報告案件
参考資料①

（案）

H I R A K A T A　C I T Y

枚方市
都市計画マスタープラン
立地適正化計画

令和9年(2027年)3月

目　次

第１章　計画の趣旨と方向性

１．　計画の趣旨 1
（１）　計画の位置付け 1
（２）　計画の構成 2
２．　計画の方向性 3
（１）　都市計画マスタープランの改定の背景 3
（２）　対象区域 3
（３）　計画期間 4
（４）　将来の人口 4

第２章　全体構想

１．　都市づくりの基本目標 5
（１）　将来都市像 5
（２）　都市づくりの基本方針 6
２．　めざすべき都市構造 8
３．　部門別の方針 10
（１）　土地利用 10
１）　都市的土地利用 11
２）　自然的土地利用 12
３）　保留区域 12
４）　大規模跡地などの土地利用転換について 12
（２）　市街地整備 13
１）　市街地開発事業 13
２）　都市環境の形成、保全 14
（３）　交通 15
１）　道路 15
２）　交通手段 18
（４）　都市施設 21
１）　下水道 21
２）　処理施設(希釈放流センター) 22
３）　水道 22
４）　ごみ焼却場、ごみ処理場 22
５）　駐車場 22
（５）　都市防災 24
１）　都市の不燃化・耐震化 24

２）　災害に強い都市基盤 24
３）　建築物の安全化と安全性に関する指導 24
４）　浸水被害の軽減 25
５）　土砂災害予防対策 25
６）　市民・事業者などへの防災意識の啓発 25
（６）　都市緑化及び緑地保全 26
１）　公園及び緑地 27
２）　都市緑化 27
３）　自然環境 27
４）　農地 27
（７）　都市景観 28
１）　景観法及び景観条例、景観計画などに基づく景観形成の推進 29
２）　ガイドラインに基づく景観形成の推進 29

第３章　地域別構想

地域別構想の考え方 31
１．　北部地域の都市づくりの方針 32
２．　中部地域の都市づくりの方針 35
３．　南西部地域の都市づくりの方針 38
４．　南部地域の都市づくりの方針 41
５．　中南部地域の都市づくりの方針 44
６．　中東部地域の都市づくりの方針 47
７．　東部地域の都市づくりの方針 50

第４章　居住及び都市機能

１．基本的な方針 53
（１）　居住の誘導について 53
（２）　都市機能の誘導について 53
２．居住及び都市機能の誘導 54
（１）　誘導区域等 54
１）　居住誘導区域 54
２）　居住環境保全区域 58
３）　都市機能誘導区域 59
４）　誘導区域等の設定 61
（２）　誘導施設 62
１）　誘導施設とは 62
２）　誘導施設の設定 62

３） 都市機能誘導区域ごとの方向性 65
（３） 建築物の届出に関する事項 74
１） 居住誘導区域外における届出に関する事項 74
２） 都市機能誘導区域外における届出に関する事項 74
（４） 居住及び都市機能に関する誘導施策について 75
１）各種方針に基づく主要な施策 75
２）各種制度の活用 79

第５章　防災指針

１．防災指針とは 81
（１） 基本的な考え方 81
（２） 検討対象 81
２．水災害リスクの分析 82
（１） 水災害ハザード情報等の収集・整理 82
（２） 水災害リスクの高い地域等の抽出 82
１） 浸水深（想定最大規模降雨）×人口分布（総人口） 83
２） 浸水深（計画規模降雨）×家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）×土砂災害（土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域）×建物分布（階数） 84
３．課題の整理と取組方針 86
４．具体的な取組とスケジュール 87

第６章　都市づくりの実現に向けて

１．目標値の設定 89
（１） 居住に関する目標値 89
（２） 都市機能に関する目標値 90
（３） 公共交通に関する目標値 90
（４） 防災に関する目標値 91
（５） 財政に関する目標値 91
（６） 目標値一覧 92
２．住民、事業者、行政などによる連携、協働の推進 93
３．民間活力の導入 93
４．計画の評価等 95

第１章　計画の趣旨と方向性

１．　計画の趣旨

（１） 計画の位置付け

本計画の根幹となる都市計画マスタープランは、住民に最も近い立場である市が、都市計画法第 18 条の 2 に基づき、市の都市計画の基本的な方針を示すものです。

この都市計画マスタープランに沿って、土地利用の規制や誘導、道路、公園、下水道などの都市施設の整備、市街地開発事業などに関する具体的な施策や事業を進めます。

都市計画マスタープランの改定にあたっては、上位計画である大阪府が策定した「東部大阪都市計画区域マスタープラン」や本市が策定した「枚方市総合計画」に即すとともに、分野別に策定した他の計画との整合を図りながら、市民などの意見を反映させることにより、周辺自治体との調和を図りつつ、地域性を反映します。

また、立地適正化計画は、都市再生特別措置法第 81 条に基づき作成される、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造の構築に向けた、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針や、居住の誘導及び都市機能の誘導に関する事項について位置付けを行う計画であり、都市計画マスタープランの一部とみなされることから、両計画をあわせた計画とします。

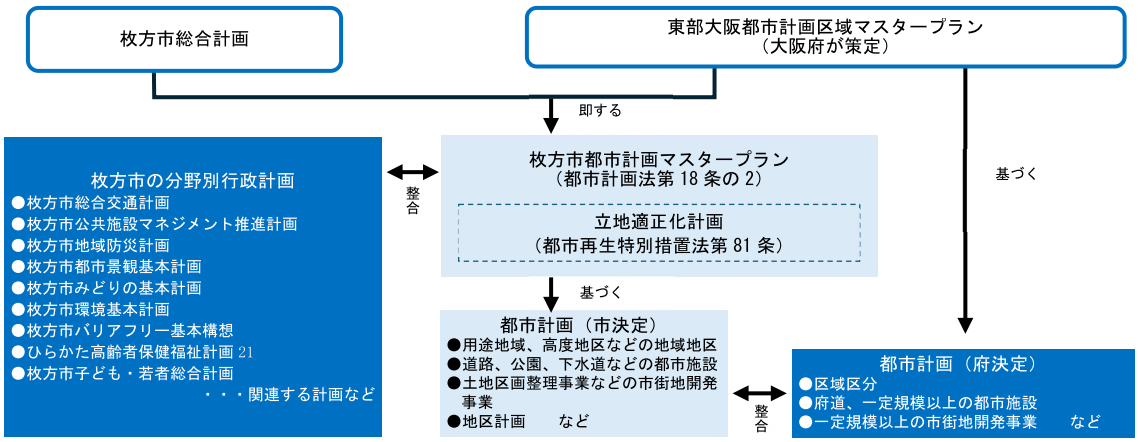


図　計画の位置付け

（２） 計画の構成

本計画は、都市計画マスタープランと立地適正化計画を一体としており、構成は以下のとおりです。

第１章　計画の趣旨と方向性 都 立

都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の位置付けや計画期間など、基本的な情報を示しています。

第２章　全体構想 都

市全体に関する都市づくりの基本目標や方針を示しています。

第３章　地域別構想 都

市内７地域ごとの都市づくりの目標や方針を示しています。

第４章　居住及び都市機能 立

居住や都市機能を誘導する区域と施設を定め、実現に向けた誘導施策を示しています。

第５章　防災指針 立

誘導区域内の災害リスクを低減する防災指針を示しています。

第６章　都市づくりの実現に向けて 都 立

都市づくりの実現に向けた施策や目標値等の基本的な考え方を示しています。

付属資料編 都 立

策定にあわせて行った現況調査や課題、アンケート調査の結果などを示しています。

都：都市計画マスタープラン　　立：立地適正化計画

図　計画の構成

２．　計画の方向性

（１） 都市計画マスタープランの改定の背景

平成 29（2017）年に改定した「枚方市都市計画マスタープラン」と、同年に策定した「枚方市立地適正化計画」はともに計画期間が満了となる令和８（2026）年度を迎えました。その間に改定された「東部大阪都市計画区域マスタープラン」に即すとともに、近年の社会情勢や本市の現況の変化を踏まえたものとするため、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画を改定します。

また、今回の改定では「枚方市都市計画マスタープラン」と「枚方市立地適正化計画」を統合し、２つの都市計画分野の計画の関連性をわかりやすくした実効性の高い計画とします。

（２） 対象区域

都市計画マスタープラン及び立地適正化計画は、都市計画区域を対象に作成するもので、本市は全域が東部大阪都市計画区域として指定されていることから、本計画は市全域を対象区域とします。



図　計画の対象区域

（３） 計画期間

本計画は、おおむね 20 年から 30 年後の将来都市像を展望し、都市づくりの基本方針や将来の都市構造を示し、おおむね 10 年後に実現化を図っていくべき施策等を定めていくため、計画期間を令和９（2027）年度から令和 18（2036）年度までの 10 年間とします。

なお、計画期間内におきましても、社会情勢の変化や都市の課題などに対応していくため、必要に応じて見直しを行います。

（４） 将来の人口

本市の将来の人口：約 36 万人（令和 18（2036）年度）※

※将来の人口の設定について

国立社会保障・人口問題研究所が行った「日本の地域別将来推計人口（令和５（2023）年推計）」の令和 17 年の推計値を採用しました。

第２章　　全体構想

１．　都市づくりの基本目標

（１） 将来都市像

枚方市都市計画マスタープランでは、本市が進める SDGs の達成に向けた取組や、国が掲げる地方創生 2.0 の理念を踏まえたうえで、枚方市総合計画で示すめざすまちの姿を都市計画の部門から実現化していくため、将来都市像を次のように設定します。

将来都市像

> 都市と自然が心地よくつながり、快適で安心して暮らせるまち

（２） 都市づくりの基本方針

本市がめざす将来都市像の実現にあたり、４つの都市づくりの基本方針を次のように設定します。

基本方針１
便利で快適な暮らしと地域経済を支えるコンパクトで活力ある都市づくり



将来にわたり市民が快適に暮らすことができ、地域経済が持続的に発展する都市の実現をめざし、利便性と活力が両立した都市づくりを進めます。

駅などの交通結節点※1の周辺に位置し、都市構造の核となる都市拠点では医療、福祉、商業などの都市機能の誘導を進めるとともに、公共交通利便性の高い地域への居住の誘導を促進し、日常生活の利便性が高く、効率的でコンパクトな多極型の都市構造の構築を図ります。

加えて、多様な人が集い、交流する都市拠点周辺などでは居心地がよく歩きたくなる空間形成や公共空間の活用を進め、まちのにぎわいの創出を図ります。

また、既存産業の操業環境を保全するとともに、交通利便性の高い地域では商業、工業及び流通業務などの産業集積の促進に取り組み、地域経済を支える基盤の強化を図ります。

市街化調整区域においては、地域の実情や特性に配慮しながら、集落の維持とコミュニティの継続を支援します。

基本方針２
移動を支える交通ネットワークが充実した都市づくり



市民の円滑な移動を確保し、都市機能の効果的な連携と持続的な都市活動を支えるため、拠点間や生活圏域の移動を担う道路ネットワークや公共交通ネットワークが充実した都市づくりを進めます。

公共交通については、市域内外の移動を担う鉄道とバス路線が相互に連携した公共交通ネットワークの維持と機能強化を図るとともに、公共交通不便地域などにおいては、地域の実情に応じた交通手段の導入などにより、公共交通機能の補完に取り組みます。また、新たな技術を用いた交通について、導入の可能性を検討します。

道路交通については、市域外への移動や市域内の拠点間移動、災害時の緊急輸送などを担う道路ネットワークの維持と向上を図り、人や物の円滑な移動を確保するとともに、道路の整備や拡幅により機能強化を進め、安全性と利便性の向上を図ります。

さらに、自転車通行空間整備など、自転車の利用促進や歩行者と自転車の双方が安全で快適な環境形成に取り組みます。

※1 交通結節点
異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のことをいい、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などが挙げられます。

基本方針３
平時も災害時も安全安心な都市づくり

市民が不安なく日常生活を送ることができ、災害時でも生命や暮らしが確保される都市の実現に向け、都市基盤※1の計画的な整備と防災・減災対策を一体的に取り組み、安全安心な都市づくりを進めます。

日常生活を支える上下水道やごみ焼却・処理施設などの公共施設については、老朽化対策を含めた適切な維持管理を行うとともに、既存ストック※2の有効活用などの施設総量の最適化により持続可能な運用を図ります。

また、歩道の整備や拡幅を進めるとともに、公共施設や街路などにおけるバリアフリー※3化を推進し、高齢者や障害者など、だれもが安全で快適に移動できる環境の充実を図ります。

災害対策としては、大規模な地震や風水害に備え、建築物の耐震化や浸水対策など、ハードとソフトの両面から防災・減災対策を着実に進めます。

また、空き家や空き地については、適切な管理や利活用を促進し、防災面や防犯面でのリスク低減を図ります。

基本方針４
歴史、文化、自然の地域資源を生かした魅力的な都市づくり

地域に受け継がれてきた歴史や文化、豊かな自然環境を大切に守りながら活用し、都市の魅力と価値を高める都市づくりを進めます。

歴史・文化資源については、百済寺跡や枚方宿の景観をはじめとする歴史的資源の保全や活用を図り、地域の成り立ちや文化的魅力を次世代へ継承するとともに、交流やにぎわいの創出につなげます。

里山や河川といった貴重な自然環境の保全と活用を進めるとともに、公園や緑地の整備や都市緑化を図り、市民が身近にみどりとふれあえる環境の充実を図ります。

さらに、良好な営農環境の維持や防災機能の確保など、都市農地の保全と活用により、農のある都市景観の維持を図ります。

都市の個性を形づくる景観については、地域特性に配慮した景観保全に取り組み、魅力ある都市景観の形成を進めます。

※1 都市基盤
都市のさまざまな活動を支える最も基本となる施設。道路や鉄道などの基幹交通施設、上下水道、電気やガスなどのエネルギー関連施設、ごみや汚水などの処理施設などのことです。

※2 既存ストック
これまでに整備された都市基盤施設や公共施設、建築物などのことです。

※3 バリアフリー
障害のある人が社会生活をしていくうえで障壁（バリア）となるものを除去することです。段差などの物理的除去をいうことが多いですが、より広く障害者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なすべての障壁の除去という意味でも用いられます。

２．　めざすべき都市構造

公共交通が便利な駅周辺を中心に生活サービス施設や商業・業務施設等の都市機能の誘導などを図る地区を拠点として位置付け、周辺に居住の誘導を進めるとともに公共交通ネットワークを確保する、「コンパクト・プラス・ネットワーク※1」の考え方に基づき、持続可能な集約型都市構造※2の実現をめざします。

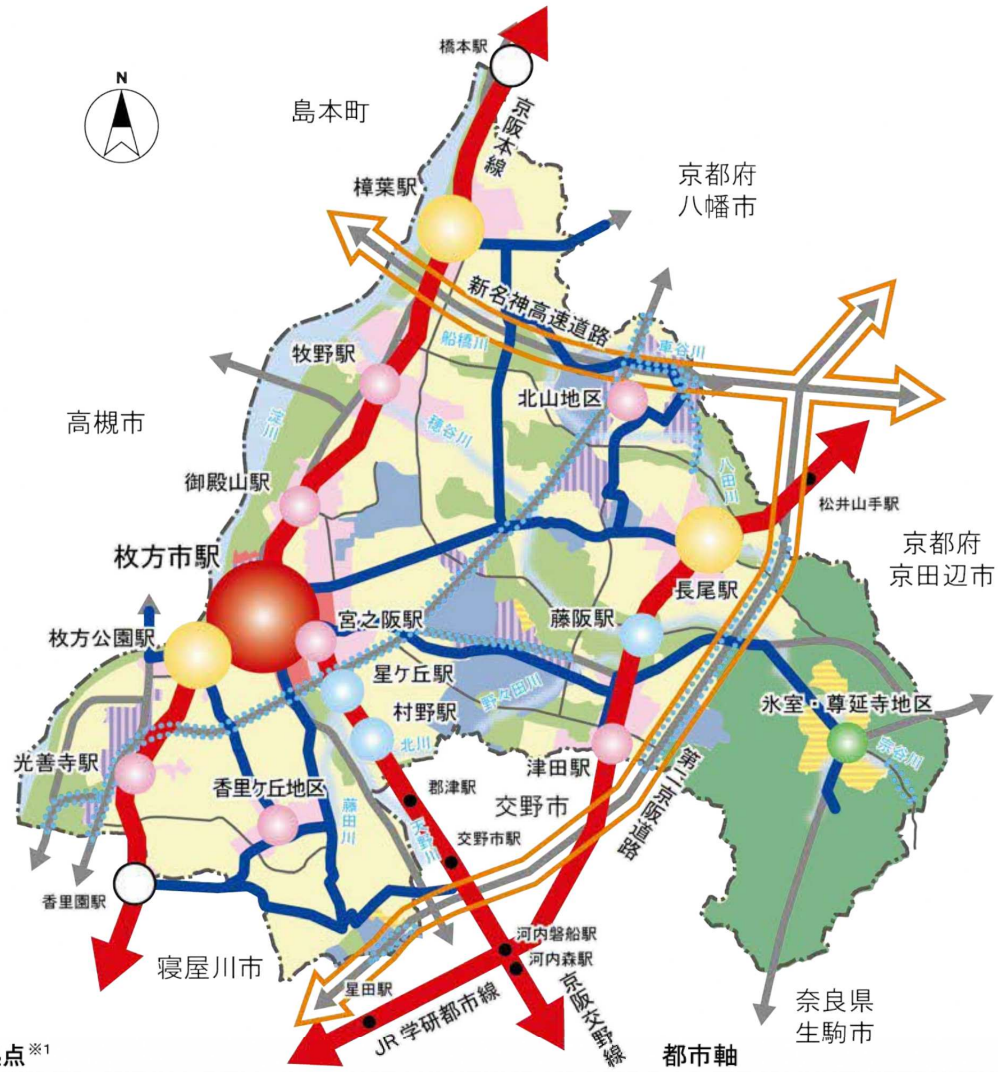
拠点では、既存施設の立地や公共交通結節点としての特性を踏まえ、４種の都市拠点と１種の地域拠点を設定し、都市構造の核となる「都市拠点」においては、医療、福祉、商業などの生活サービスの提供や人の交流を促進することで、魅力とにぎわいのある拠点形成を図ります。また、都市拠点とともに交通ネットワークを構成する「地域拠点」では、地域の生活を支える身近な拠点とし、将来にわたり居住環境の保全を図ります。

