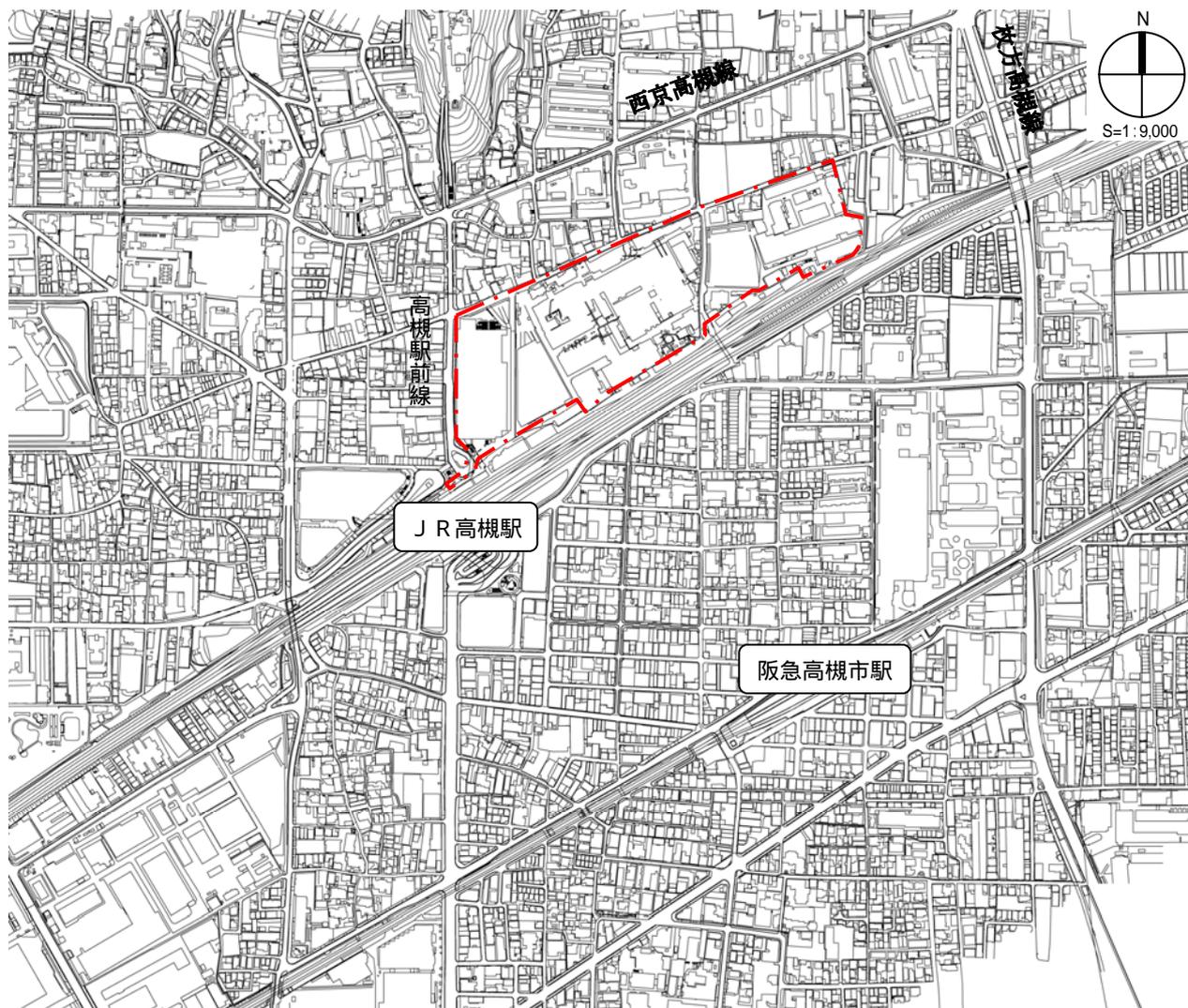


2 地区計画について

1. 地区の現況

当地区はJR高槻駅北東に位置し、駅前側に大型商業施設が立地しているものの、地区の大部分は大規模工場跡地の低未利用地が占めている。駅前であることから非常に公共交通等の利便性が優れている地区でありながら、中心市街地としての優位性を発揮できていない状況であり、公共施設の整備状況も良好とは言えない状態である。また、周辺道路整備状況に関しても、高槻駅前線、西京高槻線、枚方高槻線以外はその整備水準は低く、人・自転車・車等の来訪者の多い駅前でありながら狭隘な道路に狭小な歩道しかなく、駅前地区としては公共整備水準が低いエリアである。



