

2. 地区の計画

<ul style="list-style-type: none">・当区域は上位計画において「高槻中枢都市拠点」に位置づけられるとともに、JR高槻駅、阪急高槻市駅を含み、大阪・京都の両都心まで快速電車で約15分の交通至便な文字どおり高槻市の中心市街地である。また対象区域の南側には国道171号が通っており、自動車交通においても利便性の高い地区である。・このようなことから当地区は、高槻市の未来を担う要の地域であり、中核市高槻市の中心部にふさわしいまちづくりが望まれるエリアである。
--



<ul style="list-style-type: none">・ユアサコーポレーションの工場が閉鎖され、大規模工場跡地の土地利用の転換が求められている。

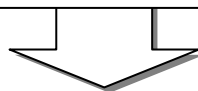


<ul style="list-style-type: none">・そこで、都市計画道路、区画道路及び公園・緑地などの市街地基盤整備を行い、歴史文化を踏まえ、まちのストックを有効活用し、かつ高槻の顔となるよう新たな高次都市機能を有する都市拠点の創出を図る。



まちづくりの基本方針

『文教、商業、業務、交流などの機能と5つの景観軸が心地よく組み合わせられ、个性的で潤いのある、行ってみたい、住んでみたい、住みつづけたい、高槻の新たな顔となる「智慧の都市」を創出』



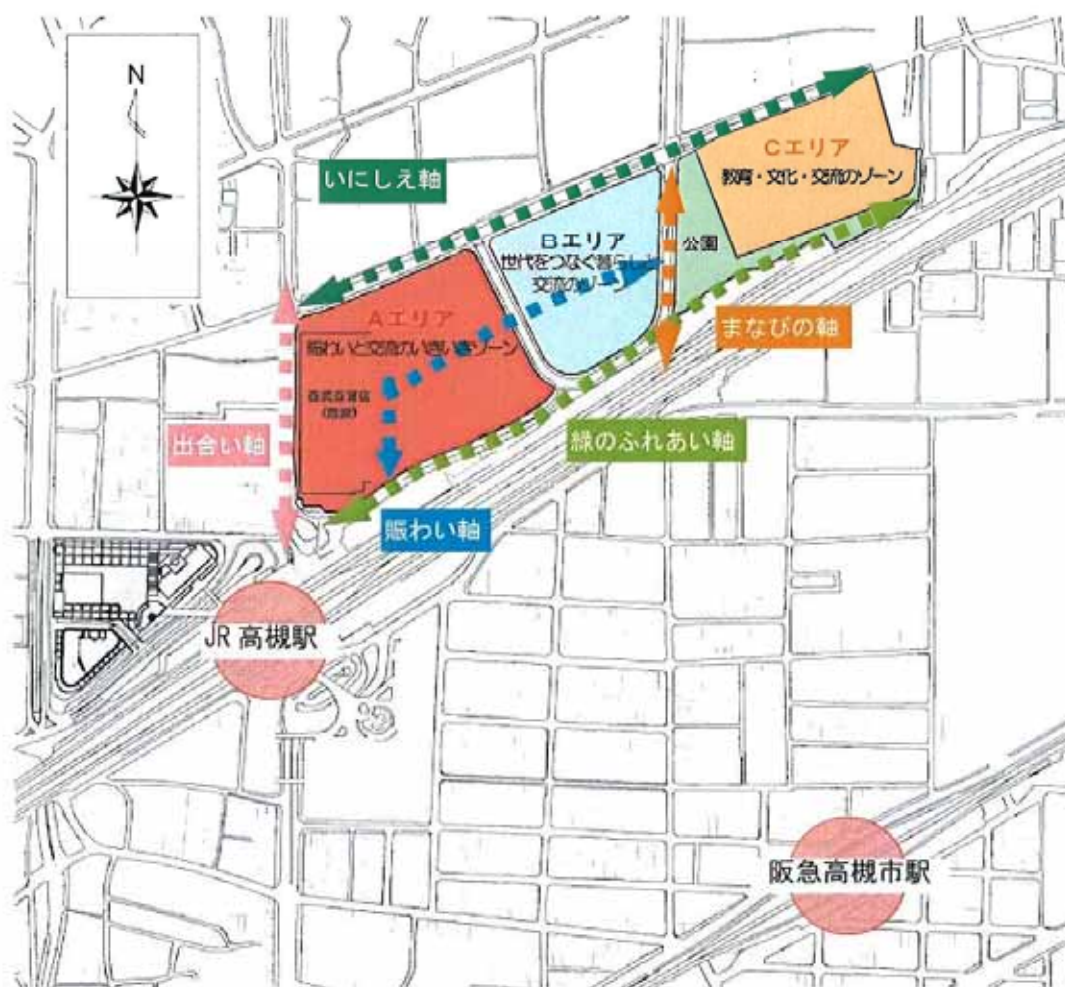
<ul style="list-style-type: none">・区域内の土地利用方針として、上位計画を踏まえた「まちづくり基本方針」に基づき施行区域において必要とされる機能を踏まえて、土地利用区分は複合商業・都市型居住・防災・医療福祉・教育施設用地及び公共施設用地（道路・公園・緑地等）とし、公共施設整備に関しては、施行区域が既成市街地であることに鑑み、都市機能の更新と拡充を中心に整備を進める。・また整備にあたっては区域に係わる都市計画施設との整合性に留意しながら、中核市高槻の玄関口にふさわしい中心市街地の再生を目指すものとする。