これらの拠点間や生活圏域、市外の都市との移動を支える、鉄道とバスによる公共交通ネットワークを「生活交流軸」とし、公共交通の相互連携の強化を図ります。

また、本市の経済活動を支える、新名神高速道路などの国土・広域幹線道路や拠点などを結ぶ幹線道路ネットワークは「都市間交流軸」とし、交通利便性を生かした都市づくりを進めます。

※1　コンパクト・プラス・ネットワーク
人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業などの生活機能を確保し、都市の居住者が安心して暮らせるよう、公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進める考え方のことです。

※2　集約型都市構造
都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の誘導を促進する拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に提携などを図った都市のことです。



拠点※1

都市拠点

広域中心拠点
枚方市駅周辺は、周辺市町を含めた広域都市圏※3を対象とした都市機能を集積する中心的な拠点とします。

広域拠点
樟葉駅周辺及び長尾駅周辺は、周辺地域を含めた広域を対象とした都市機能を集積する拠点とします。
枚方公園駅周辺及び淀川河川公園は、自然、歴史、遊園地などを活用した人が集まるにぎわい創出拠点とします。

地区拠点
牧野駅、御殿山駅、光善寺駅、宮之阪駅、津田駅の周辺、香里ケ丘地区、北山地区については、周辺エリアの中心となる拠点とします。

生活拠点
藤阪駅、星ケ丘駅、村野駅の周辺は、鉄道やバスの交通利便に支えられ、周辺エリアにおける生活利便の向上を図っていく拠点とします。

地域拠点

氷室・尊延寺地区
東部地域の活性化や地域生活の移動を支える交通ネットワーク維持、居住環境の保全を図っていく拠点とします。

都市軸

都市間交流軸		国土・広域幹線道路
		幹線道路など
生活交流軸		鉄道
		主要なバス路線

土地利用※2

都市的土地利用 都市機能系		広域都市機能誘導ゾーン
		都市機能誘導ゾーン
都市的土地利用 居住系		居住誘導ゾーン
		環境共生居住ゾーン
都市的土地利用 産業系		工業集積ゾーン
		住工協調ゾーン
		沿道産業集積ゾーン
自然的土地利用		自然環境・農地ゾーン
		環境共生ゾーン

図　都市構造図

※1 拠点
橋本駅については、八幡市都市計画マスタープランに「都市機能誘導拠点」として位置付けられ、
香里園駅については、寝屋川市都市計画マスタープランに「都市核」として位置付けられています。

※2 土地利用
土地利用の各ゾーンの方針は、３．部門別の方針（１）土地利用に記載しています。

※3 広域都市圏
複数の都市で構成される広域的な圏域のことです。

３．　部門別の方針

（１） 土地利用

将来都市像を実現するため、都市拠点を中心とした都市機能の充実と都市機能が利用しやすい良好な居住環境を形成する土地利用をめざします。また、広域道路網の利便性を生かした産業系土地利用を促進するとともに、河川や里山などの自然環境の保全を図ります。

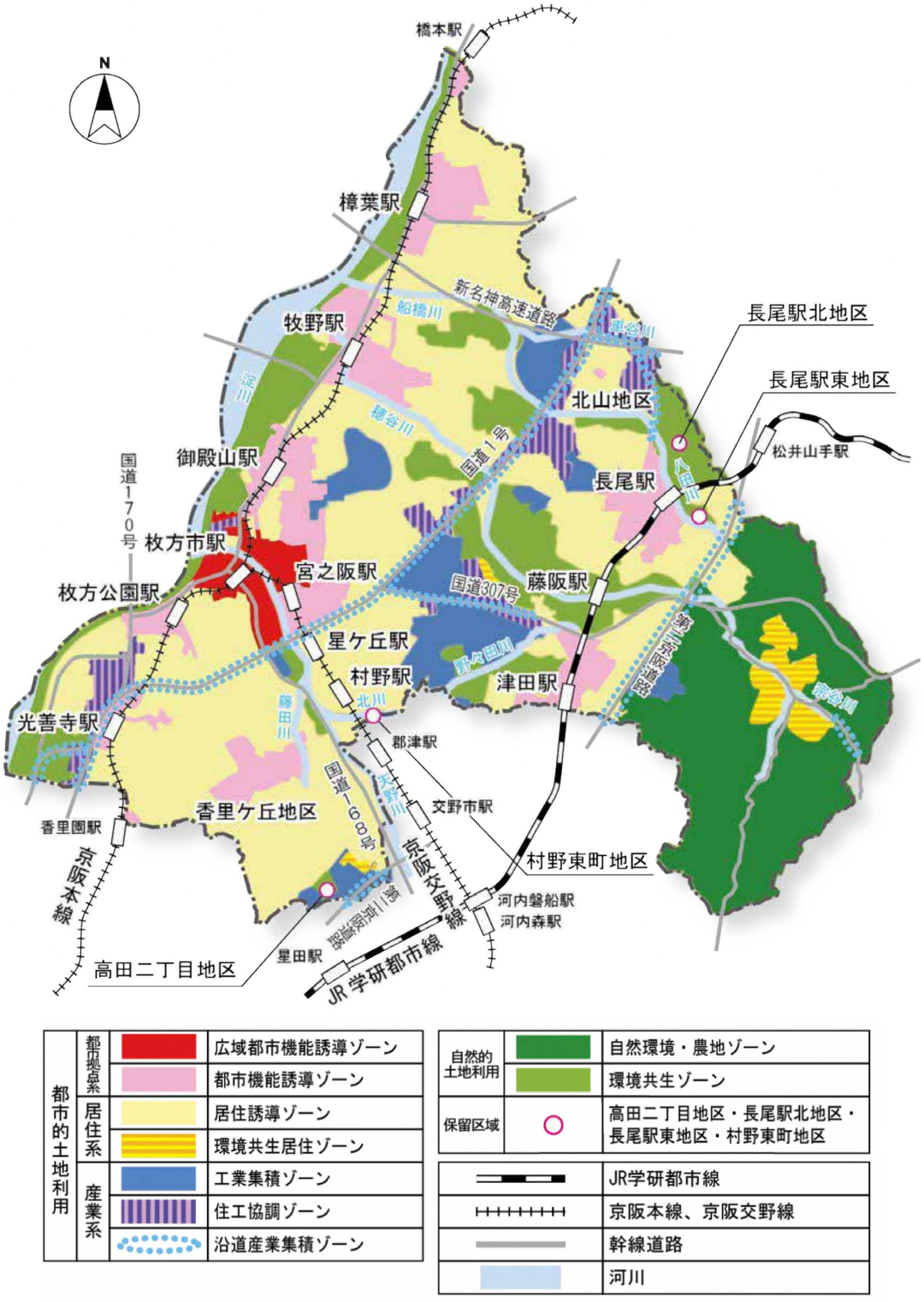


図　土地利用方針図

1）都市的土地利用

① 都市拠点系土地利用

広域都市機能誘導ゾーン

歴史や文化、水やみどりなどの地域資源と公共交通の利便性を生かし、更なる魅力とにぎわいのある都市空間の形成を図るとともに、都市活力の向上などに向けて土地の高度利用や低未利用地の有効活用などを促進し、広域都市圏の中心にふさわしい多様な都市機能の誘導や良好な居住環境の形成を図ります。

都市機能誘導ゾーン

周辺地域を含めた中心的な機能を担うエリアとして、公共交通の利便性を生かし、生活サービスなどの多様な都市機能の誘導や良好な居住環境の形成を図ります。

② 居住系土地利用

居住誘導ゾーン

生活サービスをはじめとする都市機能にアクセスしやすい良好な居住環境の形成を図ります。

環境共生居住ゾーン

農地などの地域資源の保全や活用を図るとともに、地域環境と調和した良好な居住環境の保全を図ります。

③ 産業系土地利用

工業集積ゾーン

国道１号や第二京阪道路などの主要な幹線道路の交通利便を生かし、主として工業などの産業集積と操業環境の保全を図ります。また、産業構造の変化にも対応できる工業地をめざします。

住工協調ゾーン

国道１号など幹線道路に近く、住工が混在するエリアでは、住宅地の居住環境と調和を図りながら、主として工業系や商業系などの複合的な産業集積を図ります。また、工場の移転など土地利用の変化が生じる地区は、地域の将来像を見据え、操業環境の保全を図ります。

沿道産業集積ゾーン

国道１号や第二京阪道路などの主要な幹線道路の沿道は、道路の交通利便を生かしつつ、秩序ある沿道土地利用を図り、主として沿道型商業、工業及び流通業務の産業集積や操業環境の保全を図ります。

２）自然的土地利用

自然環境・農地ゾーン

「市街化調整区域」に指定されているため、市街化の抑制を原則として自然環境の保全や活用、農地・集落環境の維持や保全、活用を図ります。

環境共生ゾーン

「市街化調整区域」に指定されているため、市街化の抑制を原則として農地の保全や活用を図ります。

なお、地域のまちづくりに資するものと認められるなど、本市が定める市街化調整区域における地区計画※1の方針に適合する場合は、みどりを確保しながら一定の都市的土地利用を図ります。

３）保留区域

保留区域は、市街化区域への編入を保留した区域として設定されている区域となっており、一定のまとまった範囲で事業化が見込まれる場合には、随時、市街化区域への編入に向けて関係機関との調整を図ります。

４）大規模跡地などの土地利用転換について

公共施設や工場の跡地などの大規模な土地利用の転換が行われる場合には、低未利用地の発生を抑制し、良好な地域環境の形成を図るため、用途地域や地区計画などの都市計画制度の活用を必要に応じて検討します。

※1 地区計画
道路や公園、広場などの配置や規模、建物の用途や形態、敷地に関することを地区レベルで定める都市計画のことです。

（２） 市街地整備

１）市街地開発事業※1

鉄道駅周辺などにおける医療、福祉、商業などの各種都市機能の集積を図る都市拠点の形成や、幹線道路の沿道における良好な産業の操業環境の形成に向け、民間活力の導入を促しながら市街地開発事業の事業手法の活用により、公共施設の整備改善、市街地の防災性の向上など健全な市街地の整備を進めます。

① 土地区画整理事業※2

・鉄道駅周辺や幹線道路沿道の都市基盤が未整備の新市街地※3や、再整備が必要な既成市街地においては、土地区画整理事業により公共施設の整備改善や宅地の利用増進、防災性の向上を図り、計画的かつ良好な市街地の形成を進めます。

②市街地再開発事業※4

・鉄道駅周辺の公共施設の不足や土地の細分化、建築物の老朽化といった課題を抱える地区においては、市街地再開発事業により土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、地域特性に応じた都市機能の集約と適正な配置を行うことで、にぎわいのある多様な暮らし方や過ごし方ができる都市の形成を促進します。

※1 市街地開発事業
都市計画法第１２条に掲げられた次の７種類の事業のことです。
①土地区画整理法による「土地区画整理事業」
②新住宅市街地開発法による「新住宅市街地開発事業」
③首都圏の近郊整備地帯及び都市開発区域の整備に関する法律による「工業団地造成事業」又は近畿圏の近郊整備区域及び都市開発区域の整備及び開発に関する法律による「工業団地造成事業」
④都市再開発法による「市街地再開発事業」
⑤新都市基盤整備法による「新都市基盤整備事業」
⑥大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法による「住宅街区整備事業」
⑦密集市街地整備法による「防災街区整備事業」

※2 土地区画整理事業
土地区画整理法に基づき都市計画区域内の土地について、公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図るために行われる、土地の区画形質の変更及び公共施設の新設又は変更に関する事業です。

※3 新市街地
郊外などの未開発地で、これから市街化を図るエリアのことです。

※4 市街地再開発事業
都市再開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るために、建築物及び建築敷地の整備とあわせて公共施設の整備などを行う事業のことです。

２）都市環境の形成、保全

・新たな住宅地の拡大を抑制し、都市居住の誘導を図るとともに、既成市街地の再整備や既存ストックを活用した都市機能の誘導により都市再生を促進し、都市拠点を中心とした持続可能な集約型都市構造の実現をめざします。

・歴史的資源や自然資源を保全し、水やみどりの自然を生かした良質な都市環境を提供することをめざします。

・特色あるまち並みの形成や良好な住環境の保全をめざし、きめ細かなまちづくりのルールを定める地区計画や建築協定※1などを活用し、良好な市街地の形成を図ります。

・多様な人々が快適に生活できるまちをめざし、若い世代の転入や住み替えの促進、サービス付き高齢者向け住宅※2やセーフティネット住宅、居住サポート住宅の確保などのさまざまなニーズに対応した居住環境の形成を図ります。

・住宅地と工場などが近接し、混在するエリアでは、産業の活性化の観点から工場の操業環境を維持しつつ、居住環境との調和や保全を図ります。

・管理不良の空き家や空き地については、適正管理や利活用を促進することで発生抑制を図るとともに、危険な管理不全空家等※3や特定空家等※4については法に基づく措置などを行い、問題解消を図ります。

・「2050 年二酸化炭素排出量実質ゼロ」をめざし、まちづくりの観点から土地利用の際の緑化の推進や、公共交通への利用転換などにより、二酸化炭素排出量の削減に取り組みます。

※1 建築協定
一定の区域について、土地所有者などが自主的に全員合意のもとに建築物の敷地・構造・用途・意匠などについて定める協定のことです。住宅地としての環境や商店街としての利便を維持増進しようとする場合などに結ばれます。

※2 サービス付き高齢者向け住宅
高齢者が生活するにふさわしい設備やバリアフリー構造を備え、安否確認サービス、生活相談サービスを提供する賃貸住宅のことです。

※3 管理不全空家等
適切な管理が行われていないことによりそのまま放置すれば特定空家等に該当するおそれのある空家等のことです。市は、所有者に対して特定空家等になることを防止するために必要な措置を指導することができます。

空家等
居住などに使用されていないことが常態である建築物又はこれに附属する工作物及びその敷地のことです。

※4 特定空家等
そのまま放置すれば倒壊等著しく保安上の危険や衛生上の有害となるおそれのある状態、適切な管理が行われていないことにより著しく景観を損なっている状態、周辺の生活環境の保全を図るために放置することが不適切である状態にある空家等のことです。

（３） 交通

地域特性に応じた多様な移動手段を選択・組みあわせることにより、にぎわいと活力ある拠点の形成を支え、各拠点にアクセスしやすい交通環境の整備に取り組みます。

１）道路

第二京阪道路や新名神高速道路、大阪都市再生環状道路などへの高いアクセス性を生かし、広域連携の強化や物流の効率化を図るため、それらの道路と連結する道路の整備促進や、交通渋滞の要因となっている道路交通のボトルネックの解消に取り組み、道路ネットワークの強化を図ります。