2. 上位計画

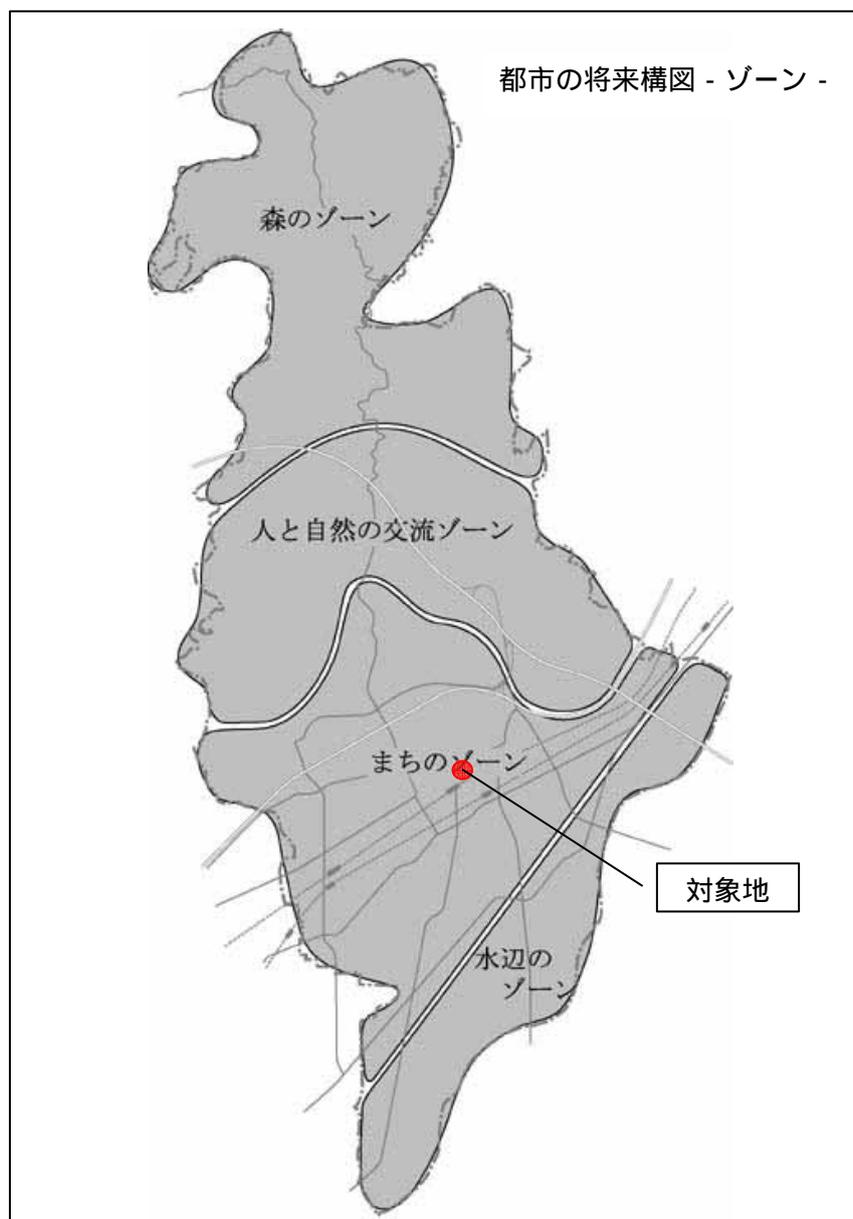
1) 高槻市総合計画（第4次）

ゾーンによる空間形成

当地区は第4次高槻市総合計画において、中心市街地と一般市街地で構成される既成市街地を「まちのゾーン」と位置付けている。空間形成の方向性として市民や企業による都市的活動の円滑な推進を基調にして、社会資本ストックの再構築とその有効活用を図り、都市的に整序された空間形成を目指す。