<ul style="list-style-type: none">・区域の大部分は大型商業施設と大規模工場跡地での土地利用であったため、道路、公園等の公共施設整備状況は駅前地区でありながらその整備水準はあまり高くない。また、高槻市の中心市街地でもあることから、土地の有効利用と賑わい等の都市活力が求められる地区である。・このようなことから事業手法の選定としては、公共施設の整備改善及び土地利用並びに敷地の整序が不可欠であり、事業スキームとして唯一、土地交換分合手法をもつ<u>土地区画整理事業の採用が最適</u>であると考えます。

(参考)

基本方針	文教、商業、業務、交流などの機能と5つの景観軸が心地よく組み合わせられ、個性的で潤いのある、行ってみたい、住んでみたい、住みつづけたい、高槻の新たな顔となる「智慧の都市」を創出	
景観軸	出合い軸	北摂山系、上宮天満宮の杜を望む出合い軸
	いにしえ軸	緑豊かなやすらぎのいにしえ軸
	賑わい軸	回遊性の高い交流を育む賑わい軸
	まなびの軸	安心、安全、快適なまなびの軸
	緑のふれあい軸	季節感を演出するふれあいの軸



3. 地区の現況

高槻市総合計画において「高槻中枢都市拠点」に位置付けされるとともに都市再生緊急整備地域に位置づけられている。

JRと阪急の2駅が近接しており、どちらも快速停車駅であり、大阪・京都の両都心までの時間距離はそう遠くない。

高槻市は平成15年に中核市へ移行し、北摂を代表する都市であり、対象区域は高槻市の玄関口となるべきエリアである。

駅周辺は中心市街地であり、商業の中心地であるが、近年、郊外型の商業施設の出店に伴って、既存商業の衰退傾向が見られる。対象区域は経済活動の向上が喫緊の課題でもあり、関連施策と連携することが必要である。