だれもが安全で快適に移動できる歩行空間や自転車通行空間の整備に取り組むとともに、都市防災の向上、良好な都市景観の確保に資する無電柱化に取り組みます。

本市が管理する道路施設においては費用対効果や経済波及効果を十分検証のうえ、新設や改修、更新をバランスよく実施していきます。

既存の道路施設の改修や更新にあたっては、長く安全に利用でき、毎年の整備費用を平準化するため、長寿命化を推進します。

長期に事業未着手又は未完成となっている都市計画道路※1は必要に応じて見直しを行います。

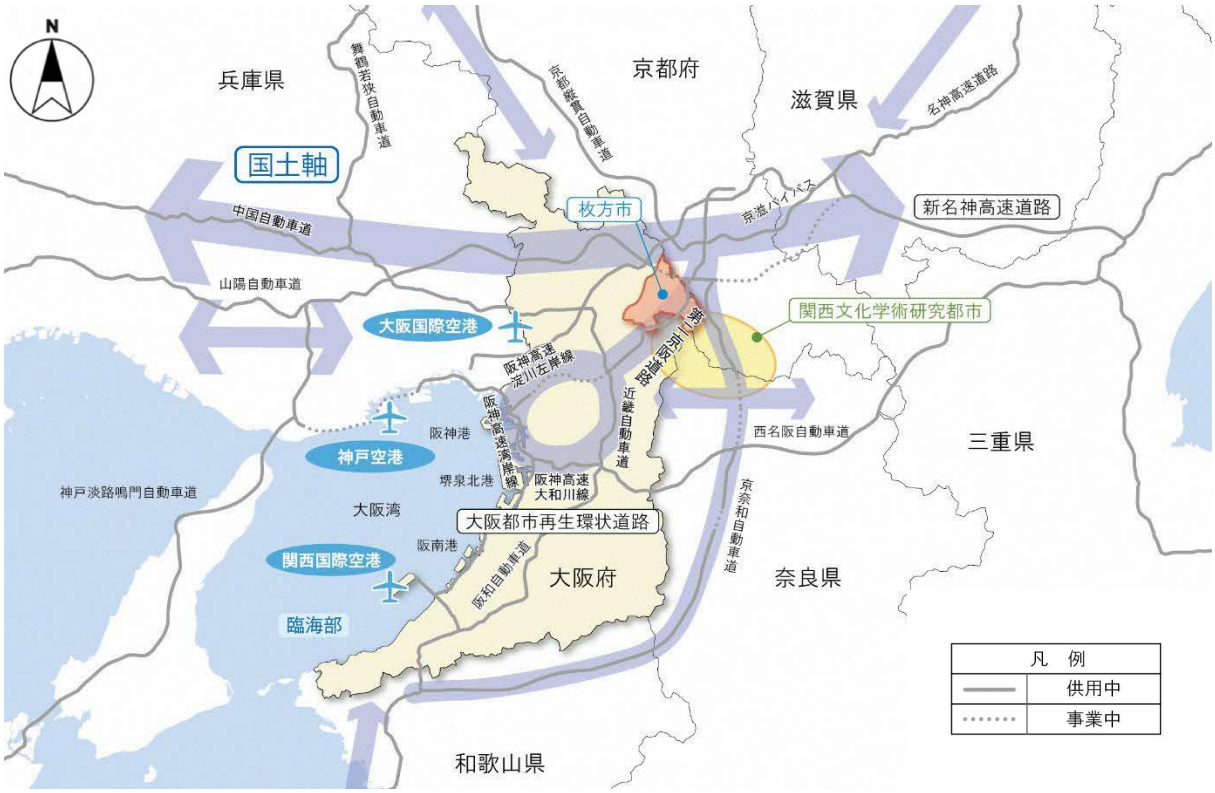


図　広域道路ネットワーク図

出典：国土交通省近畿地方整備局　新広域道路交通ビジョン近畿ブロック（令和３年７月）より作成

※1 都市計画道路
都市計画に定められた道路のことです。

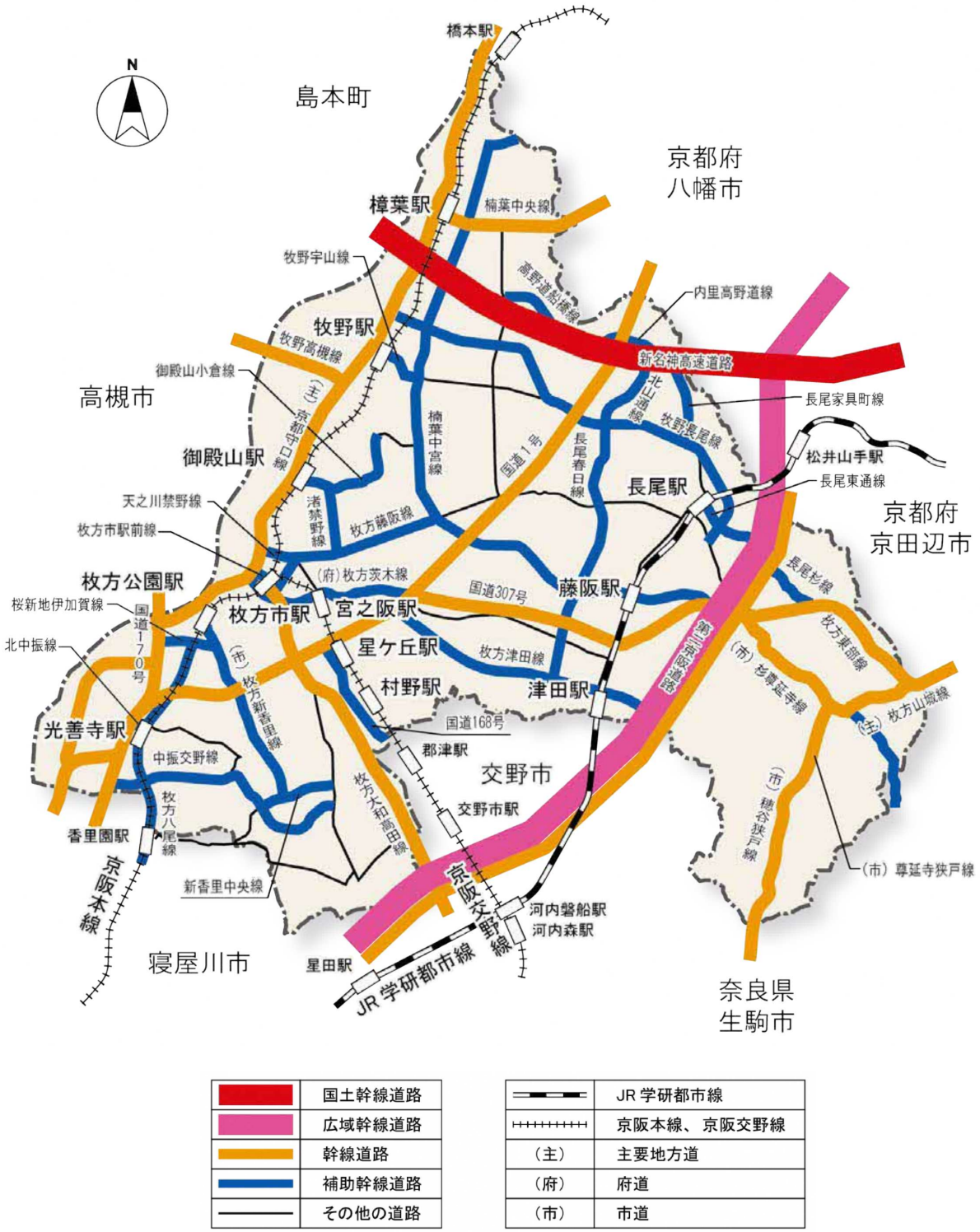


図　市内道路ネットワーク図

① 国土幹線道路・広域幹線道路

・国土軸としての役割を担う新名神高速道路（都市計画名称は新名神自動車道）を国土幹線道路、大阪や京都の大都市圏を結ぶ第二京阪道路（都市計画名称は大阪枚方京都線）を広域幹線道路と位置付け、他都市との連携強化や災害時の広域緊急交通路※1としての機能などを果たすために、道路環境の保全や整備を促進します。

② 幹線道路

・近隣都市圏との移動や物流を支える重要な道路を幹線道路と位置付け、社会経済活動の発展を支えるために、道路環境の保全や整備を促進します。

③ 補助幹線道路

・幹線道路の交通機能を補完し、周辺都市や拠点間などの生活や経済活動を支える主要な道路を補助幹線道路として位置付け、市街地の交通の円滑化や地域防災機能の向上、安全な歩行空間や自転車通行空間の確保のために、未整備区間の計画的な整備を推進します。

④ 身近な生活道路

・地域の安全性と利便性を高め、歩行者が安心して通行できるようにバリアフリー整備や通学路上の道路などを対象とした歩行空間の整備、自転車の安全な通行空間の整備に取り組むとともに、地域の協力を得ながら通過交通の抑制や車両速度抑制などの事故防止対策を実施します。

⑤ 交通結節点

・交通結節点の機能強化や交通混雑の解消、にぎわいとゆとりある魅力的な拠点形成のため、駅前広場の整備・改良や居心地がよく歩きたくなるまちづくりに取り組みます。

※1 広域緊急交通路
災害発生時に救助・救急、消火、医療、緊急物資の供給を迅速かつ的確に実施するための道路のことで、大阪府が定めています。

２）交通手段

市内及び市外との間の快適な移動を支えるため、「骨格となる公共交通ネットワーク」に位置付けている定時性・速達性に優れた鉄道と、運行頻度が高く都市拠点に直結する主要なバス路線の利用環境の改善による機能強化を図ります。

また、路線や時間に縛られない小規模輸送に最適なタクシーの活用や、公共交通を補完する多様な移動手段の導入、バス路線の廃止により交通空白地が生じた場合は代替交通の導入など、交通事業者、地域及び企業・関係団体等と連携して地域公共交通の維持に取り組みます。

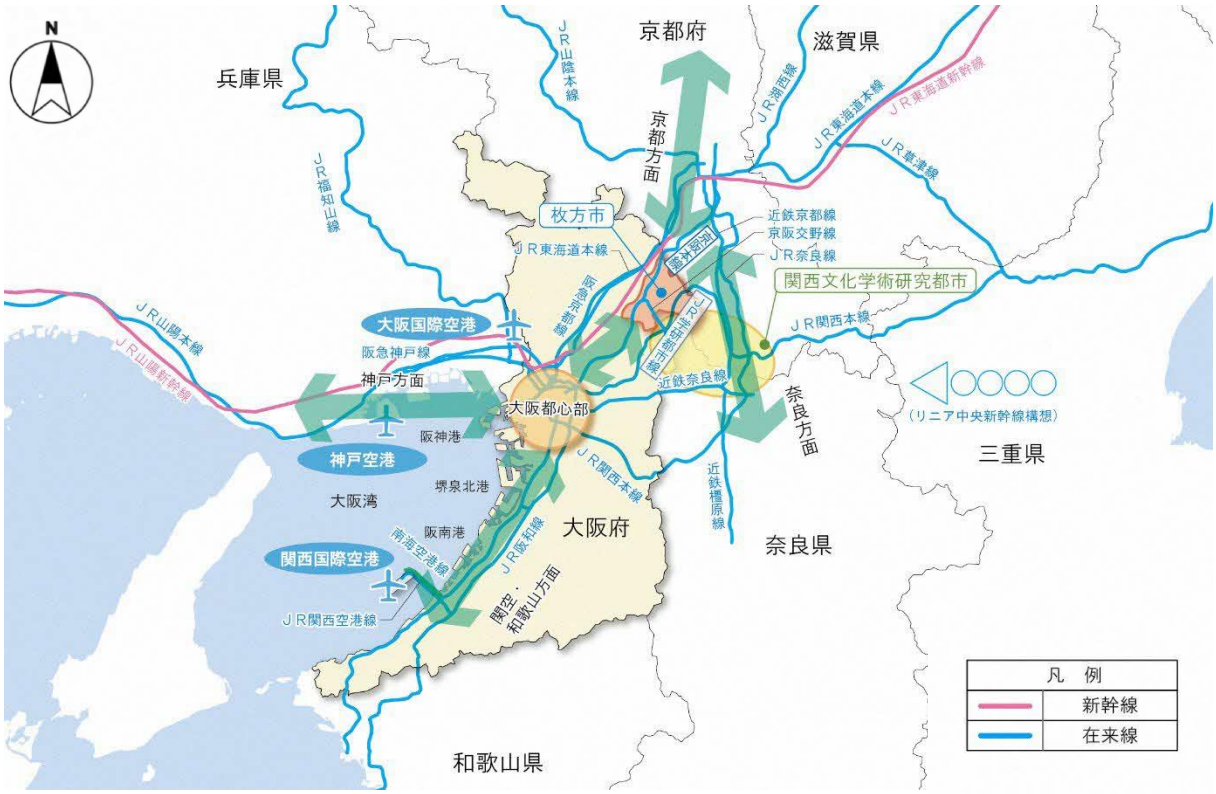


図　広域鉄道ネットワーク図

出典：国土数値情報ダウンロードサイト　鉄道（ライン）（令和６年度版）より作成

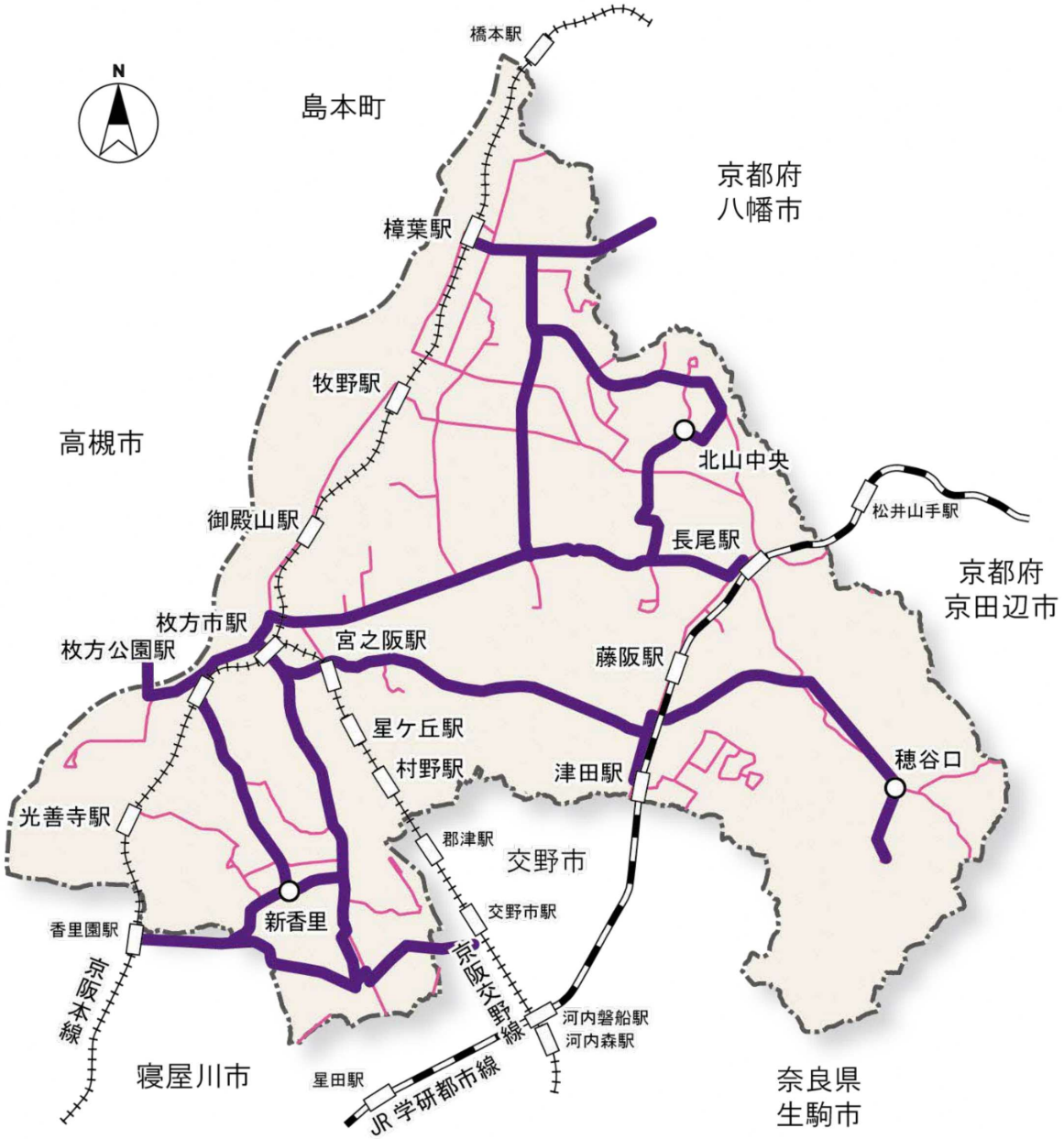


図　市内公共交通ネットワーク図

出典：枚方市総合交通計画（令和７年３月）より作成

① 鉄道

・本市の主軸を形成する鉄道網は、市民の生活や経済活動を支え、定住人口や交流人口を拡大させる根幹的な交通機関であることから、踏切道の事故防止策やバリアフリー化など、安全で快適な旅客輸送サービスの提供が期待されており、これらの整備を促進します。

・鉄道を高架化し、踏切を除却することで、交通渋滞や踏切事故を根本的に解消するとともに、鉄道により分断されている市街地の一体化を図り、鉄道駅舎や駅前広場、関連する道路などの都市基盤整備による交通利便性の向上やにぎわい創出を図るため、関係機関と連携して連続立体交差事業※1に取り組みます。

② バス

・市内及び市外間の移動を支えるため、既存のバス路線の維持に取り組むとともに、主要なバス路線の機能強化を図ります。また、居住及び都市機能の誘導などの計画的な都市づくりと連携を図り、輸送力の確保や利用促進、利用環境の改善などに取り組みます。

・運転士不足によるバス路線の廃止や減便を防止するため、交通事業者と連携した運転士確保の取組を強化します。

③ タクシー

・タクシーは地域公共交通体系を形成する重要な交通機関であり、鉄道駅からのバスでカバーできない地域の輸送など、市民の日常生活だけでなく、観光など幅広い移動ニーズに対応した市民の移動サービスとして、利活用を促進します。

④ 自転車

・自転車は買い物や通勤・通学等の日常利用をはじめとする移動において、年代を問わない身近な移動手段であり、環境負荷の低減、災害時の交通機能維持、健康増進等、その役割や重要性が増していることから、自転車通行空間の整備やシェアサイクル※2の拡大など、自転車利用環境の整備に取り組みます。

⑤ 徒歩

・都市拠点内などでは、回遊性を高めるため、バリアフリー整備や、道路空間を人が中心の空間に再構築することにより、歩行者にやさしい、歩きたくなるまちづくりを推進します。

※1 連続立体交差事業
鉄道を連続的に高架化又は地下化することにより、道路と鉄道の連続立体交差化を図る事業です。

※2 シェアサイクル
街中にある専用の駐輪場に設置された自転車を、不特定多数の他者と共有しながら利用するレンタルサービスです。利用登録や決済をスマートフォンで行い、利用者の好きなタイミングや時間で自転車を借りることができ、借りた駐輪場と異なる駐輪場で返却することができます。

（４） 都市施設

１） 下水道

・下水道施設の老朽化による道路陥没や排水不良など、市民生活へ重大な影響を及ぼさないよう、点検・調査により施設の状況を長期的に予測しながら、計画的かつ効率的な維持管理及び更新等に取り組みます。

・大規模な地震の発生に備え、被災時にも汚水の滞留や浸水被害の発生を防止するなど下水道の有すべき機能を確保するため、下水道施設の耐震化に取り組みます。

・衛生面や水質保全の観点から、汚水と雨水をそれぞれ別の下水道管で流す分流式を採用し、整備を進めます。

・公共下水道※1（汚水）の整備については、住居系地域において概成していますが、引き続き、その地域の実情に応じ、効果的に整備を進めます。



図　下水道の方針図

出典：枚方市下水道整備基本計画（令和３年３月）より作成

※1 公共下水道

主として市街地における下水を排除し、又は処理するために地方公共団体が管理する下水道で、終末処理場を有するもの又は流域下水道に接続するものであり、かつ、汚水を排除すべき排水施設の相当部分が暗渠である構造のものです。

２）処理施設（希釈放流センター）

・公共下水道（汚水）が未整備となっているエリアのし尿や浄化槽※1から生じる清掃汚泥などについては、引き続き処理施設（希釈放流センター）により適切な処理を行い、公共下水道（汚水）に放流します。

