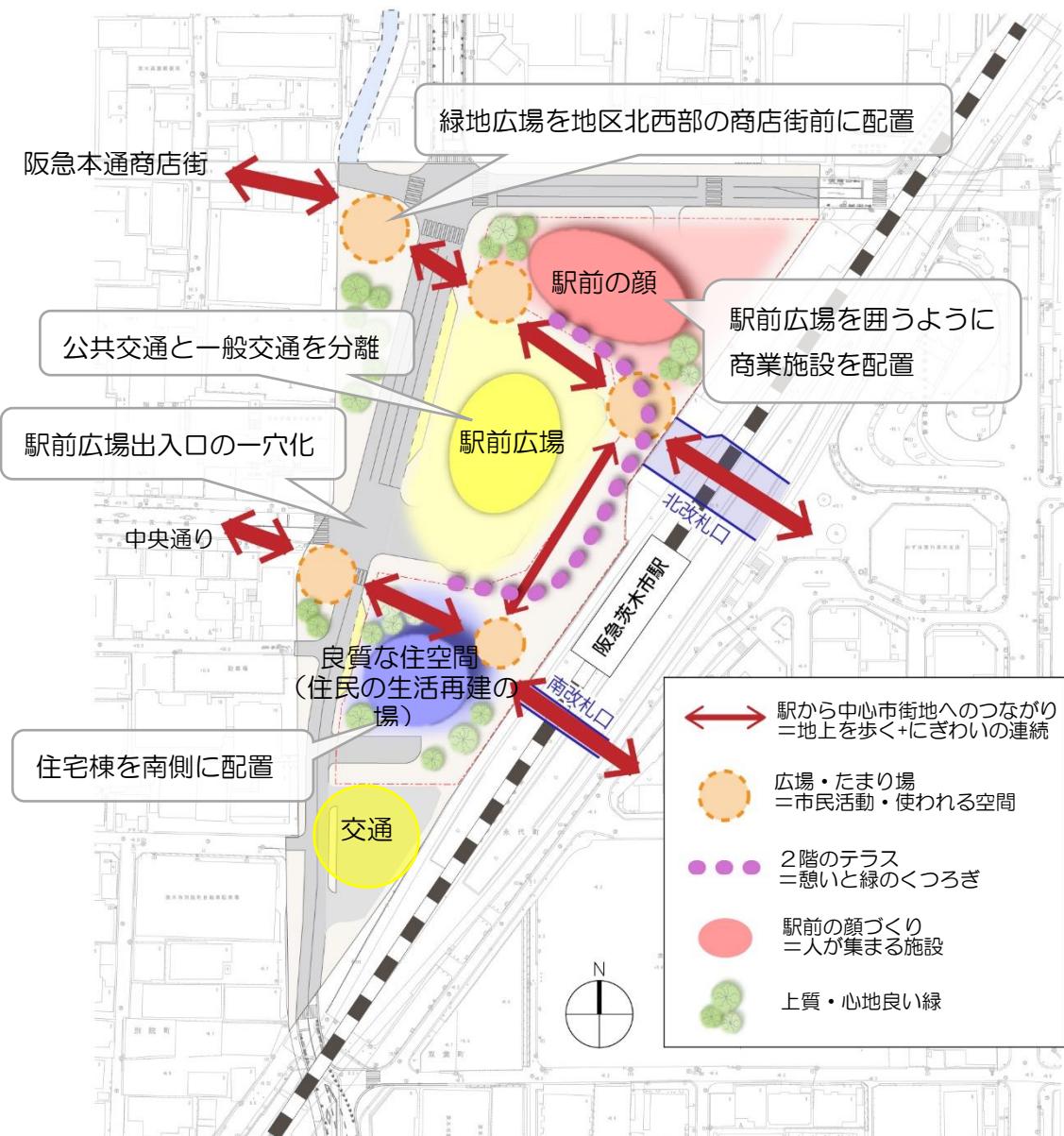
評価の結果、E案で土地利用等の詳細検討を進める。

## 11 土地利用ゾーニングと完成イメージ

### (1) 土地利用ゾーニング

整備の基本方針及び比較検討結果を踏まえ、視覚的・空間的にまちに開かれた駅前空間を創出し、駅と周辺地域をつなぐ動線軸（2軸）を形成するため、以下の考え方で土地利用ゾーニングを行っています。また、駅前に広場・たまり場（人が憩える空間）を連続的につくることで、回遊性を創出し、周辺の商店街や中央通りなどまち全体の連続性につなげます。