隣接する高槻駅北地区の市街地再開発事業が竣工し、対象区域の市街地整備と併せて中心市街地の活性化が期待できるエリアである。

JR高槻駅に近接して工場跡地が低未利用地化しており、中心市街地の再生、市街地整備の実現に際しては有用な土地利用転換を期待できる空間がある。

駅を中心とし、ターミナル機能の強化と商業・業務機能の計画的な集積を図り、都心としての中心性と求心力を強化すべきエリアである。

広域・地域幹線道路は整備済みであるが、主要な交差点での右折レーン等の設置が少なく、混雑緩和や安全面からも交差点の改良が必要となる。

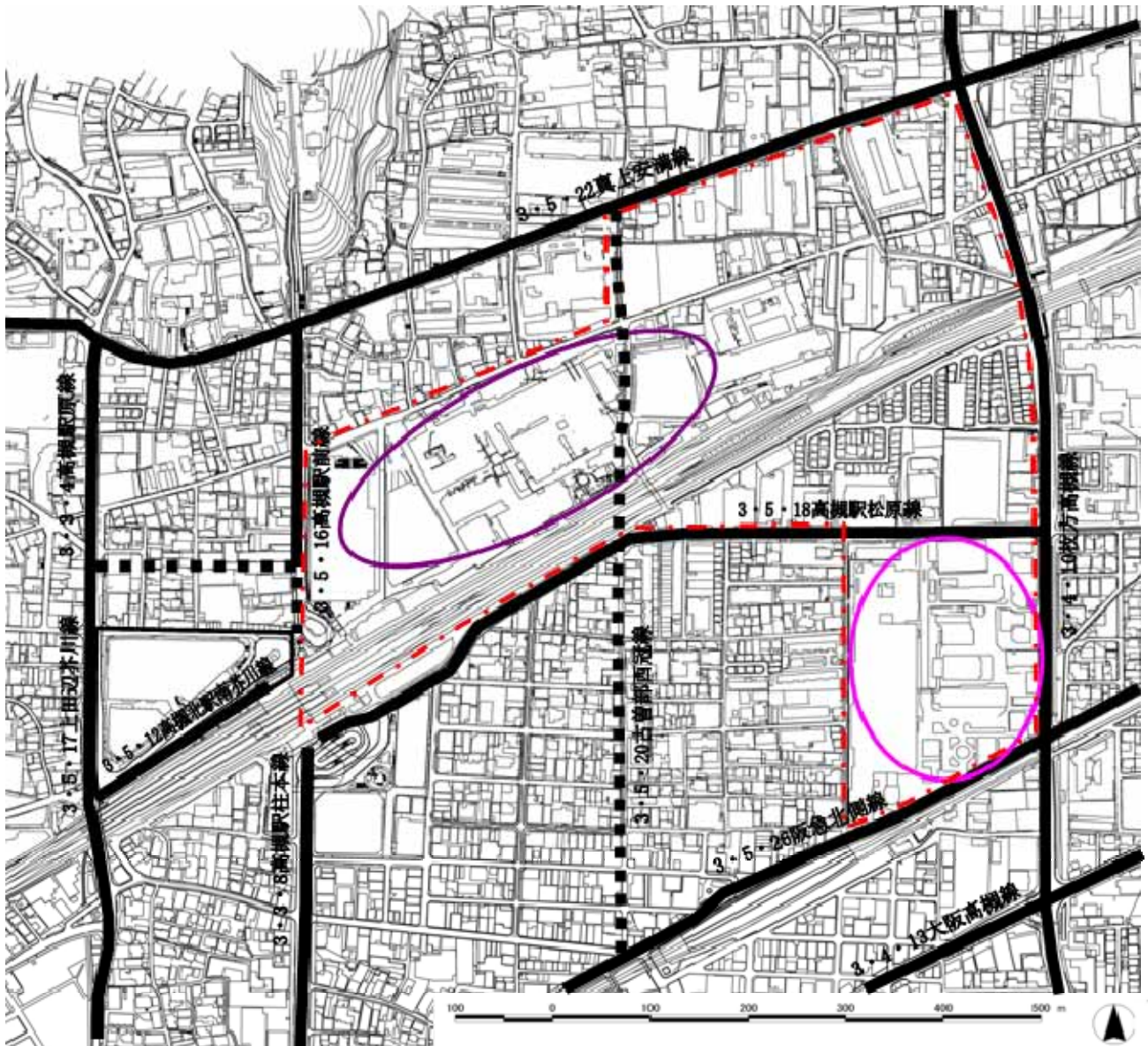
中心地としては防災活動拠点が少ないため、さらなる防災性・安全性の高い施設配置が期待される。