３）水道

・大規模な地震が発生した際にも、基幹的な水道施設の安全性の確保や重要施設などへの給水を確保するために、中宮浄水場をはじめとする各配水池や導水管、送水管などの基幹施設の耐震化を推進します。
・水道施設の老朽化を原因とする漏水や施設の停止など、市民生活へ重大な影響を及ぼさないよう、膨大な施設に対して施設総量の最適化も見据えた適切な更新に取り組みます。

４）ごみ焼却場、ごみ処理場

・生活環境の保全及び公衆衛生の向上を図るため、ごみ焼却場の穂谷川清掃工場（都市計画名称は枚方市ごみ焼却場）や東部清掃工場（都市計画名称は枚方市第２ごみ焼却場）、枚方京田辺可燃ごみ広域処理施設と、ごみ処理場の北河内４市リサイクルプラザにおいて、ごみを適切に処理することにより、安全で安定的なごみ処理体制を確保します。
・東部清掃工場や枚方京田辺可燃ごみ広域処理施設、北河内４市リサイクルプラザにおいては、枚方京田辺環境施設組合や北河内４市リサイクル施設組合と連携・協力しながら、長寿命化対策や定期的な補修などにより、施設の適切な維持管理等を図ります。
・枚方京田辺可燃ごみ広域処理施設の稼働に伴い、穂谷川清掃工場第３プラントが休止したことから、地域脱炭素及び循環型社会の実現に寄与する新たな拠点をめざして必要な機能を整理し、周辺地域を含む敷地全体の有効活用について検討を進めます。

５）駐車場

・鉄道駅周辺の公共の場所における自転車などの放置を防止し、交通安全の確保、災害救援の円滑化及び通行機能の維持に寄与する自転車駐車場については、今後も民間活力の導入による効率的かつ効果的な管理運営を進めます。

※1 浄化槽
生活の中で発生する汚れた水を、きれいな水にして川などに流すための装置のことです。



ごみ焼却場、駐輪場

	ごみ焼却場
	駐車場
	鉄道駅
	JR 学研都市線
	京阪本線、京阪交野線

図　ごみ焼却場、駐車場の方針図

（５） 都市防災

自然災害の際に被害を最小限に抑えて早期回復を図る「減災」の考え方を基本としつつ、都市の不燃化や建物の耐震化、都市基盤の計画的な整備と維持管理、オープンスペースの確保など、ハードとソフトの両面から災害に強い都市づくりを進めます。

１）都市の不燃化・耐震化

・耐震性が不十分な建築物について耐震診断及び耐震改修などを促進し、住宅・建築物の耐震化をめざします。
・道路の整備が不十分な地区や家屋が密集している地区については、建物の不燃化と耐震化の促進や、延焼遮断や避難場所として寄与する道路、公園や緑地、避難所となる公共施設の整備などにより、住民とともに災害に強い環境づくりに取り組みます。

２）災害に強い都市基盤

・災害時に避難・救助・物資輸送を支える道路の整備を推進するとともに、計画的な維持管理や無電柱化を推進します。
・災害時の円滑な避難や支援に寄与する、広域避難場所※1をはじめとした避難場所への避難路及びそれらに接続する道路や緊急交通路の確保、都市計画道路の整備を推進します。
・避難経路や避難場所となる都市公園については、災害応急対策に必要となる施設の設置や整備を推進します。
・防災上重要な役割を担う農地については、防災協力農地※2登録制度の活用を促進します。

３）建築物の安全化と安全性に関する指導

・建築物の安全性に関する指導や助言などを行うとともに、多くの人が利用する建築物に関しては、バリアフリー化やユニバーサルデザイン※3の考え方による整備を促進します。

※1 広域避難場所
地域などによる火災が延焼拡大して地域全体が危険になったときに避難する場所で、本市では、山田池公園、淀川河川敷が位置付けられています。

※2 防災協力農地
防災協力農地は、地震などの大規模な災害が発生したときに、農地を避難空間や災害復旧用資材置き場などとして利用するための農地で、農家の協力によりあらかじめ登録し、災害時の市民の安全確保や円滑な復旧活動に役立てる用地を確保する登録制度により運用されます。

※3 ユニバーサルデザイン
高齢であることや障害の有無などにかかわらず、すべての人が快適に利用できるようにした建造物、生活空間などのデザインのことです。

4）浸水被害の軽減

・住民の生命と財産を守るとともに、交通などの都市機能確保を目的として、雨水排水施設の適切な管理や計画的な整備を進め、浸水被害の軽減を図ります。
・管路施設やポンプ場などのハード整備の着実な推進とともに、防災ガイドを用いた情報発信などのソフト対策や多様な主体との連携強化により、浸水対策を講じます。
・浸水被害を軽減させるため、ため池や樹林地の保全などによる雨水の保水や、公共・公益施設に雨水流出抑制施設※1を普及させるとともに、道路の透水性舗装化を進めます。
・災害リスクの高い洪水浸水想定区域での新たな開発を抑制するとともに、地区計画制度や土地区画整理事業による宅地地盤の嵩上げなどによる安全確保を促進します。

5）土砂災害予防対策

・土砂災害を未然に防止するため、法令による適切な指導、対策措置を講ずるとともに、樹木や樹林の適切な管理と保全を促進し、森林の持つ土砂災害防止機能を維持します。
・土砂災害に備えた情報連絡網の整備とともに避難計画等を地域住民に周知徹底し、警戒避難体制の整備や強化を図ります。

6）市民・事業者などへの防災意識の啓発

・ハザードマップによる防災情報の周知や、市のホームページやSNS、広報誌を活用した情報発信、防災訓練の支援などのさまざまな取組を推進することで、市民や事業者などの防災意識を高めます。
・自助と共助の取組を推進するため、地区防災計画の策定・更新の支援や防災訓練の支援を行います。

※1 雨水流出抑制施設
雨水が河川や下水道に直接的に流出するのを抑制する施設のことです。この施設により、下流河川などに対する洪水負担の軽減が期待されます。雨水流出抑制施設には防災調整地、住宅や公共施設などに設けられる貯留施設などの「雨水貯留施設」と雨水浸透ますや浸透側溝、透水性の舗装などの「雨水浸透施設」があります。
雨水貯留施設
都市部における集中豪雨の際に、雨水を一時的に貯留し、安全に排水する施設のことです。

（６） 都市緑化及び緑地保全

公園や緑地、農地、里山などは、良好な都市環境や景観の形成、防災性の向上、地球温暖化の緩和、生物多様性の保全などの多様な機能を有していることから、身近なみどりの機能の向上や、まちなか緑化の推進、自然環境の保全や活用に取り組みます。



	JR学研都市線		都市計画公園（近隣公園以上）・緑地
	京阪本線、京阪交野線		
	幹線道路		その他主要な公園など
	市街化区域		里山
	河川		農地（市街化調整区域内）

図　公園や緑地などの方針図

出典：枚方市都市計画図、農水省農地筆ポリゴン（令和６年度）より作成

1）公園及び緑地

・地域ニーズの変化に応じて公園を充実させるため、公園の再生や再編、整備を図ります。
・史跡を活用して整備した公園については、歴史・文化的資源の保全・活用に配慮した公園利用を推進します。
・長期に事業未着手又は未完成となっている都市計画公園・緑地については、社会情勢や地域の状況を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。
・関係機関と連携して淀川河川公園の整備に取り組むとともに、公民連携によりにぎわいを創出します。

2）都市緑化

・良好な都市環境や景観の形成、防災性の向上などを図るため、公共事業における緑化に取り組むとともに、地区計画や開発条例の運用による民間事業者への緑化指導などを通じ、都市全体の緑化を促進します。

3）自然環境

・市民が自然と身近にふれあうことができ、景観形成や災害発生の抑制などの役割も果たす里山や市街地の林地については、自然環境の保全や活用、保存樹・樹林の指定の取組を進めます。
・淀川の自然環境や船橋川、穂谷川、天野川の周辺環境を保全するとともに、水に親しみ憩う場の形成を促進します。

4）農地

・農作物の供給や良好な都市環境・景観の形成、防災性の向上などの役割を果たす都市農地については、生産緑地制度の活用を促進するとともに、みどりや農に親しむ環境形成に取り組みます。

（７） 都市景観

景観法に基づく「枚方市景観計画」を策定し、『枚方の新たな魅力をつくる』～自然と歴史と人を紡ぐひらかたの新しい景観づくり～を目標に掲げています。

景観形成に係る都市計画制度や本市の条例、個別事案に対応したガイドラインを活用し、豊かな自然や歴史と調和した良好な都市景観の形成をめざします。



図　枚方市の都市景観構造図

出典：枚方市都市景観基本計画（平成 25 年 11 月）より引用

1）景観法及び景観条例、景観計画などに基づく景観形成の推進

・「枚方市景観計画」で示す景観づくりのテーマや基本方針、類型別景観形成の方向※1に基づき、枚方市の景観づくりを進めるとともに、届出制度を活用し良好な都市景観の形成や維持を図ります。

2）ガイドラインに基づく景観形成の推進

・枚方宿地区においては、景観重点区域（枚方宿地区）修景ガイドラインを活用するとともに、事業者に対し当該ガイドラインに基づく補助を行うことで、魅力ある街なみ景観の形成を図ります。

・太陽光発電に対しては、太陽光発電設備の設置に関する景観形成ガイドラインを活用し、景観と調和した事業の実施を促進します。

※1 類型別景観形成の方向

「枚方市景観計画」において、景観を構成している要素を都市の骨格となる景観として４区分、地区別の面的な景観として５区分の計９区分に分類しているものです。

＜都市の骨格となる景観＞

①ターミナル拠点景観…ターミナル拠点としての基盤整備の充実を図るとともに、駅周辺地域を含めた総合的な視点から地域の核となる魅力にあふれ、にぎわいに満ちた場づくりを進めます。

②沿道景観…都市や地域の骨格にふさわしい安全で楽しみのある景観を育てていきます。

③河川景観…市民が身近に水に親しみ自然とふれあうことのできる空間として活用していきます。

④眺望景観…優れた眺望景観や眺望点・眺望軸、地域を印象づけるランドマークの保全・整備を図ります。

＜地区別の面的な景観＞

⑤緑地景観…緑地の保全・修復に努めるとともに、緑豊かなまちづくりを進めます。

⑥歴史景観…各地区に残る歴史的なたたずまいを地域の個性として保全し、貴重な景観資源として活用していきます。

⑦住宅地景観…地域の個性を生かしながら、安全性、快適性にあふれたゆとりある住環境を創造していきます。

⑧商業・業務地景観…商業・業務空間としての活力にあふれ、にぎわいに満ち溢れた快適な環境の創造と、文化性の感じられる個性あるまちの顔として、まとまりのある景観形成を図ります

⑨工業地景観…周辺地域と調和のとれた、快適で潤いのある地区環境を形成します。

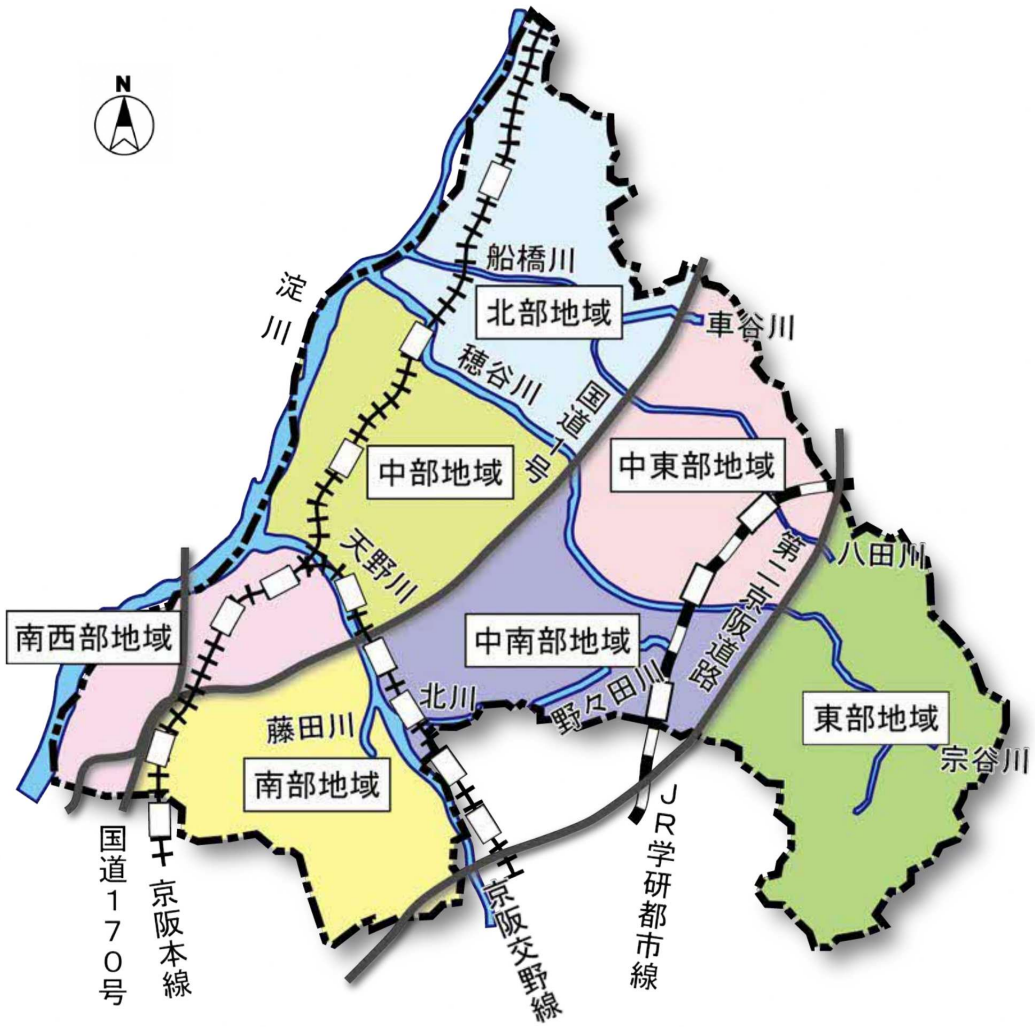
第３章　地域別構想

地域別構想の考え方

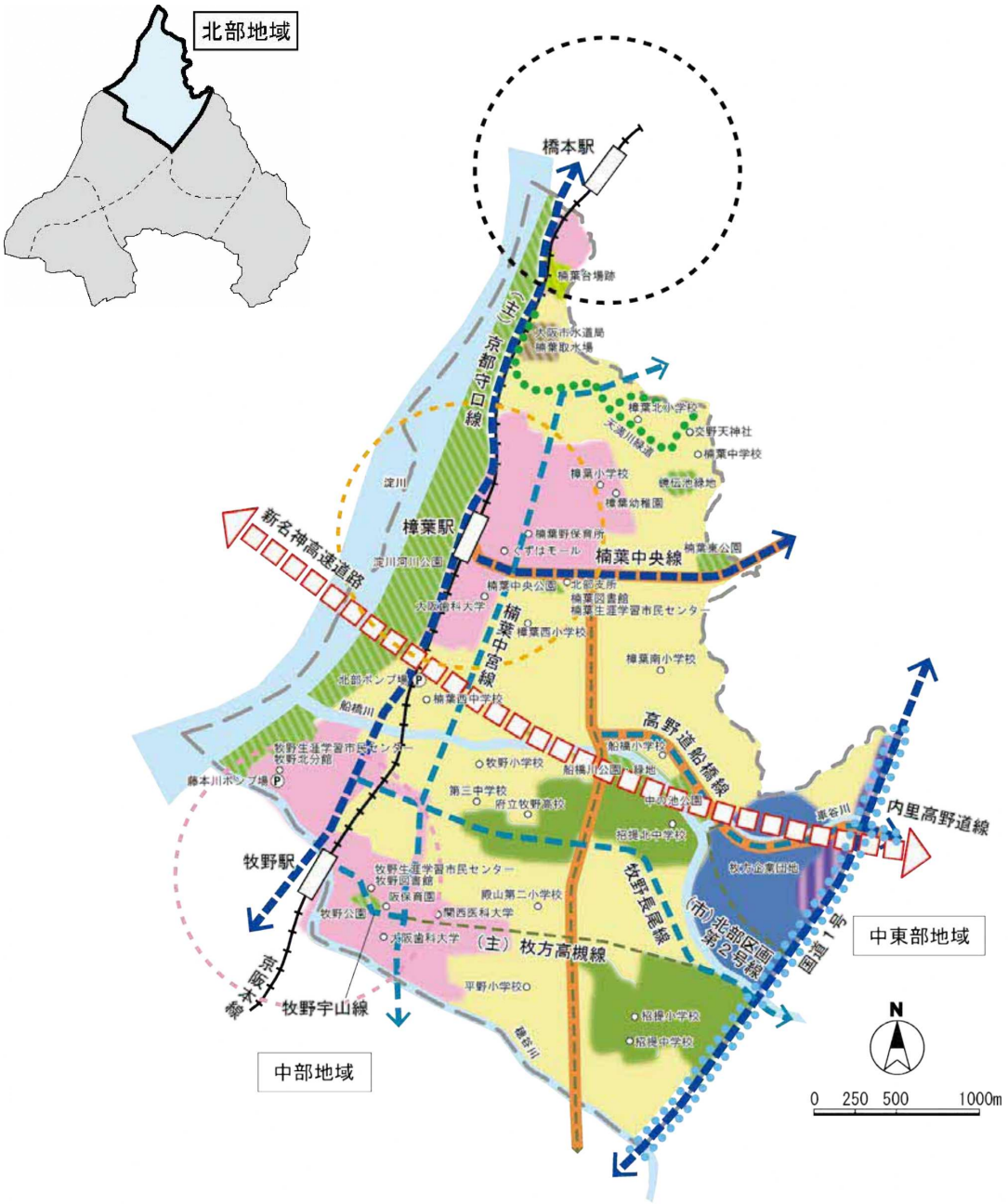
地域別構想は、全体構想における方針などを受け、それぞれの地域の特徴や資源を踏まえて、地域単位での都市づくりの方針を定めたものです。