中心市街地部においては、駅周辺での拠点的な市街地整備により、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、都心及び副都心としての中心性を高める。また、居住環境を改善し都心居住を促進するとともに、低未利用地などを活用した新たな機能導入により、都心機能の再編・強化と都市活力の増進を図る。

商業地では、消費者ニーズを先取りする創造的な事業経営を支援し、また、駐車駐輪場を整備するなどして、多くの来訪者を迎え、特に商業系用途地域における土地の高度利用を促進する。

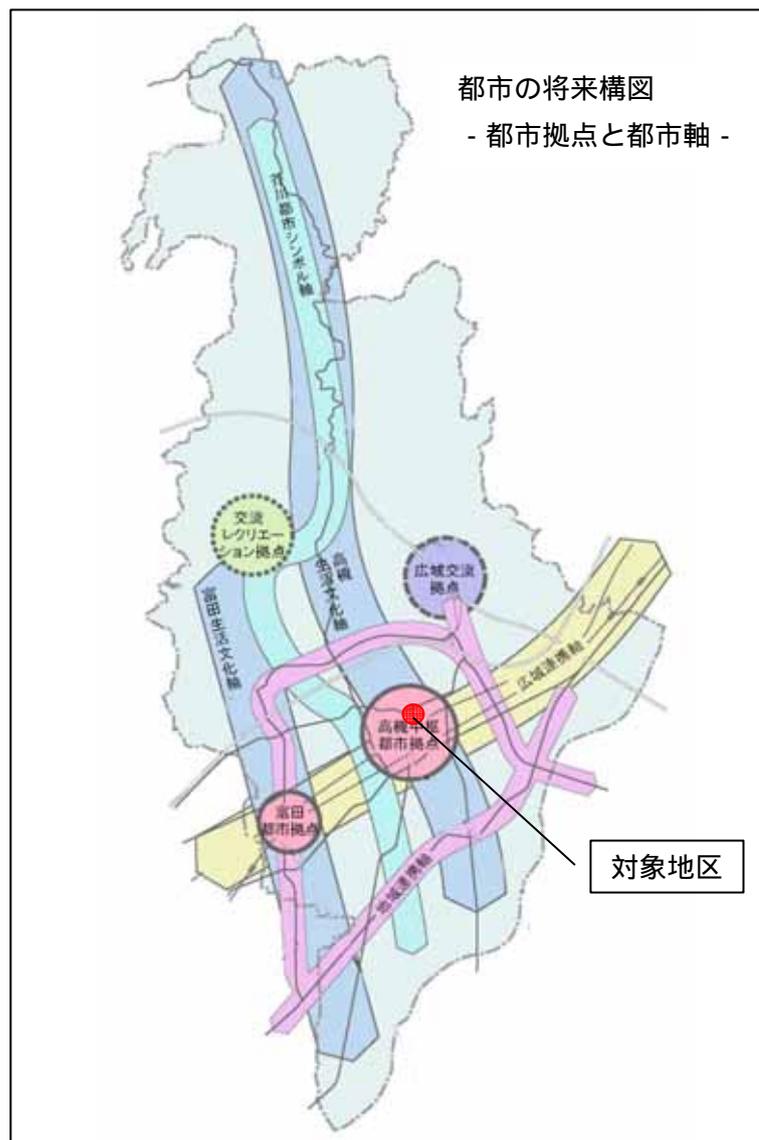


都市拠点の形成

都市拠点の形成として JR 高槻駅及び阪急高槻市駅を中心に、中枢的な都市機能や商業機能が高密度に集積するエリアを「高槻中枢都市拠点」として位置付け、本市の顔になる都心地区として、商業、業務、文化、情報、交流、行政サービス等中枢的な都市機能のさらなる集積と高度化を図りながら、都市イメージのアピール力をも高めていく。