■土地利用ゾーニング図



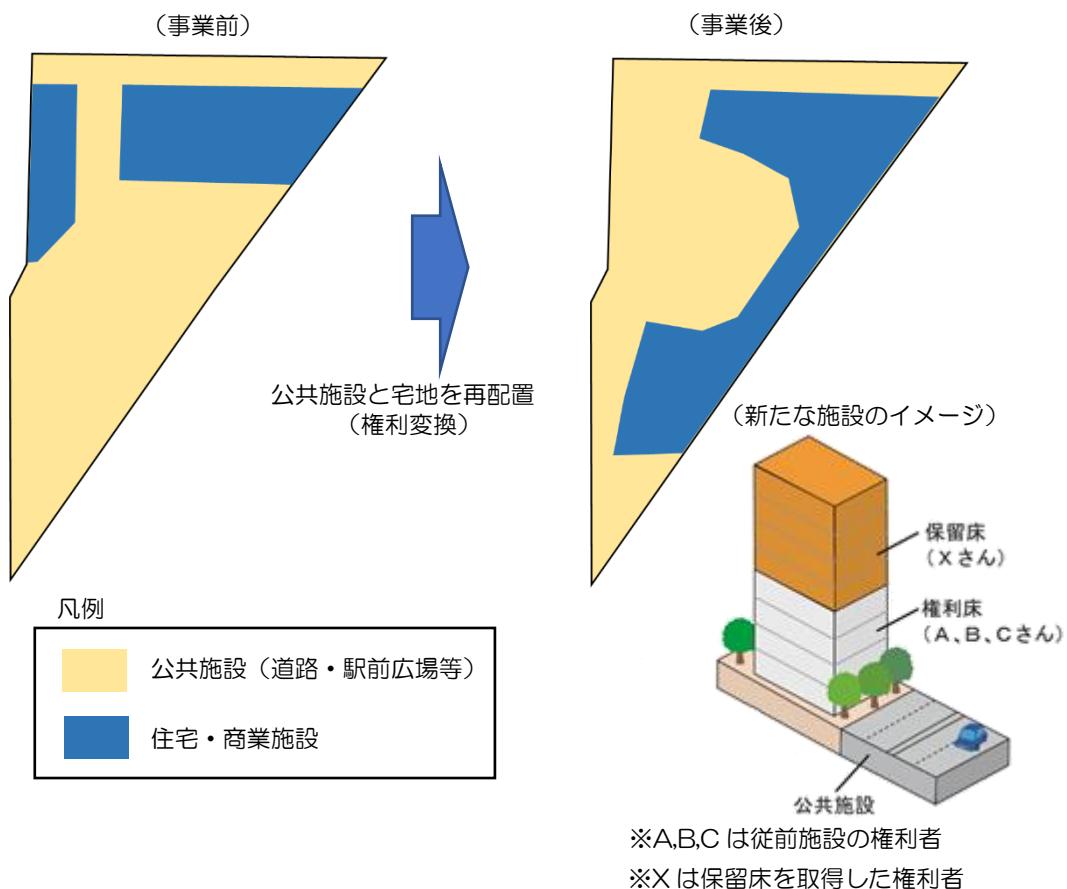
## (2) 実現手法と想定スケジュール

土地利用ゾーニング図で示すまちに開かれた空間の形成は、道路や駅前広場などの公共施設だけではなく、民間施設も含めた一体的な整備が必要です。その実現のためには、従前の土地や建物の権利を整備後の建物に置き換えること（権利変換）により、同じ地区内で生活を継続することができる都市再開発法に基づく「市街地再開発事業」が適切と考えます。