（１） 地域の区分

地域別構想では、枚方市を穂谷川、天野川、国道１号や第二京阪道路などによって区分される、次のような７つの地域ごとに都市づくりを考えていきます。



１．北部地域の都市づくりの方針



【凡例】

都市拠点
- 広域拠点
- 地区拠点
- その他

土地利用方針

都市的土地利用
- 都市機能誘導ゾーン
- 居住誘導ゾーン
- 工業集積ゾーン
- 住工協調ゾーン
- 沿道産業集積ゾーン

自然的土地利用
- 環境共生ゾーン

- 京阪本線
- 国土幹線道路
- 幹線道路
- 補助幹線道路
- その他の道路
- 〔主〕主要地方道
- 主要なバス路線

- 都市計画公園（近隣公園以上）・緑地
- その他主要な公園など
- 供給処理施設
- Ⓟ ポンプ場
- 緑道
- 河川
- 地域界

図　北部地域の都市づくりの方針図

便利で快適な暮らしと地域経済を支えるコンパクトで活力ある都市づくり

〈都市拠点の形成〉

周辺地域を含めた広域を対象とした都市機能を誘導する樟葉駅周辺と、周辺エリアの中心となる牧野駅及び橋本駅周辺においては、生活サービスなどの多様な都市機能の誘導や良好な居住環境の形成を図ります。

〈良好な居住環境の形成〉

鉄道駅周辺においては、多様な都市機能と調和した利便性が高く良好な居住環境の形成を図ります。

〈産業の集積と操業環境の保全〉

枚方企業団地や国道１号沿道においては、幹線道路の交通利便を生かし産業集積と操業環境の保全を図ります。

〈住宅地と工場の混在抑制〉

国道１号沿道の産業集積を図る地域においては、都市計画制度などの活用により、住宅などの用途と混在することを抑制し、工場の操業環境の維持、増進を図るとともに、周辺の住宅地と近接する地域においては、工場の外縁部に緩衝緑地帯の設置や壁面緑化を誘導するなど、良好な都市環境の形成を図ります。

移動を支える交通ネットワークが充実した都市づくり

〈計画的な道路整備〉

他都市との連携強化や災害時の広域緊急交通路としての機能の確保などの効果が期待される新名神高速道路の早期開通をめざし、関係機関と連携して整備を促進します。

また、枚方大橋に集中する交通の分散や渋滞緩和、淀川で分断されている地域間の交流促進、防災面の機能強化などを図るため、関係機関と連携して進めている牧野高槻線の整備とあわせて京都守口線の整備を促進します。

市街地の交通の円滑化や安全な歩行空間の確保などを図るため、楠葉中宮線の整備を推進します。

- **新名神高速道路（八幡京田辺 JCT・IC 高槻 JCT・IC）の整備促進**
- **京都守口線の整備促進**
- **楠葉中宮線の整備推進**

〈交通結節点の機能強化〉

樟葉駅前広場やその周辺については、交通結節点の機能強化やにぎわいとゆとりある魅力的な拠点形成のため、駅前広場を官民連携により柔軟に活用し、居心地がよく歩きたくなるまちづくりに取り組みます。

〈地域公共交通の維持〉

バス路線の廃止により生じた交通空白地に導入する代替交通については、地域と一体となり運行の維持管理に取り組みます。

〈自転車利用環境の向上〉

自転車の安全対策や快適な通行環境を確保し、拠点への自転車のアクセス性向上を図るため、自転車通行空間整備を推進します。

- **（市）北部区画第２号線の自転車通行空間整備**

平時も災害時も安全安心な都市づくり

〈安全で快適な歩行空間の整備〉

（主）枚方高槻線においては、だれもが安全で快適に移動できる歩行空間の整備を促進します。

- **（主）枚方高槻線　交通安全対策事業**

〈鉄道駅周辺におけるバリアフリー化の促進〉

樟葉駅及び牧野駅周辺の道路や主要な公共施設などにおいては、高齢者や障害者など、だれもが安全で快適に移動できるよう、枚方市バリアフリー基本構想などの取組をはじめとした、バリアフリー化を促進します。

〈雨水ポンプ場の耐震化・老朽化対策〉

大規模な地震の発生に備え、被災時にも浸水被害の発生を防止するなど下水道の有すべき機能を確保するため、北部ポンプ場と藤本川ポンプ場の耐震化・老朽化対策事業を推進します。

歴史、文化、自然の地域資源を生かした魅力的な都市づくり

〈自然環境の保全と活用〉

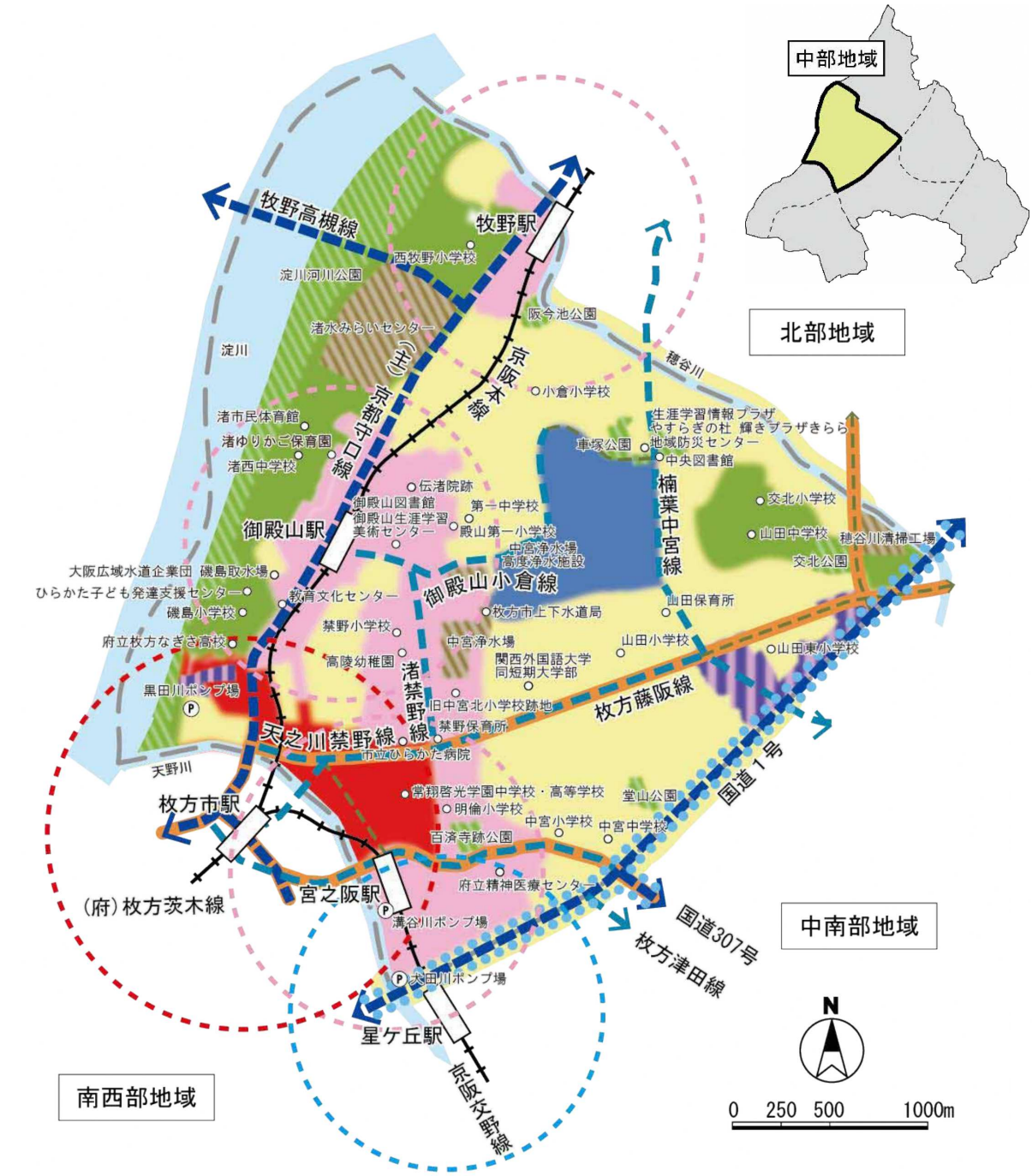
淀川の四季や魅力を感じることができるよう、淀川の自然環境や景観を保全しつつ、公民連携によりにぎわいを創出します。

天満川緑道については、連続性のある緑化空間の確保を図るとともに、災害時における避難路の確保を図ります。

〈歴史・文化的資源の保全と活用〉

史跡楠葉台場跡、史跡九頭神廃寺、交野天神社本殿、交野天神社末社八幡神社本殿などの歴史・文化的資源を保全し、歴史を身近に感じることができるように活用を図ります。

２．中部地域の都市づくりの方針



【凡例】

都市拠点

	広域中心拠点
	地区拠点
	生活拠点

土地利用方針

都市的土地利用	都市拠点系	広域都市機能誘導ゾーン
		都市機能誘導ゾーン
	居住系	居住誘導ゾーン
	産業系	工業集積ゾーン
		住工協調ゾーン
		沿道産業集積ゾーン
自然的土地利用		環境共生ゾーン

	京阪本線、京阪交野線
	幹線道路
	補助幹線道路
	その他の道路
（主）	主要地方道
（府）	府道
	主要なバス路線

	都市計画公園（近隣公園以上）・緑地
	供給処理施設
Ⓟ	ポンプ場
	河川
	地域界

図　中部地域の都市づくりの方針図

便利で快適な暮らしと地域経済を支えるコンパクトで活力ある都市づくり

〈都市拠点の形成〉

枚方市駅周辺においては、宮之阪駅周辺と一体となって周辺市町を含めた広域都市圏を対象とした都市機能を誘導する広域中心拠点として、広域都市圏の中心にふさわしい多様な都市機能の誘導や良好な居住環境の形成を図ります。

牧野駅、御殿山駅及び宮之阪駅周辺においては、周辺エリアの中心となる地区拠点として、生活サービスなどの多様な都市機能の誘導や良好な居住環境の形成を図ります。

〈良好な居住環境の形成〉

鉄道駅周辺においては、多様な都市機能と調和した利便性が高く良好な居住環境の形成を図ります。

〈産業の集積と操業環境の保全〉

工業集積ゾーンや国道１号沿道においては、幹線道路の交通利便を生かし、産業集積と操業環境の保全を図ります。

移動を支える交通ネットワークが充実した都市づくり

〈計画的な道路整備〉

枚方大橋に集中する交通の分散や渋滞緩和、淀川で分断されている地域間の交流促進、防災面の機能強化などを図るため、関係機関と連携して牧野高槻線と京都守口線の整備を促進します。

また、地域防災センター（輝きプラザきらら）や枚方市役所、山田池公園など災害時の防災の拠点間のネットワーク化と、安全な歩行空間の確保などを図るため、枚方藤阪線の整備を促進します。

生活道路への通過交通の流入抑制や安全な歩行空間の確保などを図るとともに、御殿山駅や地域防災センター（輝きプラザきらら）へのアクセス性を高めるため、御殿山小倉線の整備を推進します。

- **牧野高槻線、京都守口線の整備促進**
- **枚方藤阪線の整備促進**
- **御殿山小倉線の整備推進**

平時も災害時も安全安心な都市づくり

〈鉄道駅周辺におけるバリアフリー化の促進〉

牧野駅、御殿山駅及び宮之阪駅周辺の道路や主要な公共施設などにおいては、高齢者や障害者など、だれもが安全で快適に移動できるよう、枚方市バリアフリー基本構想の取組をはじめとした、バリアフリー化を促進します。

〈雨水ポンプ場の耐震化・老朽化対策〉

大規模な地震の発生に備え、被災時にも浸水被害の発生を防止するなど下水道の有すべき機能を確保するため、黒田川ポンプ場、溝谷川ポンプ場及び犬田川ポンプ場の耐震化・老朽化対策事業を推進します。

〈水道施設の更新・耐震化〉

良質な水道水を将来にわたって安定的に供給するため中宮浄水場の更新と耐震化を推進します。

〈公共施設の有効活用〉

穂谷川清掃工場においては、地域脱炭素及び循環型社会の実現などに寄与する新たな拠点形成をめざして有効活用の検討を進めます。

また、旧中宮北小学校跡地においては、学校統合により、小学校としての役割を終えたことから、本地区の高い防災性と交通至便な立地条件を生かし、施設総量の最適化を図りつつ、真に必要とされる公共施設等を更新・新設に向けて、地区周辺の居住環境との調和を図りながら跡地の有効活用の検討を進めます。

歴史、文化、自然の地域資源を生かした魅力的な都市づくり

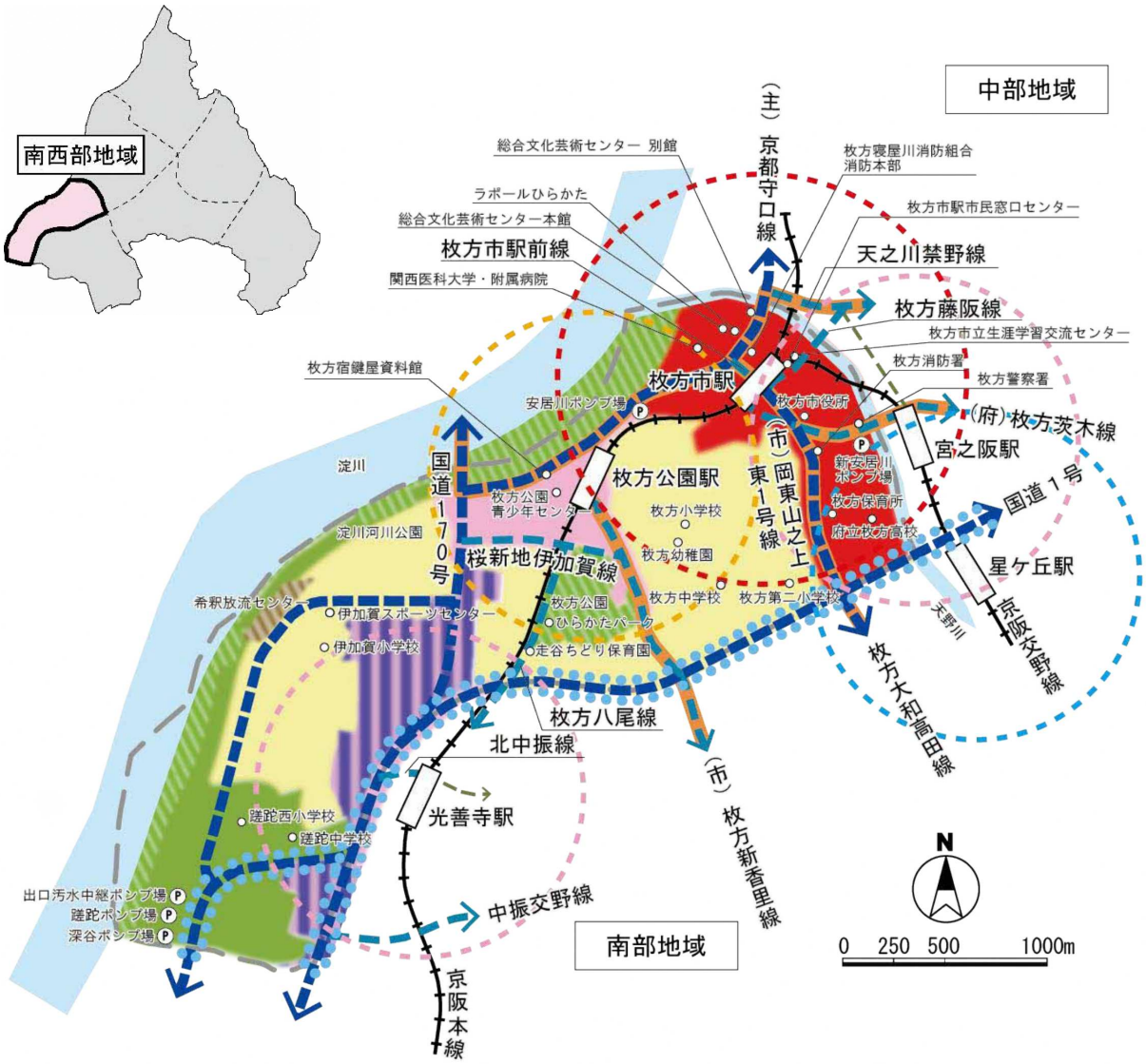
〈自然環境の保全と活用〉

淀川の四季や魅力を感じることができるよう、淀川の自然環境や景観を保全しつつ、公民連携によりにぎわいを創出します。

〈歴史・文化的資源の保全と活用〉

百済寺跡や牧野車塚古墳などの歴史・文化的資源を保全し、歴史を身近に感じることができるように活用を図ります。

３．南西部地域の都市づくりの方針



【凡例】

都市拠点

	広域中心拠点
	広域拠点
	地区拠点
	生活拠点

土地利用方針

都市的土地利用	都市拠点系	広域都市機能誘導ゾーン
		都市機能誘導ゾーン
	居住系	居住誘導ゾーン
		住工協調ゾーン
	産業系	沿道産業集積ゾーン
自然的土地利用		環境共生ゾーン

	京阪本線、京阪交野線
	幹線道路
	補助幹線道路
	その他の道路
（主）	主要地方道
（府）	府道
（市）	市道
	主要なバス路線

	都市計画公園（近隣公園以上）・緑地
	供給処理施設
Ⓟ	ポンプ場
	河川
	地域界

図　南西部地域の都市づくりの方針図

便利で快適な暮らしと地域経済を支えるコンパクトで活力ある都市づくり

〈都市拠点の形成〉

枚方市駅周辺では、周辺市町を含めた広域都市圏の中心的な機能を担う広域中心拠点として、商業、業務、医療などの多様な都市機能を誘導し、適切に土地の高度利用を図りつつ、民間活力を導入するなど、都市の活性化に向けた再整備を推進します。また、老朽化建築物の更新をはじめとする防災性の向上により、安全・安心な広域中心拠点の形成を図ります。