市街地整備の基本方針

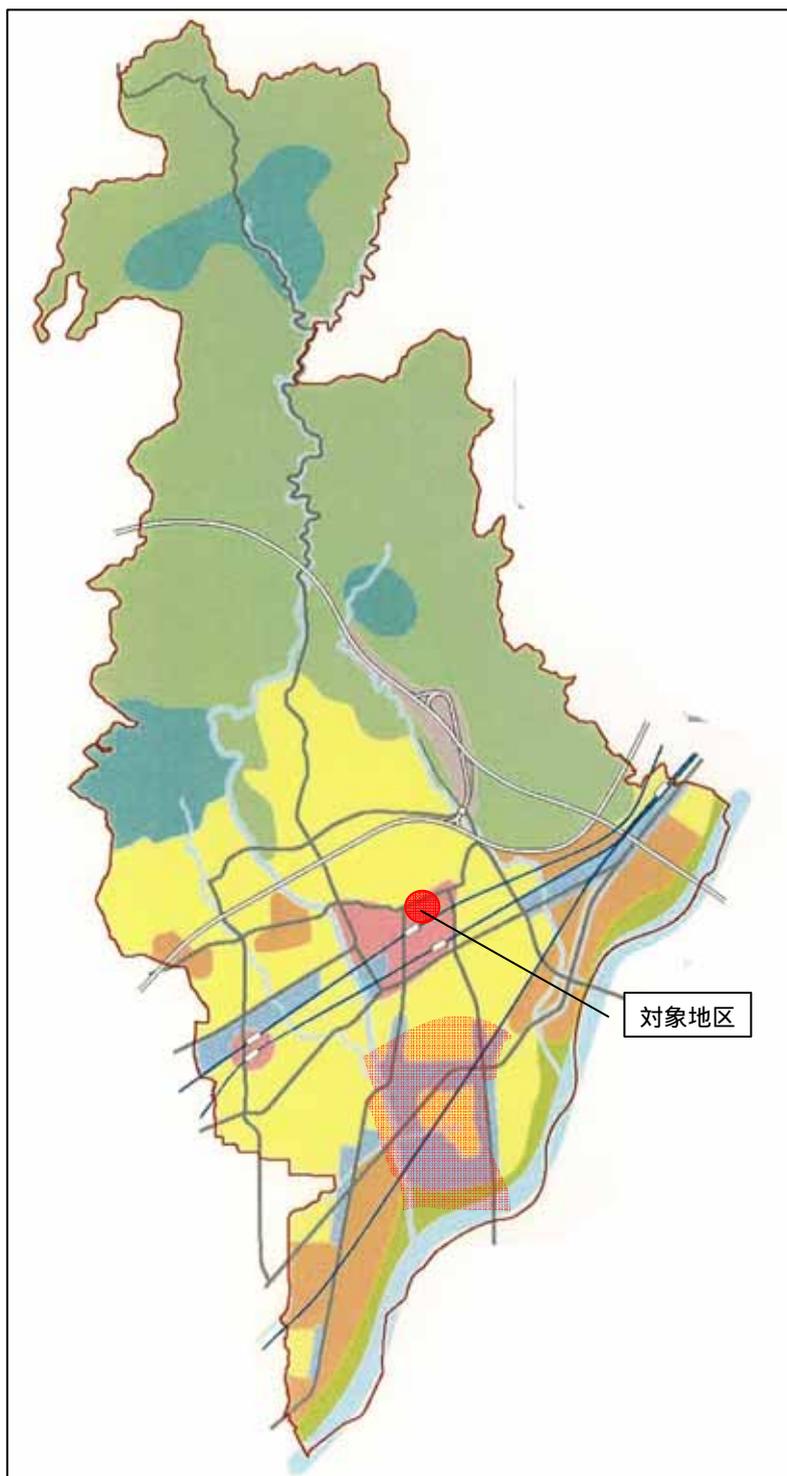
- ・ 中心市街地の再整備により、**商業・業務施設や生活関連施設の一層の充実と都心居住の促進**を図るとともに、TDMの推進などにより、交通環境の改善に取り組む。
- ・ 市街化区域内の**低未利用地**や生産緑地地区は、地権者などの意向を踏まえてその**有効利用や集約・整序を誘導**し、また、木造密集市街地においては防災性の向上などに向けた再生整備について検討を進める。
- ・ 第二名神自動車道・高槻インターチェンジや高規格堤防（スーパー堤防）など、国の主要施策の進捗に併せて、**新たな都市機能の導入を視野に入れた拠点整備**について検討する。
- ・ 市街地の整備にあたっては、市民参加を促進するとともに、**官民協働による災害に強いまちづくり**に向けた整備手法やユニバーサルデザインの導入について検討を進める。