中心市街地の賑わい再生のためには、同時に利便性の高い対象区域への居住人口の都心回帰並びに交流人口を増やすことが重要である。

経年変化に対応した駅前にふさわしい都心機能の更新と拡充が必要である。

駅前という地区特性に鑑みて、建築物の高度利用が期待され、壁面後退等によりゆとりある歩行者空間や緑空間の創出が期待できるとともに、駅周辺での安全で楽しく回遊できる歩行者ネットワークの形成が図られる。また、JR沿線地域の南北を結ぶ立体横断通路等を整備することにより、駅北・南側の連絡強化が期待できる。

これからの少子高齢社会にも十分対応が可能となるよう高齢者や障害者等の交通弱者にも配慮した公共施設整備並びに福祉機能等の拡充が期待される。



凡 例	
	都市再生緊急整備地域
	都市計画道路（整備済）
	都市計画道路（未整備）
	医療・教育機関の拡充
	工場跡地の低未利用地

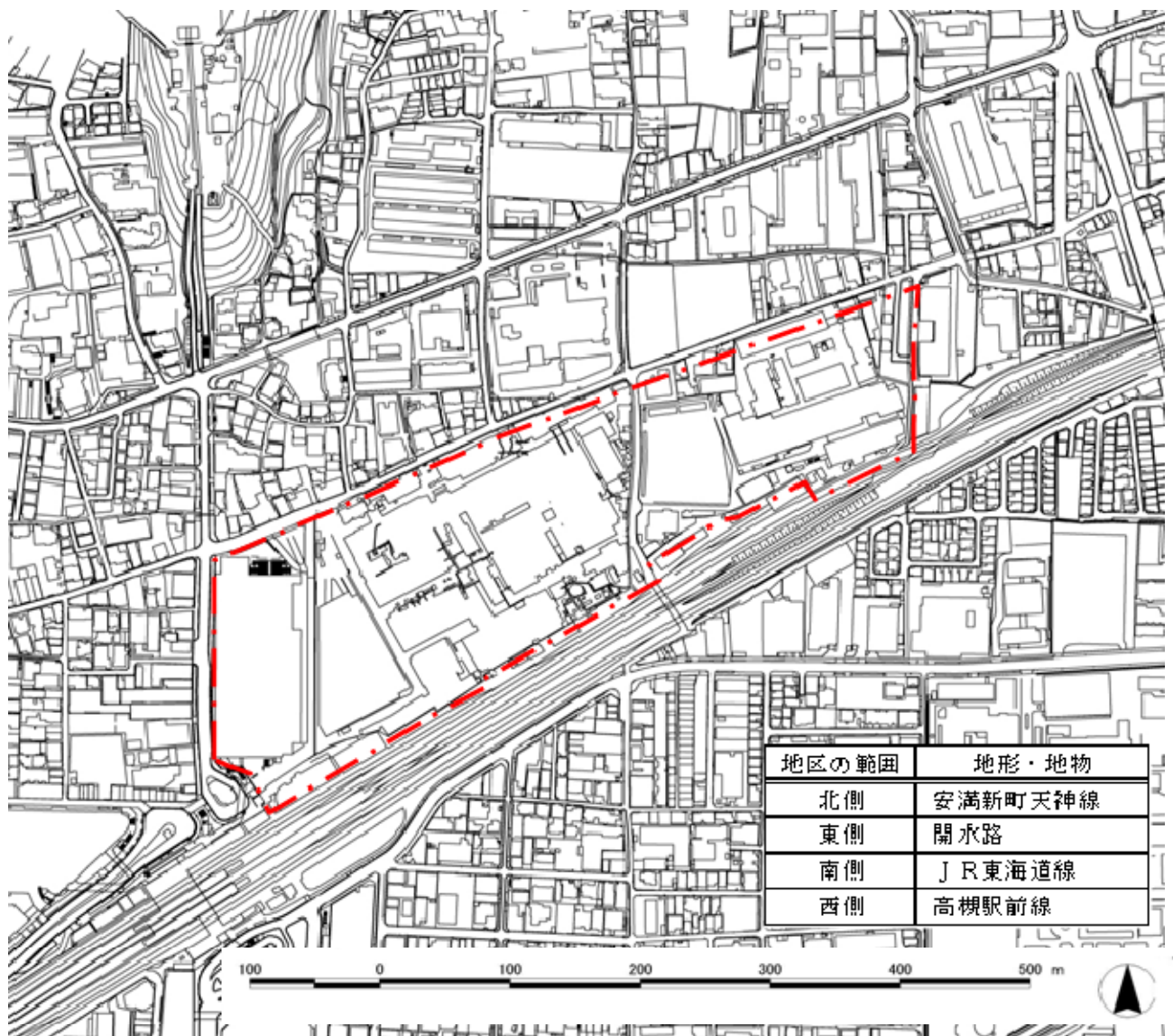
4. 地区の整備の方針

(1) 施行地区の設定

対象区域は駅前の中心市街地であり、一定の活発な土地利用が行われていることから、市街地整備実施に際しては、中心市街地のリノベーションに向けて、隣接する再開発事業竣工（平成16年）に引き続いて、都市再生・中心市街地の活性化に弾みをつけるため、早期に事業着手が可能となるエリアを選定する必要がある。

このことから対象区域内に約6haの工場跡地の低未利用地があり、積極的な土地利用転換を促進する必要がある。また当該エリアは都市再生緊急整備地域に所在しており、駅前地区にふさわしい計画的な都市機能の集積を図る上では、非常に重要なエリアであることから、工場跡地の低未利用地を中心として、以下の点に留意して理想的な事業施行地区を設定する。

1. 都市計画施設が計画されているときは、故意に避けないこと。
2. 地区内外において整備の波及効果に不均衡が生じないように設定すること。