枚方市総合文化芸術センターを活用して、まちの魅力を高め、にぎわいを創出する文化芸術の拠点を形成します。

枚方公園駅周辺においては、自然、歴史、遊園地などを活用した人が集まるにぎわい創出拠点を形成します。

- **都市再生緊急整備地域（枚方市駅周辺地域）**
- **枚方市駅周辺再整備**

〈良好な居住環境の形成〉

鉄道駅周辺においては、多様な都市機能と調和した利便性が高く良好な居住環境の形成を図ります。

〈産業の集積と操業環境の保全〉

国道１号沿道及び国道 170 号沿道においては、幹線道路の交通利便を生かし、産業集積と操業環境の保全を図ります。

〈住宅地と工場などが混在する地域の調和〉

住宅地と工場などが混在している地区においては、地域の実情に応じ、住民と企業が協調して、都市計画制度などの活用により、共存できる環境づくりを図ります。

移動を支える交通ネットワークが充実した都市づくり

〈計画的な道路整備〉

枚方市駅周辺の安全な歩行空間の確保を図るため、枚方藤阪線の整備を推進します。

- **枚方藤阪線の整備推進**

〈枚方市駅周辺の交通機能の強化〉

枚方市駅周辺については、通過交通の抑制、交通結節点の機能強化や安全・安心な歩行空間の形成などを通じて、交通動線の円滑化や居心地がよく歩きたくなるまちづくりに取り組みます。

〈鉄道の高架化〉

京阪本線の寝屋川市駅から枚方市駅間の鉄道を高架化し、踏切を除却することで、交通渋滞や踏切事故を根本的に解消するとともに、鉄道により分断されている市街地の一体化を図る京阪本線連続立体交差事業と関連する道路などの整備を促進します。

- **京阪本線連続立体交差事業**

〈自転車利用環境の向上〉

自転車の安全対策や快適な通行環境を確保し、拠点への自転車のアクセス性向上を図るため、自転車通行空間整備を推進します。

- **（市）岡東山之上東１号線の自転車通行空間整備**
- **（市）枚方新香里線の自転車通行空間整備**

平時も災害時も安全安心な都市づくり

〈鉄道駅周辺におけるバリアフリー化の促進〉

枚方市駅及び枚方公園駅周辺の道路や主要な公共施設などにおいては、高齢者や障害者など、だれもが安全で快適に移動できるよう、枚方市交通バリアフリー基本構想の取組をはじめとした、バリアフリー化を促進します。

〈雨水ポンプ場の耐震化・老朽化対策〉

大規模な地震の発生に備え、被災時にも浸水被害の発生を防止するなど下水道の有すべき機能を確保するため、安居川ポンプ場と蹉跎ポンプ場の耐震化・老朽化対策事業を推進します。

〈防災・減災対策〉

寝屋川流域内で行う一定規模の宅地化や舗装など、雨水の流出量を増加させるおそれのある行為については、雨水流出抑制対策を促進します。

歴史、文化、自然の地域資源を生かした魅力的な都市づくり

〈自然環境の保全と活用〉

淀川においては、四季や魅力を感じることができるよう、関係機関と連携して淀川河川公園の整備を促進するとともに、公民連携によりにぎわいを創出します。

また、天野川においては、地域住民や地域団体、事業者、関係機関と連携し、枚方市駅周辺再整備とあわせたウォーカブルなまちづくりに資する更なる活用に向けて取り組みます。

- ▶ **淀川河川敷枚方エリアかわまちづくり計画**

〈歴史・文化的資源の保全と活用〉

枚方宿の景観、光善寺などの歴史・文化的資源を保全し、歴史を身近に感じることができるように活用を図ります。

また、これらの歴史・文化的資源とあわせて淀川河川公園、ひらかたパークなどの観光資源を生かしたまちづくりを進め、にぎわいの創出を図ります。

４．南部地域の都市づくりの方針



【凡例】

都市拠点

- 地区拠点
- 生活拠点
- その他

土地利用方針

都市的土地利用
- 都市系：都市機能誘導ゾーン
- 居住系：居住誘導ゾーン
- 居住系：環境共生居住ゾーン
- 産業系：工業集積ゾーン
- 産業系：沿道産業集積ゾーン

自然的土地利用
- 環境共生ゾーン

- JR学研都市線
- 京阪本線、京阪交野線
- 広域幹線道路
- 幹線道路
- 補助幹線道路
- その他の道路
- （市）市道
- 主要なバス路線
- 都市拠点を位置付けるバス停

- 都市計画公園（近隣公園以上）・緑地
- 市街地開発事業区域
- 河川
- 集落
- 地域界
- 保留区域：高田二丁目地区・長尾駅東地区・村野東町地区

図　南部地域の都市づくりの方針図

便利で快適な暮らしと地域経済を支えるコンパクトで活力ある都市づくり

〈都市拠点の形成〉

光善寺駅、香里園駅や香里ケ丘地区周辺においては、周辺エリアの中心となる地区拠点として、日常生活に必要な生活サービスなどの多様な都市機能の誘導や良好な居住環境の形成を図ります。

また、光善寺駅周辺では、京阪本線連続立体交差事業にあわせた市街地再開発事業を進め、商業などの都市機能の誘導や光善寺駅前広場などの整備による交通結節点機能の強化、ゆとりのある駅前空間の形成を図り、街区再編や建築物の更新による防災機能の向上などを総合的に推進するとともに、計画的な土地の高度利用を促進します。

- **光善寺駅西地区第一種市街地再開発事業**

〈良好な居住環境の形成〉

鉄道駅などの周辺においては、多様な都市機能と調和した利便性が高く良好な居住環境の形成を図ります。

〈産業の集積と操業環境の保全〉

国道１号沿道や第二京阪道路沿道地域においては、幹線道路の交通利便を生かし、産業集積と操業環境の保全を図ります。

〈香里団地の再生〉

香里団地においては、老朽化した建築物の建て替えなどのまち全体のリニューアルを促進するとともに、子育て支援や教育文化などに関する都市機能の充実を図ります。

〈第二京阪道路沿道地域のまちづくり〉

茄子作地区や高田地区においては、土地区画整理事業等により地域産業活性化を図るため、みどり豊かで産業立地にふさわしい市街地を創出します。

- **茄子作土地区画整理事業**
- **高田地区のまちづくり**

移動を支える交通ネットワークが充実した都市づくり

〈計画的な道路整備〉

道路ネットワークの強化と安全な歩行空間の確保などを図るため、中振交野線の整備を推進します。

- **中振交野線の整備推進**

〈鉄道の高架化〉

京阪本線の寝屋川市駅から枚方市駅間の鉄道を高架化し、踏切を除却することで、交通渋滞や踏切事故を根本的に解消するとともに、鉄道により分断されている市街地の一体化を図る京阪本線連続立体交差事業と関連する道路などの整備を促進します。

- **京阪本線連続立体交差事業**

〈自転車利用環境の向上〉

自転車の安全対策や快適な通行環境を確保し、拠点への自転車のアクセス性向上を図るため、自転車通行空間整備を推進します。

- **（市）枚方新香里線の自転車通行空間整備**
- **（市）新香里南線の自転車通行空間整備**
- **新香里北線の自転車通行空間整備**
- **（市）山之上高田線の自転車通行空間整備**
- **新香里中央線の自転車通行空間整備**

平時も災害時も安全安心な都市づくり

〈鉄道駅周辺におけるバリアフリー化の促進〉

光善寺駅周辺の道路や主要な公共施設などにおいては、高齢者や障害者など、だれもが安全で快適に移動できるよう、バリアフリー化を促進します。

〈水道施設の更新・耐震化〉

良質な水道水を将来にわたって安定的に供給するため、妙見山配水池の更新と耐震化を推進します。

〈防災・減災対策〉

寝屋川流域内で行う一定規模の宅地化や舗装など、雨水の流出量を増加させるおそれのある行為については、雨水流出抑制対策を促進します。

歴史、文化、自然の地域資源を生かした魅力的な都市づくり

〈計画的な公園整備〉

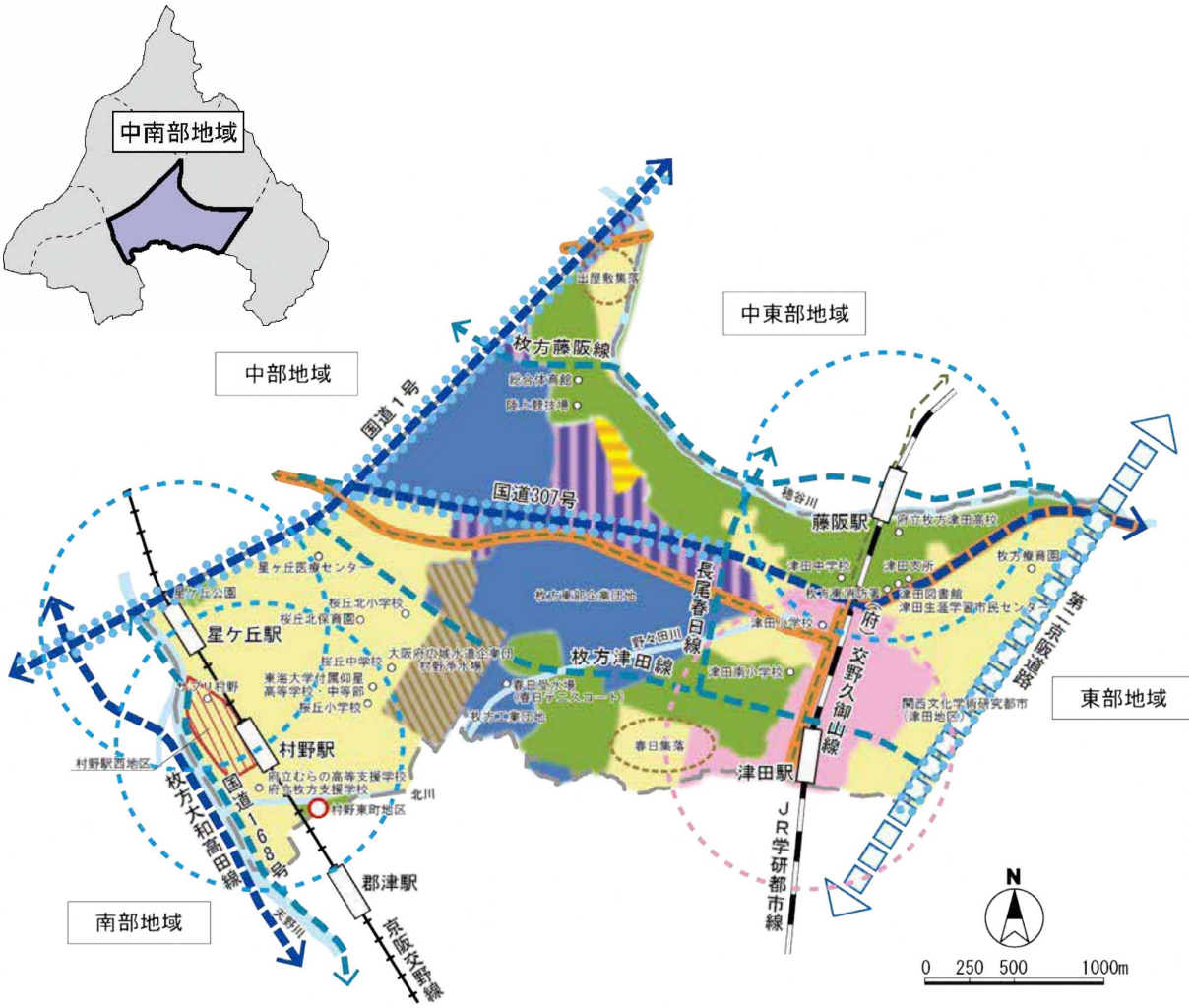
地域の中心となる憩いの場として、中振中央公園の整備を推進します。

- **中振中央公園の整備推進**

〈歴史・文化的資源の保全と活用〉

蹉跎神社や釈尊寺、春日神社などの歴史・文化的資源を保全し、歴史を身近に感じることができるように活用を図ります。

５．中南部地域の都市づくりの方針



【凡例】

都市拠点

	地区拠点
	生活拠点

土地利用方針

都市的土地利用	都市拠点系	都市機能誘導ゾーン
	居住系	居住誘導ゾーン
		環境共生居住ゾーン
	産業系	工業集積ゾーン
		住工協調ゾーン
		沿道産業集積ゾーン
自然的土地利用		環境共生ゾーン

	JR学研都市線
	京阪交野線
	広域幹線道路
	幹線道路
	補助幹線道路
	その他の道路
（府）	府道
	主要なバス路線

	都市計画公園（近隣公園以上）・緑地
	供給処理施設
	市街地開発事業区域
	河川
	集落
	地域界
保留区域	高田二丁目地区・長尾駅北地区・長尾駅東地区・村野東町地区

図　中南部地域の都市づくりの方針図

便利で快適な暮らしと地域経済を支えるコンパクトで活力ある都市づくり

〈都市拠点の形成〉

津田駅周辺においては、周辺エリアの中心となる地区拠点として、生活サービスなどの多様な都市機能の誘導や良好な居住環境の形成を図ります。

星ケ丘駅周辺、村野駅周辺においては周辺エリアにおける生活利便の向上を図っていく生活拠点として、生活サービスをはじめとする都市機能にアクセスしやすい良好な居住環境の形成を図ります。

〈良好な居住環境の形成〉

鉄道駅周辺においては、多様な都市機能と調和した利便性が高く良好な居住環境の形成を図ります。

村野駅西地区では、交通利便性の高い立地を生かし、土地区画整理事業等により防災機能等を向上させることで、既成市街地と一体となった良好で安全な市街地の形成を促進します。また、村野東町地区では、隣接する交野市域の地区を含め土地区画整理事業等による良好な市街地の形成を促進します。

- **村野駅西土地区画整理事業**
- **村野東町地区のまちづくり**

〈産業の集積と操業環境の保全〉

企業団地をはじめ、国道 1 号沿道、国道 307 号沿道、第二京阪道路沿道地域においては、幹線道路の交通利便を生かし、産業集積と操業環境の保全を図ります。

〈住宅地と工場の隣接地における環境形成〉

住宅地と工場が近接する地域には、工場外縁部に緩衝緑地帯の設置を誘導するなど、良好な環境形成を図ります。

〈第二京阪道路沿道地域のまちづくり〉

第二京阪道路沿道地域においては、都市計画制度などの活用により、都市農地などの周辺環境と調和のとれたまちなみを創出します。

移動を支える交通ネットワークが充実した都市づくり

〈第二京阪道路の開通に伴う周辺道路の渋滞緩和の促進〉

国道 307 号や枚方藤阪線などにおける交通渋滞が地域の課題となっており、その緩和に向けた取組を促進します。

平時も災害時も安全安心な都市づくり

〈安全で快適な歩行空間の整備〉

（府）交野久御山線においては、だれもが安全で快適に移動できる歩行空間の整備を促進します。

- **（府）交野久御山線　交通安全対策事業**

〈鉄道駅周辺におけるバリアフリー化の促進〉

津田駅、星ケ丘駅及び村野駅周辺の道路や主要な公共施設などにおいては、高齢者や障害者など、だれもが安全で快適に移動できるよう、枚方市バリアフリー基本構想などの取組をはじめとした、バリアフリー化を促進します。

〈水道施設の更新・耐震化〉

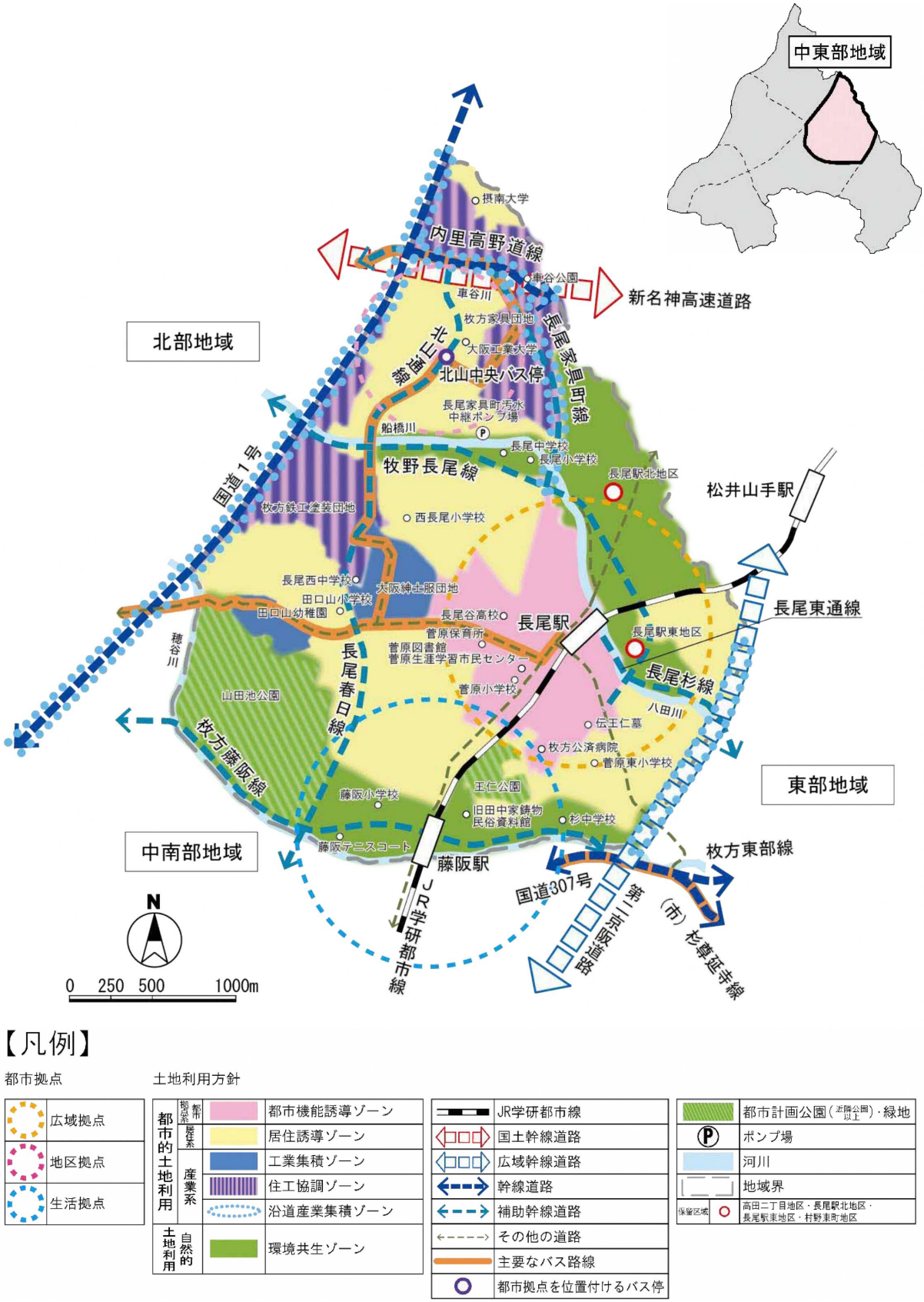
大規模な地震が発生した際にも、基幹的な水道施設の安全性の確保や重要施設などへの給水を確保するために、中宮浄水場と春日受水場までをつなぐ送水管について、更新と耐震化を推進します。