2) 高槻市都市計画マスタープラン(平成18年3月)

土地利用の基本的な考え方

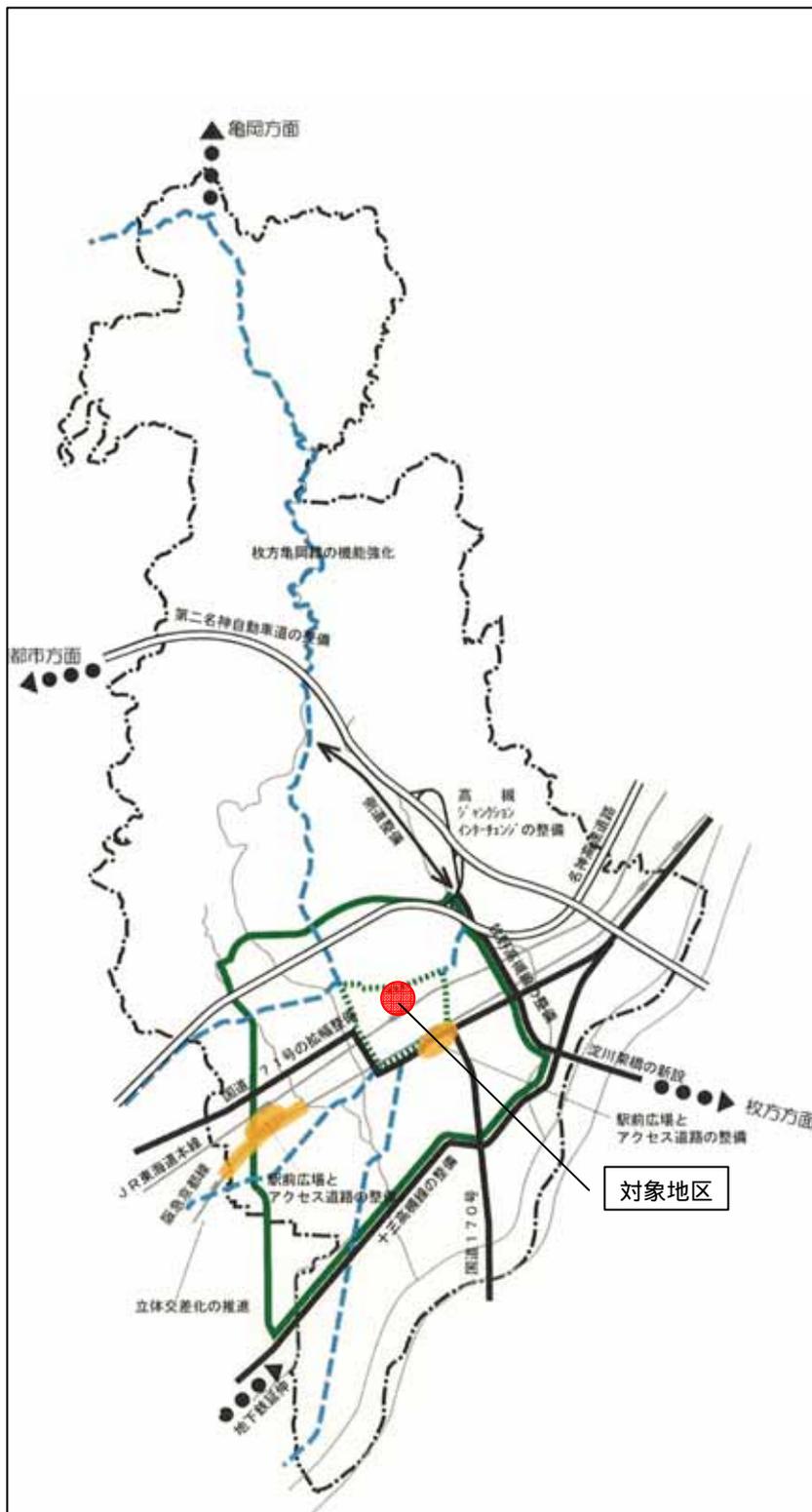
- ・ 4つのゾーンの方向性に基づくまとまりのある空間形成を基本とし、計画的な土地利用を誘導する。
- ・ 良好な地域環境の形成に向け秩序ある土地利用を誘導し、魅力ある都市空間を実現する。
- ・ 歩いて移動できる範囲で日常生活が可能となる『徒歩生活圏』を形成する。
- ・ 大規模な工場等の土地利用転換に際しては、地域の良好な環境形成や都市の再生に寄与するよう誘導する。