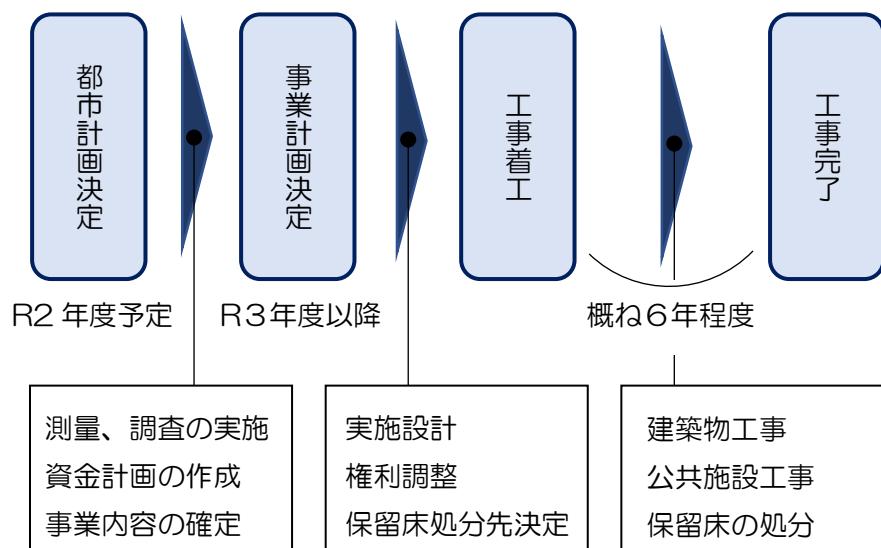
こうしたまちづくりに必要な市街地再開発事業や交通機能を担う道路や駅前広場などの都市施設については都市計画として定め、土地利用については、地区計画によりきめ細やかな規制や誘導を図ります。

### 《再開発事業の仕組み》

- 公共施設（道路、駅前広場）と民間施設の再配置を行います。
- 老朽化した駅前施設（茨木ビル、永代ビル、市営駐車場）を除却（解体）します。
- 駅前の顔となる新たな施設を建築します。  
この際、従前施設（土地・建物）の権利は、等価で新たな施設の床（権利床）に置き換えられます（権利変換）。
- 新たに生み出された床（保留床）を処分（売却）することで事業費（道路や広場の整備費や新たな施設の建築費等）を捻出します。



## 《市街地再開発事業の流れと想定されるスケジュール》



### (3) 整備後（概ね 10 年後）のイメージ

※あくまでもイメージであり、確定したものではありません。

商店街方面から鳥瞰



商店街前の広場のイメージ

駅舎北側自由通路から阪急本通り商店街方向を望む



## 12 エリアマネジメント

### (1) 官民の役割分担

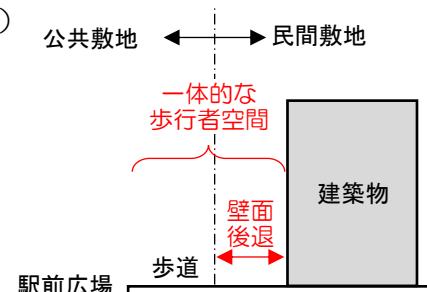
本事業は、官民が一体となって整備を行うものですが、官民が果たす役割について、以下のとおり整理しました。

| 官の役割                                       | 民間の役割                            |
|--|----------------------------------|
| ①公共施設整備（道路・駅前広場など）                         | ①公共公益性や持続可能性が確保できる施設整備           |
| ②公共施設及び民間施設を活用した交流やイベント等により活性化に貢献する取り組みの支援 | ②公共施設及び民間施設を活用した交流やイベント等による賑わい創出 |
| ③早期の事業効果発現に向けた事業支援                         | ③持続的なエリアマネジメントに取組むための組織形成        |