歴史、文化、自然の地域資源を生かした魅力的な都市づくり

〈歴史・文化的資源の保全と活用〉

村野村高札場や春日神社などの歴史・文化的資源を保全し、歴史を身近に感じることができるように活用を図ります。

6．中東部地域の都市づくりの方針



【凡例】

都市拠点

	広域拠点
	地区拠点
	生活拠点

土地利用方針

都市的土地利用	都市拠点系		都市機能誘導ゾーン
	居住系		居住誘導ゾーン
	産業系		工業集積ゾーン
			住工協調ゾーン
			沿道産業集積ゾーン
自然的土地利用			環境共生ゾーン

	JR学研都市線
	国土幹線道路
	広域幹線道路
	幹線道路
	補助幹線道路
	その他の道路
	主要なバス路線
	都市拠点を位置付けるバス停

	都市計画公園（近隣公園以上）・緑地
P	ポンプ場
	河川
	地域界
保全区域	高田二丁目地区・長尾駅北地区・長尾駅東地区・村野東町地区

図　中東部地域の都市づくりの方針図

便利で快適な暮らしと地域経済を支えるコンパクトで活力ある都市づくり

〈都市拠点の形成〉

周辺地域を含めた広域を対象とした都市機能を誘導する長尾駅周辺と、周辺エリアの中心となる北山地区周辺においては、生活サービスなどの多様な都市機能の誘導や良好な居住環境の形成を図ります。

藤阪駅周辺においては、生活拠点として生活利便の向上を図ります。

〈良好な居住環境の形成〉

鉄道駅周辺などにおいては、多様な都市機能と調和した利便性が高く良好な居住環境の形成を図ります。

〈産業の集積と操業環境の保全〉

企業団地や国道１号沿道地域、第二京阪道路沿道地域においては、幹線道路の交通利便を生かし産業集積と操業環境の保全を図ります。

〈枚方家具団地周辺の地域産業の活性化〉

枚方家具団地周辺は、幹線道路の交通利便を生かし、地域産業の活性化を図ります。

〈住宅地と工場などが混在する地域の調和〉

住宅地と商業、工場などが混在している地区においては、地域の実情に応じ、住民と企業が協調して、都市計画制度などの活用により、共存できる環境づくりを図ります。

〈長尾駅周辺のまちづくり〉

長尾駅周辺においては、土地区画整理事業等により、整備が見込まれる北陸新幹線や JR 学研都市線、広域幹線道路に近接する交通利便性の高い立地を生かした産業集積をはじめ、商業や医療等の多様な都市機能の誘導を図るなど、広域拠点にふさわしい魅力あるまちづくりを計画的に推進します。

〈第二京阪道路沿道地域のまちづくり〉

第二京阪道路沿道地域においては、都市計画制度などの活用により、都市農地などの周辺環境と調和のとれたまちなみを創出します。

移動を支える交通ネットワークが充実した都市づくり

〈計画的な道路整備〉

他都市との連携強化や災害時の広域緊急交通路としての機能の確保などの効果が期待される新名神高速道路の早期開通をめざし、関係機関と連携して整備を促進します。

長尾駅前や府道などの周辺道路の交通渋滞の緩和による交通の円滑化や安全で利便性の高い歩行空間の確保などを図るため、牧野長尾線の整備を推進します。

生活道路への通過交通の進入を抑制するとともに、広域避難場所である山田池公園へのアクセス性の向上や安全な歩行空間の確保などを図る長尾春日線の整備を推進します。

- **新名神高速道路（八幡京田辺 JCT・IC-高槻 JCT・IC）の整備促進**
- **牧野長尾線の整備推進**
- **長尾春日線の整備推進**

〈交通結節点の機能強化〉

広域拠点として、長尾駅前広場などの交通結節点整備や交通機能の強化を図ります。

〈自転車利用環境の向上〉

自転車の安全対策や快適な通行環境を確保し、拠点への自転車のアクセス性向上を図るため、自転車通行空間整備を推進します。

- **北山通線の自転車通行空間整備**

平時も災害時も安全安心な都市づくり

〈鉄道駅周辺におけるバリアフリー化の促進〉

長尾駅及び藤阪駅周辺の道路や主要な公共施設などにおいては、高齢者や障害者など、だれもが安全で快適に移動できるよう、枚方市交通バリアフリー基本構想の取組をはじめとした、バリアフリー化を促進します。

〈浸水被害の軽減〉

藤阪元町地区において浸水対策事業として雨水幹線管渠の整備を推進します。

歴史、文化、自然の地域資源を生かした魅力的な都市づくり

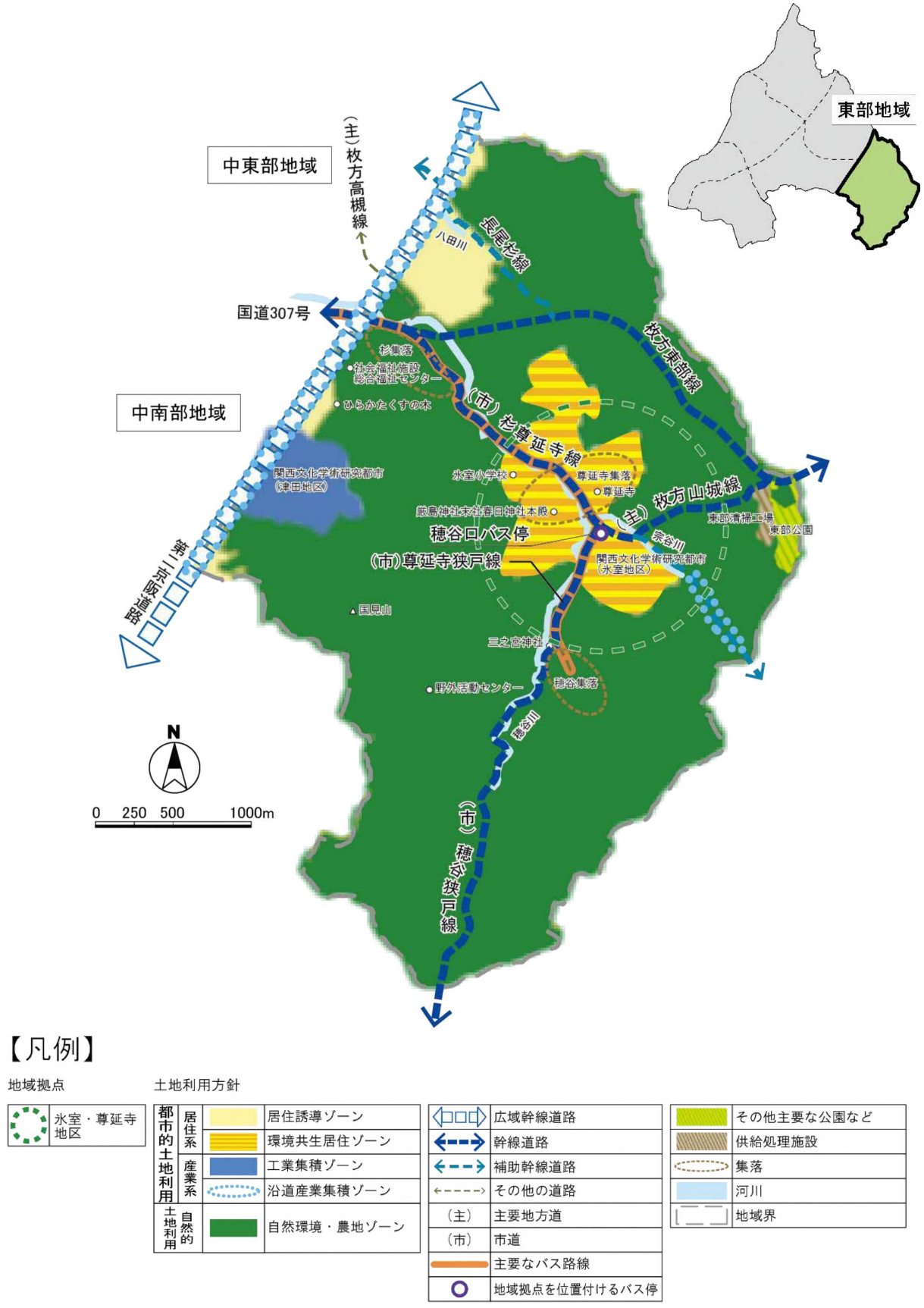
〈山田池公園や王仁公園の活用〉

市街地の中のレクリエーションや憩いの空間として、王仁公園の維持と活用に取り組むとともに、山田池公園においては関係機関と連携し維持と活用を促進します。

〈歴史・文化的資源の保全と活用〉

田中家住宅鋳物工場・主屋や伝王仁墓などの歴史・文化的資源を保全し、歴史を身近に感じることができるように活用を図ります。

７．東部地域の都市づくりの方針



【凡例】

地域拠点
- 氷室・尊延寺地区

土地利用方針
- 都市的土地利用
  - 居住系
    - 居住誘導ゾーン
    - 環境共生居住ゾーン
  - 産業系
    - 工業集積ゾーン
    - 沿道産業集積ゾーン
- 自然的土地利用
  - 自然環境・農地ゾーン

- 広域幹線道路
- 幹線道路
- 補助幹線道路
- その他の道路
- （主）主要地方道
- （市）市道
- 主要なバス路線
- 地域拠点を位置付けるバス停

- その他主要な公園など
- 供給処理施設
- 集落
- 河川
- 地域界

図　東部地域の都市づくりの方針図

便利で快適な暮らしと地域経済を支えるコンパクトで活力ある都市づくり

〈地域拠点の形成と良好な居住環境の保全〉

氷室・尊延寺地区においては、東部地域の活性化や地域生活の移動を支える交通ネットワークを維持し、地域環境と調和した良好な居住環境の保全を図ります。

〈関西文化学術研究都市にふさわしい産業・文化の集積〉

関西文化学術研究都市（津田・氷室地区）における産業・文化の集積を図ります。

〈産業の集積と操業環境の保全〉

第二京阪道路沿道地域においては、幹線道路の交通利便を生かし産業集積と操業環境の保全を図ります。

〈第二京阪道路沿道地域のまちづくり〉

第二京阪道路沿道地域においては、都市計画制度などの活用により、生駒山系の豊かなみどりなどの周辺環境と調和のとれたまちなみを創出します。

移動を支える交通ネットワークが充実した都市づくり

〈第二京阪道路開通に伴う周辺道路の渋滞緩和の促進〉

国道 307 号や枚方高槻線などにおける交通渋滞が地域の課題となっており、その緩和に向けた取組を促進します。

〈自転車利用環境の向上〉

自転車の安全対策や快適な通行環境を確保し、拠点への自転車のアクセス性向上を図るため、自転車通行空間整備を推進します。

- **（市）杉尊延寺線の自転車通行空間整備**

平時も災害時も安全安心な都市づくり

〈安全で快適な歩行空間の整備〉

（主）枚方山城線においては、だれもが安全で快適に移動できる歩行空間の整備を促進します。

- **（主）枚方山城線の整備促進**

〈ごみ処理場の適切な維持管理と整備〉

市民の快適で住みよい生活環境を確保し、排出されるごみを処理するために東部清掃工場の長寿命化対策や定期的な補修などによる適切な維持管理や整備を図ります。

- **第２ごみ焼却場整備事業**

〈市有地の活用〉

枚方市一般廃棄物最終処分場については、多目的広場としての利用など、有効活用を検討します。

歴史、文化、自然の地域資源を生かした魅力的な都市づくり

〈東部公園の活用〉

東部公園は本格的な野球場を備えており、スポーツの振興や憩いの場として活用を図ります。

〈里山の保全と活用〉

良好な景観の形成や防災機能、自然とのふれあいの場など多様な機能を有する里山においては、これまでの法などによる保全策を適用するなどにより保全を図ります。

また、里山の魅力の情報提供や農産物など里山でとれる資源による地産地消の促進など、里山の活用を図るとともに、里山の良好な自然環境を守るため、里山の保全活動の担い手の育成や広報活動、必要な施設の確保など、里山の保全を図ります。

〈農地の保全と活用〉

市域で唯一の農業振興地域である穂谷地区の農地においては、周辺環境と調和した棚田と農村集落が美しい田園景観を形成しており、こうした優良な農地をはじめとした農地の保全と、地産地消や地元農産物の学校給食への活用、農業ふれあいツアーの開催など、農業振興を図ります。

〈関西文化学術研究都市との交流〉

関西文化学術研究都市（津田・氷室地区）においては、イベントなどの開催により学研都市と地域住民の交流を促進します。

また、精華町などの他の文化学術研究地区との交流も促進します。

〈自然環境を活用した健康づくりの推進〉

地域の自然環境を活用した自然巡回路や里山ウォーキングを通じた健康づくりを推進します。

〈歴史・文化的資源の保全と活用〉

厳島神社末社春日神社本殿や三之宮神社、尊延寺などの歴史・文化的資源を保全し、歴史を身近に感じることができるように活用を図ります。

第４章　居住及び都市機能

１．基本的な方針

居住及び都市機能の立地の適正化に関しての基本的な方針を以下のとおりとします。

（１）居住の誘導について

・効率的でコンパクトな多極型の都市構造の実現をめざし、郊外などの外延部への住宅地の拡大については、抑制していくことを基本とします。
・人口減少の中にあっても、区域内の人口密度を一定以上に保つべきエリアにおいて、都市機能や公共交通機能の維持や充実などを図りつつ、安全で快適な居住環境を形成することにより居住の誘導を図るため、市街化区域を対象に居住誘導区域※1の設定を行います。
・居住誘導区域は、農業や工業などの居住以外の目的の土地利用を図ることが想定されるエリアや、災害の発生予測などを踏まえて設定します。
・「生活交流軸」である鉄道とバスによる公共交通ネットワークについては、拠点間や生活圏域、市外の都市との移動を支える観点から機能強化と維持を図ります。
・区域区分などの都市計画が変更された場合は、整合を図るため必要に応じて居住誘導区域の拡大、又は縮小の検討を行います。

（２）都市機能の誘導について

・公共交通や徒歩などで医療などの都市機能にアクセスができ、地域の住民が各種サービスを効率的に提供が受けられるように、広域中心拠点や広域拠点、地区拠点などの 13 箇所の都市拠点周辺の広域都市機能誘導ゾーンや都市機能誘導ゾーンにおいて、都市機能誘導区域※2を設定し、都市機能の誘導を図ります。
・都市機能誘導区域においては、公共交通の利便性を生かし、広域都市圏の中心にふさわしい多様な都市機能や、生活サービスなどの多様な都市機能の誘導、機能の維持、充実を図ります。
・都市機能誘導区域は、居住誘導区域において設定するものとします。

※1　居住誘導区域
都市再生特別措置法に基づき、立地適正化計画において示す、都市の居住者の居住を誘導すべき区域のことです。

※2　都市機能誘導区域
都市再生特別措置法に基づき、立地適正化計画において示す、都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域のことです。
都市機能増進施設
医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するものを指します。

２.居住及び都市機能の誘導

（１）誘導区域等

１）居住誘導区域

①居住誘導区域の設定

〇対象区域

市街化区域のうち、既に住宅地が形成されているなど、将来的にも一定の居住が見込まれ、鉄道駅などの周辺における医療や福祉、商業などの日常生活に必要な施設が確保されるとともに、公共交通機能の確保などが図られることにより利便性が高く、鉄道駅及びバス停の徒歩圏域を踏まえて、都市機能にアクセスしやすいエリアを対象に居住誘導区域を設定します。

市内には、住民などの生命又は身体に著しい危害が生じるおそれのある災害の発生が想定される区域や、農業や工業などの居住以外の目的の土地利用を図ることが想定される区域などがあり、居住誘導区域の設定にあたっては、こうした区域を含めないこととします。

なお、区域の界線については、地形地物や用途地域の境界などを踏まえて設定を行います。

〇災害の発生が想定される区域（洪水浸水想定区域）の取扱い

近年、頻発・激甚化する水災害に対応するには、リスクの低い地域へ居住や都市機能を誘導するなど、コンパクトで安全なまちづくりを推進することが重要です。

水防法第 14 条で規定する洪水浸水想定区域は、想定し得る最大規模の降雨により河川の氾濫等が発生した場合に浸水が想定される区域であり、発生する確率は非常に低いものの、河川整備等のハード対策では対処が困難となる大規模な洪水を想定しています。

本市は既成市街地を中心に水災害リスクのある地域が広範囲に分布していることから、防災・減災対策によりリスクを軽減しつつ、一定のリスクがあることを認識し、受け止めたうえでまちづくりを進めていく必要があります。一方で、リスクが高く居住や都市機能の立地を避けるべき地域については、都市的土地利用や居住の誘導を図るべきではないと考えます。