	住居系市街地	黄色
	商業系市街地	赤色
	工業系市街地	青色
市街化調整区域	森林	緑色
	保全するエリア	薄緑色
	活用するエリア	水色
	農地・集落地	茶色
	第二名神沿道	灰色
	地域環境創造エリア	淡青色

道路・交通体系の基本的な考え方

- ・都市の将来構図の実現に向け、計画的な道路の整備と交通体系を目指す。
- ・広域的な移動とともに、市域内の円滑な都市活動を支える公共交通機関の充実整備を図る。
- ・道路のもつ交通、防災、景観等の役割を配慮しつつ、バランスのとれたネットワークの形成を行う。
- ・生活道路については車中心のみちづくりから人と共存するみちづくりを目指す。



道路	国土開発幹線自動車道	====
	広域幹線道路ネットワーク	=====
	・都市間道路	————
	市域幹線道路ネットワーク	————
	・放射状幹線道路	----
	・環状幹線道路	=====
	外環状	=====
	内環状
鉄道		———

市街地整備の基本的な考え方

- ・都市の再生に向けて、都市拠点について周辺の土地利用や道路、公園等の都市施設に関する都市計画との整合を確保しつつ整備する。
- ・都市拠点については、高槻の玄関口にふさわしい整備とする。
- ・良好な市街地環境を形成するために、必要に応じて、市街地開発事業を都市計画で定め、計画的に整備する。
- ・広域交流拠点における第二名神 JCT・IC の整備効果を最大限に活かし、産業立地を推進する。



高槻中枢都市拠点

- ・ JR 高槻駅、阪急高槻市駅周辺部は、商業、業務、文化、情報、行政サービスなど中枢的な都市機能が集積する『高槻中枢都市拠点』として整備
- ・ 阪急高槻市駅南地区の市街地再開発事業や都市計画道路等の整備
- ・ 都市再生緊急整備地域における高槻の玄関口にふさわしいまちづくりの誘導