### (2) 民間に求める公共貢献や取組み

民間敷地での公共的空間及び機能の整備に考慮した施設などにおける民間が果たす役割及び求める取り組みについて、具体的な内容を以下に示します。

- ① 民間敷地を活用した市民が自由、快適に利用できる空間整備
  - ・民間敷地内の建築物の壁面位置の指定（壁面後退）
  - ・建ぺい率の最高限度を10%減。
  - ・歩道状空地および敷地内通路の提供  
(例：1階壁面後退部、2階デッキ)
  - ・商店街や中央通りへのスムーズな歩行者動線と環境空間（緑化等）の構築
- ② 駅前空間をまちに開く空間整備
- ③ 市民ニーズに応える商業・業務・生活利便機能等の多様な機能の導入及び持続的・一体的な商業施設管理運営
- ④ 災害時の鉄道利用者など帰宅困難者に対する一時滞在施設として空間の開放や物資の提供
- ⑤ 「①」や公共空間を活用した周辺を巻き込んだ持続的な取組みが可能な組織の形成及び運営（エリアマネジメント）



図：壁面後退による歩行者空間の整備

### (3) エリアマネジメントの取組み状況

#### ◆ ソシオ茨木建替え推進委員会・エリアマネジメント部会

##### ① 目的

- ・整備完了後に継続して駅周辺の活性化・賑わい創出を図るため、地権者自らが整備前から周辺地域とのつながりを図る
- ・賑わいを創出するための広場空間の整備を検討するために、音楽イベントなどを行うことにより、広場の大きさや仕様、運営方法などの検討を行う。

##### ② 経過

- ・平成 30 年（2018 年）2 月  
茨木ビル・永代ビル地権者らの建替え推進委員会においてエリアマネジメント部会の立上げ
- ・平成 30 年（2018 年）4 月  
第 1 回エリアマネジメント部会開催（以降、順次開催）
- ・平成 30 年（2018 年）9 月  
Ibaraki Jazz&Classic Festival 2018 を開催
- ・令和元年（2019 年）9 月  
Ibaraki Jazz&Classic Festival 2019 を開催  
※阪急茨木市駅 7 商店会連合会が後援。（周辺地域の協力を得て開催）

##### ③ 効果

- ・茨木別院やロサヴィア、イオンスタイル新茨木、茨木にぎわい亭も会場として利用し、3,000 人以上の来場者で駅周辺が大きく賑わいました。

##### ④ 課題

- ・再整備後のエリアマネジメント活動に取り組む活動体制の構築
- ・民間施設内での賑わいを生み出す「場」の創出や継続的な取組みの検討
- ・一時の大きな賑わいだけでなく、日常的に居心地の良い空間を創出するための継続的な取組みの検討



#### (4) エリアマネジメントの取組方針

地権者や民間事業者が検討している今後のエリアマネジメントの取組について

##### ① 取組体制

再整備後のエリアマネジメント活動に取組む活動体制として、地権者や民間事業者が主体となり、市民の皆さまや商店街、まちづくり会社等との連携をはかりながら、持続可能な取組体制を構築します。