3. 工事の施工性や土地利用効率の観点から一団のまとまりをもつこと。
4. 事業費、事業期間、資金面、緊急性、合意形成の熟度等を考慮し、適切に設定すること。
5. 都市計画施設を含む場合、効果的な整備が可能なものとする。
6. 街区や排水施設の整備面から適切な区域を含むこと。
7. 道路、河川、鉄道等、明確な地形・地物で設定し、形状はできるだけ整形が望ましい。



当該地区の区域設定に当たっては、特に前記に記載した「留意事項4 .」のうち、以下の観点のもとで区域を設定する。

- 1) 事業期間.....都市再生緊急整備地域の本来目的を達成するためにも、特に緊急かつ重要な整備地区であることから、事業期間が極力短期で行える区域
- 2) 地権者の意向.....地権者の事業推進に対する合意形成の熟度の高い区域
- 3) 事業の成立性.....中心市街地としての整備効果を早期に具現化でき、事業資金面においてもリスクが少なく、事業者をはじめ駅前利用者、周辺商業者、行政等のメリットが大きくなる事業実現性の高い区域

以下に理想的区域からの区域追加・除外理由を示す。

<理想的区域から除外・追加する理由>

- 1 . 現道の安満新町天神線は、交通量が比較的多いにも拘わらず、歩道がなく危険性が高い道路であることから、当該事業実施に際しては、安全安心な歩行者空間を有する地区幹線道路として整備することが望ましい。よって現道を含み一体的に街路空間整備を行うため、区域追加する。
- 2 . 平成 14 年に新規分譲したばかりの住宅地であり、地区編入同意が得られないことから区域除外とした。
- 3 . 駅前再生の重要箇所であるが、現況はパチンコ店を営業しており、開発事業に伴う移転・営業補償交渉に折り合いがつかないため、事業参画の合意が得られないことから区域除外とした。しかし、駅前広場からの交通処理等、側方的な事業協力同意は可能である。
- 4 . 現況はたこ焼き屋を営業しており、上記と同様の理由から区域除外とした。