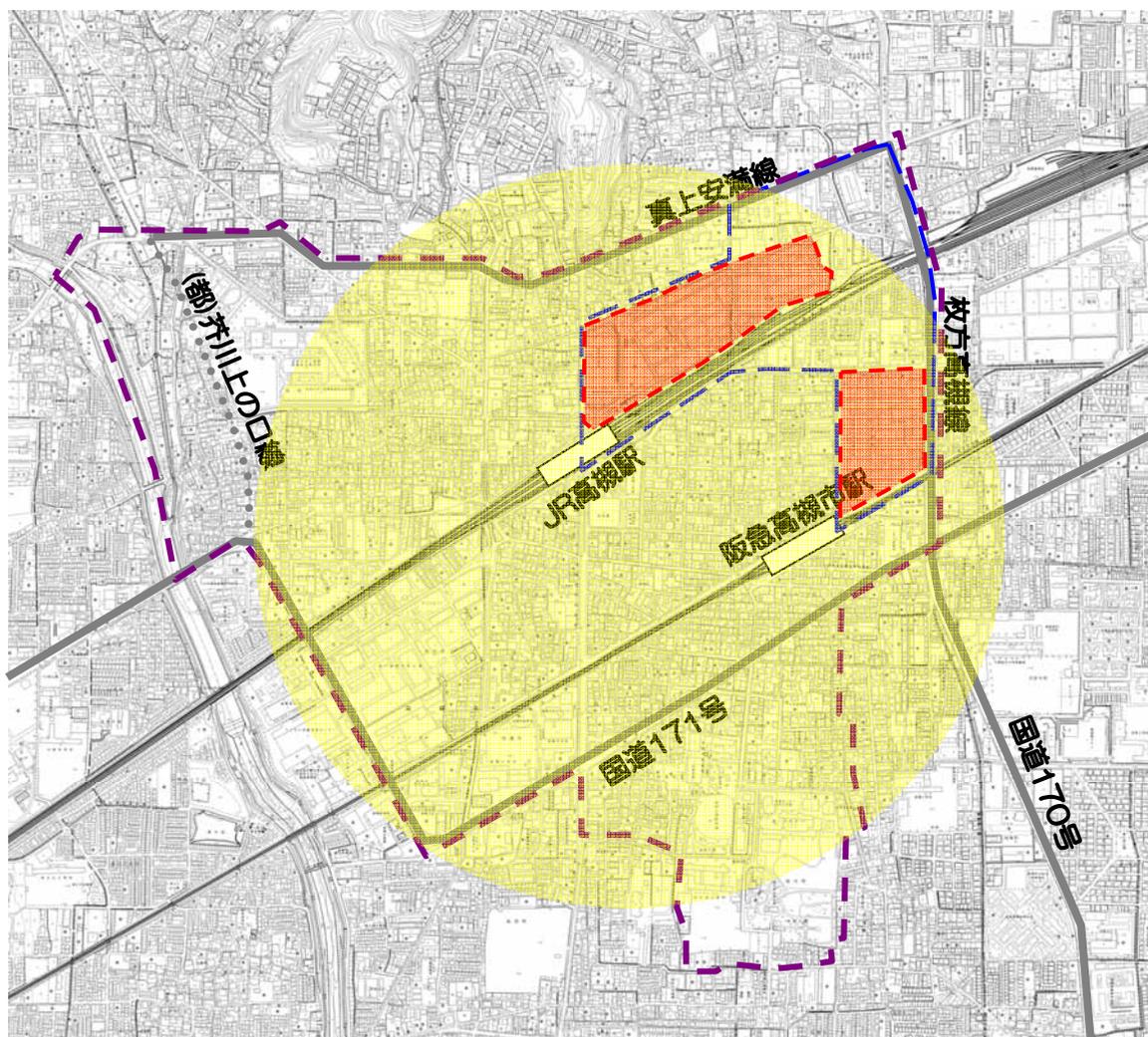
3) 都市再生緊急整備地域

都市再生緊急整備地域とは

都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域で、国の都市再生本部が指定する。

都市再生緊急整備地域の範囲

高槻駅周辺地域（平成16年5月に第4次指定）として、JR高槻駅周辺のユアサコーポレーション工場跡地を中心とした区域と阪急高槻市駅周辺の大阪医科大学を中心とした区域を結ぶ約34haの地域である。



	都市再生緊急整備地域
	高槻中枢都市拠点
	中心市街地活性化区域
	民間プロジェクト事業地

整備の目標

大阪・京都の中間に位置するＪＲ高槻駅周辺において、大規模工場跡地の土地利用転換及び医療系大学の建替えにより、商業・居住機能のほか、医療・福祉機能等、多機能な複合都市拠点を形成する。

都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項

- ・ 駅北側地域においては、大規模工場跡地の土地利用転換により商業、居住、福祉機能等を導入
- ・ 駅南側地域においては、医療系大学の建替えによる教育・医療等の機能を高度化

公共施設その他の公益的施設の整備に関する基本的事項

- ・ 駅及び幹線道路へのアクセス性の向上を図るため、都市計画道路古曽部西冠線、市道安満新町天神線（旧西国街道）等を整備
- ・ 駅北・南側の連絡強化及び駅周辺の歩行者ネットワークの形成を図るため、鉄道の南北を結ぶ立体横断通路等を整備
- ・ 北大阪地域の医療機能等の充実強化に資する医療系大学施設の建替え