##### ② 活動エリア

再整備により生み出されたオープンスペース（公共空間や民間施設）及び周辺地域を中心に活動を検討していきます。

##### ③ 活動内容

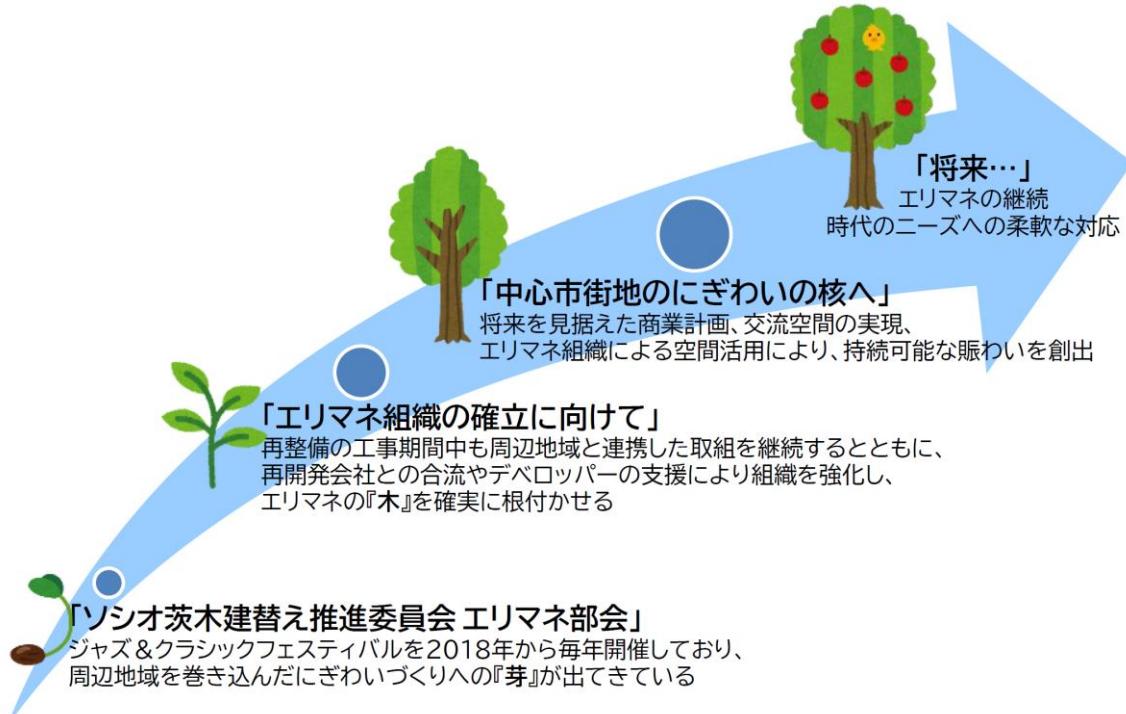
駅周辺の賑わいや交流の創出を図るため、中心市街地の東の玄関口である駅前として、市民だけでなく多くの人々が参加できる活動を検討していきます。

また、その活動が駅前だけでなく、中心市街地の賑わいに波及する活動につなげていきます。

##### ④ 進め方

計画段階から社会実験（エリアマネジメント活動）を行い、課題等を抽出し、広場空間や組織体制の検討を進めます。再整備後は、継続的にエリアマネジメント活動を行います。

#### ■エリアマネジメントの方向性



## 13 超高層建築物について

### (1) 超高層建築物立地の考え方について

当駅前は交通利便性が高く、都市機能がコンパクトに集積した地域で超高層建築物の立地に関する基本的な方針（以下「方針」という）におきましても、拠点機能を高める必要があるエリアとして位置付けられております。

今後、高齢化や女性の社会進出が一層加速化していく中で、このような立地を活かし、高齢者から子育て世代等の多世代を呼び込み、定住を図ることは、地域に賑わい等をもたらす基本的な要素になると考えられます。その際、駅前周辺地区における課題を解決し、将来にも繋がる開放的な空間を確保しながら、賑わいに資する居住機能の整備を行うには、高度化による敷地活用が欠かせません。

当地区は、福祉・商業等の生活サービスに徒歩や公共交通で容易にアクセスできる環境にあります。また、近くには散策等に適した元茨木川緑地等が存在し、そこへの外出でゆったりとした空間の中で健康の増進につながるという生活面での効果や、自動車への依存が抑制され、二酸化炭素排出量の削減につながるという環境面での効果等も期待されます。

さらに、駅前や周辺商店街などでの回遊や人ととの出会いの機会を増やし、賑わいを生む交流・活動の輪を広げていくことにもつながると考えています。交流・活動する人々による新たなコトや価値が創出されるなどの波及効果も期待され、市中心部の活性化や多数かつ多様な主体が集い、つながる契機となることが考えられます。そして、そこでつながった人々がアクティビティを起こし、それを継続し、自律的・連鎖的に展開し始めることでまちの価値の向上など、持続可能なまちづくりにも繋げていきたいと考えています。

そのため、超高層建築物の立地にあたって特に留意が必要な周辺環境への配慮や超高層建築物の耐震性、防災性また長期的な維持管理等の課題について、方針で求められている質の高い施設づくりに向け、権利者や事業パートナーと協議を行ってまいります。