これらのことを踏まえ、人命に関わるような深刻な被害に繋がる可能性が高い水災害リスクやその発生頻度が高いエリアについては、必要なハード対策とソフト対策（第５章防災指針）の実施状況や見込み等を総合的に勘案し、居住誘導区域を設定します。

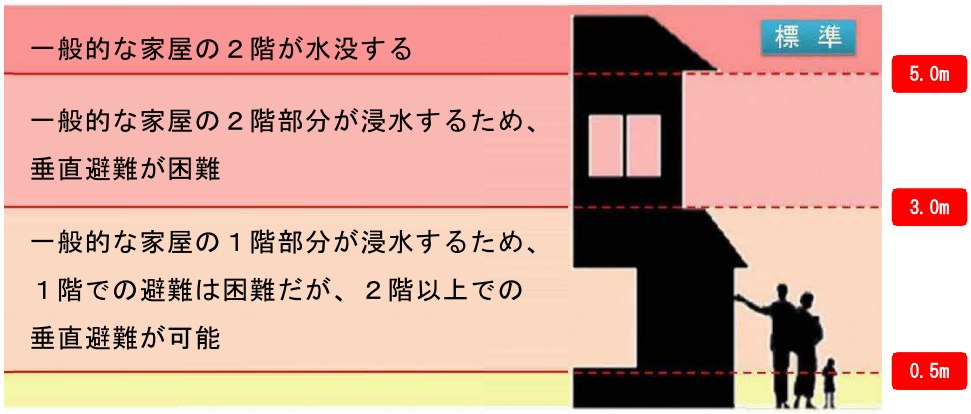


図　浸水深と垂直避難の関係

出典：国土交通省　洪水浸水想定区域図作成マニュアル（第４版）より作成

■居住誘導区域に含めないこととする区域

・居住誘導区域に含めてはならない区域（法令）

市街化を抑制するべき区域	・市街化調整区域（都市計画法第７条）
災害のおそれのある区域	・災害危険区域（建築基準法第 39 条）
	・急傾斜地崩壊危険区域 （急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第３条）
	・土砂災害特別警戒区域 （土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第９条）

・居住誘導区域に含まないこととすべき区域（都市計画運用指針）

災害のおそれのある区域	・土砂災害警戒区域 （土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第７条）
	・洪水浸水想定区域（水防法第 14 条）のうち、下記区域 洪水浸水想定区域（計画規模降雨※1） …浸水深 3.0m 以上 洪水浸水想定区域（想定最大規模降雨※2） …家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食） ただし、河川管理者と協議が整っている場合や、災害リスクを踏まえた具体的な防災・減災対策が講じられている場合にはこの限りでない。

※1　計画規模降雨
年超過確率 1/100 程度の、河川整備の目標とする降雨のことです。

※2　想定最大規模降雨
年超過確率 1/1,000 程度の、想定し得る最大規模の降雨のことです。

・その他

主として居住以外の目的の土地利用が想定される区域	・工業地域（都市計画法第８条）及び準工業地域（都市計画法第８条）で、住工が混在しつつある地域
	・工業専用地域（都市計画法第８条）
	・生産緑地地区（都市計画法第８条） ただし、生産緑地法第 14 条に該当する区域は除く

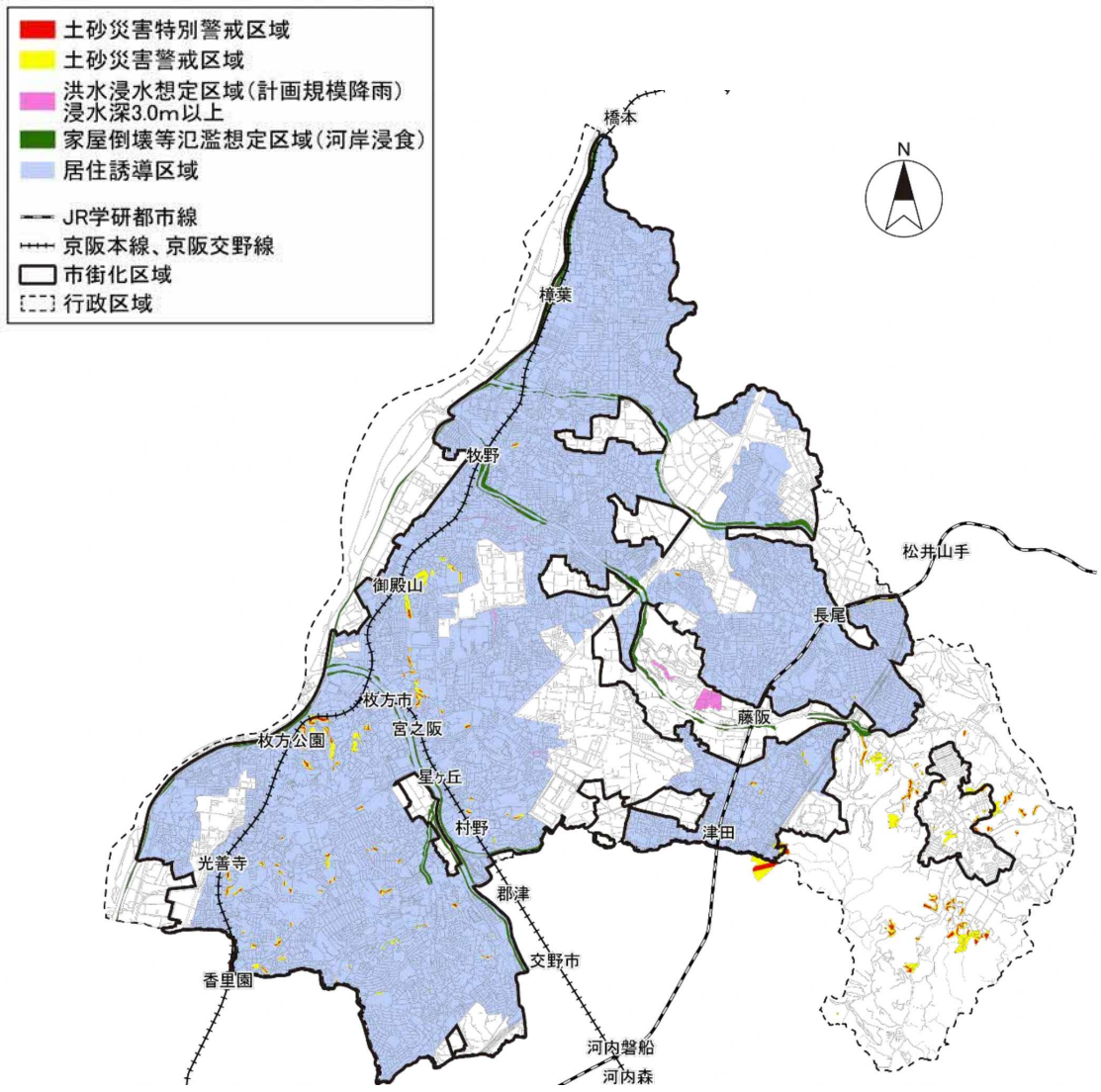


図　「災害のおそれのある区域」と居住誘導区域の設定状況

注）ここで示す洪水浸水想定区域（計画規模降雨）浸水深 3.0m以上は、計画規模降雨に伴い、船橋川・穂谷川・北川・前川が氾濫した場合に想定される水深を表示しています。

また、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）は、想定最大規模降雨に伴い、淀川・船橋川・穂谷川・天野川・藤田川・北川が氾濫した場合に、河岸の浸食が発生するおそれのある区域を表示しています。

○鉄道駅及びバス停の徒歩圏域の考え方

鉄道駅	・鉄道駅の中心から直線でおおむね 800ｍの圏域(徒歩の分速 60～80ｍで、おおむね 10～15 分圏域として、徒歩を主な交通手段とするエリア)を基本とします。 ・ただし、「枚方市駅」の徒歩圏域については、鉄道及びバスの運行状況などを考慮して「おおむね１km」とします。
バス停	・バス停の中心から直線でおおむね 300ｍの圏域(徒歩の分速 60～80ｍで、おおむね４～５分圏域として、徒歩を主な交通手段とするエリア)を基本とします。 ・ただし、地区の交通の要衝となるバス停(「北山中央」、「新香里」)の徒歩圏域については、バスの運行状況などを考慮して「おおむね 500ｍ」とします。

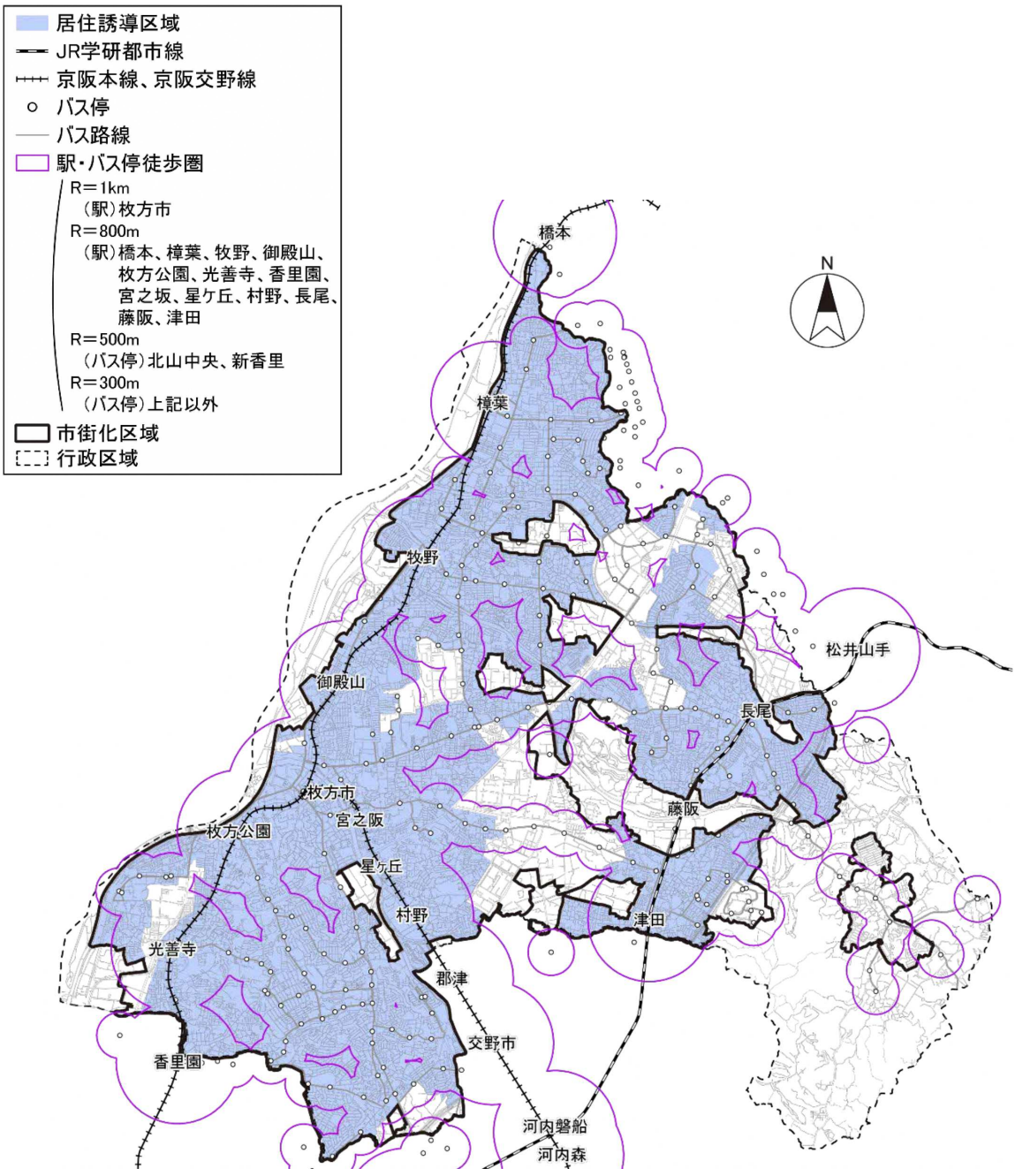


図　「鉄道駅及びバス停の徒歩圏域」と居住誘導区域の設定状況

注)バス停及びバス路線、駅・バス停徒歩圏は、令和８年３月時点のものです。

２）居住環境保全区域

①　居住環境保全区域の考え方

居住誘導区域外において既に住宅が立地し、一定の居住者がいる状況を踏まえ、人口減少の中でも、地域公共交通の維持に努めるとともに、住工が混在する区域においては、工場などの操業環境を保全しながら居住環境の保全を図っていく必要があるため、居住環境保全区域を設定します。

②居住環境保全区域の設定

〇対象区域

居住環境保全区域は、以下の区域を対象とします。

・居住環境の保全を促進していく区域（環境共生居住ゾーン）

既に一団の住宅地が形成されており、自然環境と調和した良好な居住環境の保全を図るべきエリア

・住工の調和を図る区域（住工協調ゾーン）

工業地域、準工業地域において、住工が混在しつつあり、工場などの操業環境の維持、保全と居住環境の保全を図るべきエリア

なお、区域の界線については、地形地物や用途地域の境界などを踏まえて設定を行います。

■対象区域に含めないこととする区域

市街化を抑制するべき区域	・市街化調整区域（都市計画法第７条）
居住の誘導を行う区域	・居住誘導区域（都市再生特別措置法第８１条）
主として居住以外の目的の土地利用が想定される区域	・工業専用地域（都市計画法第８条）
	・生産緑地地区（都市計画法第８条） ただし、生産緑地法第 14 条に該当する区域は除く
災害のおそれのある区域	・居住誘導区域において対象区域に含めないこととする区域と同様

３）都市機能誘導区域

①都市機能誘導区域の設定

〇対象区域

居住誘導区域のうち、都市拠点周辺などの利便性が高いエリアを対象に、それぞれの都市機能の集積状況、地域の特性、周辺の人口などを踏まえて、都市機能誘導区域を設定します。

区域を設定する範囲については、既に地域の中心となり一定の都市機能が集積しており、今後も一定の都市機能の確保が見込まれるエリアなどで、鉄道駅及び周辺バス停の徒歩圏域を踏まえて、一体的に利用可能な範囲を対象とします。

なお、区域の界線については、地形地物や用途地域の境界などを踏まえて設定を行います。

■原則として対象区域に含めないこととする区域

主として良好な居住環境を形成すべき区域	・第一種低層住居専用地域（都市計画法第８条）
	・第二種低層住居専用地域（都市計画法第８条）

注）第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域については、原則として対象区域に含めないとしていますが、一部含めている箇所があります。

・鉄道駅周辺における誘導区域の設定の考え方

地区の交通の要衝となる鉄道駅の徒歩圏域（おおむね 800m）を踏まえて、一体的に利用可能な範囲について、個別に都市機能誘導区域を設定します。

また、上記の鉄道駅の徒歩圏域とともに、都市機能の集積状況などを考慮して、周辺のバス停の徒歩圏域（おおむね 300m）を加味して、一体的に利用可能な範囲に、都市機能誘導区域を設定します。

ただし、「枚方市駅」の徒歩圏域については、都市機能の集積状況や、鉄道及びバスの運行状況などを考慮して「おおむね１km」とし、その徒歩圏域を踏まえて広域中心拠点の都市機能誘導区域を設定します。

・バス停周辺における誘導区域の設定の考え方

地区の交通の要衝となるバス停（「北山中央」、「新香里」）の徒歩圏域（おおむね 500m）を踏まえて、一体的に利用可能な範囲に、個別に都市機能誘導区域を設定します。

ただし、香里ケ丘地区については、都市機能の集積状況やバスの運行状況などを考慮して、地区の交通の要衝となるバス停「新香里」の徒歩圏域（おおむね 500m）に周辺のバス停の徒歩圏域（おおむね 300m）を加味して、一体的に利用可能な範囲に、都市機能誘導区域を設定します。

○地区ごとの都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域を下表のとおりとします。

種別	都市機能 誘導区域名	面積	主要な公共交通施設 （　）内は徒歩圏域の距離
広域中心拠点	枚方市駅周辺地区	約 140ha	枚方市駅（おおむね 1km） 周辺バス停（おおむね 300m）
広域拠点	樟葉駅周辺地区	約 88ha	樟葉駅（おおむね 800m） 周辺バス停（おおむね 300m）
	長尾駅周辺地区	約 102ha	長尾駅（おおむね 800m） 周辺バス停（おおむね 300m）
	枚方公園駅周辺地区	約 39ha	枚方公園駅（おおむね 800m） 周辺バス停（おおむね 300m）
地区拠点	牧野駅周辺地区	約 118ha	牧野駅（おおむね 800m） 周辺バス停（おおむね 300m）
	御殿山駅周辺地区	約 113ha	御殿山駅（おおむね 800m） 周辺バス停（おおむね 300m）
	光善寺駅周辺地区	約 30ha	光善寺駅（おおむね 800m） 周辺バス停（おおむね 300m）
	宮之阪駅周辺地区	約 64ha	宮之阪駅（おおむね 800m） 周辺バス停（おおむね 300m）
	津田駅周辺地区	約 69ha	津田駅（おおむね 800m） 周辺バス停（おおむね 300m）
	香里ケ丘地区	約 71ha	バス停「新香里」（おおむね 500m） 周辺バス停（おおむね 300m）
	北山地区	約２ha	バス停「北山中央」（おおむね 500m）
その他	橋本駅周辺地区	約 11ha	橋本駅（おおむね 800m）
	香里園駅周辺地区	約３ha	香里園駅（おおむね 800m）

注）面積は GIS※1上で算出しています。

※1 GIS
GIS は、Geographic Information System の略で、地理空間情報システムと訳されます。地理的位置を手がかりに、位置に関する情報を持ったデータ（空間データ）を総合的に管理・加工し、視覚的に表示し、高度な分析や迅速な判断を可能にする技術です。

４）誘導区域等の設定

居住誘導区域、居住環境保全区域、都市機能誘導区域を以下のように設定します。

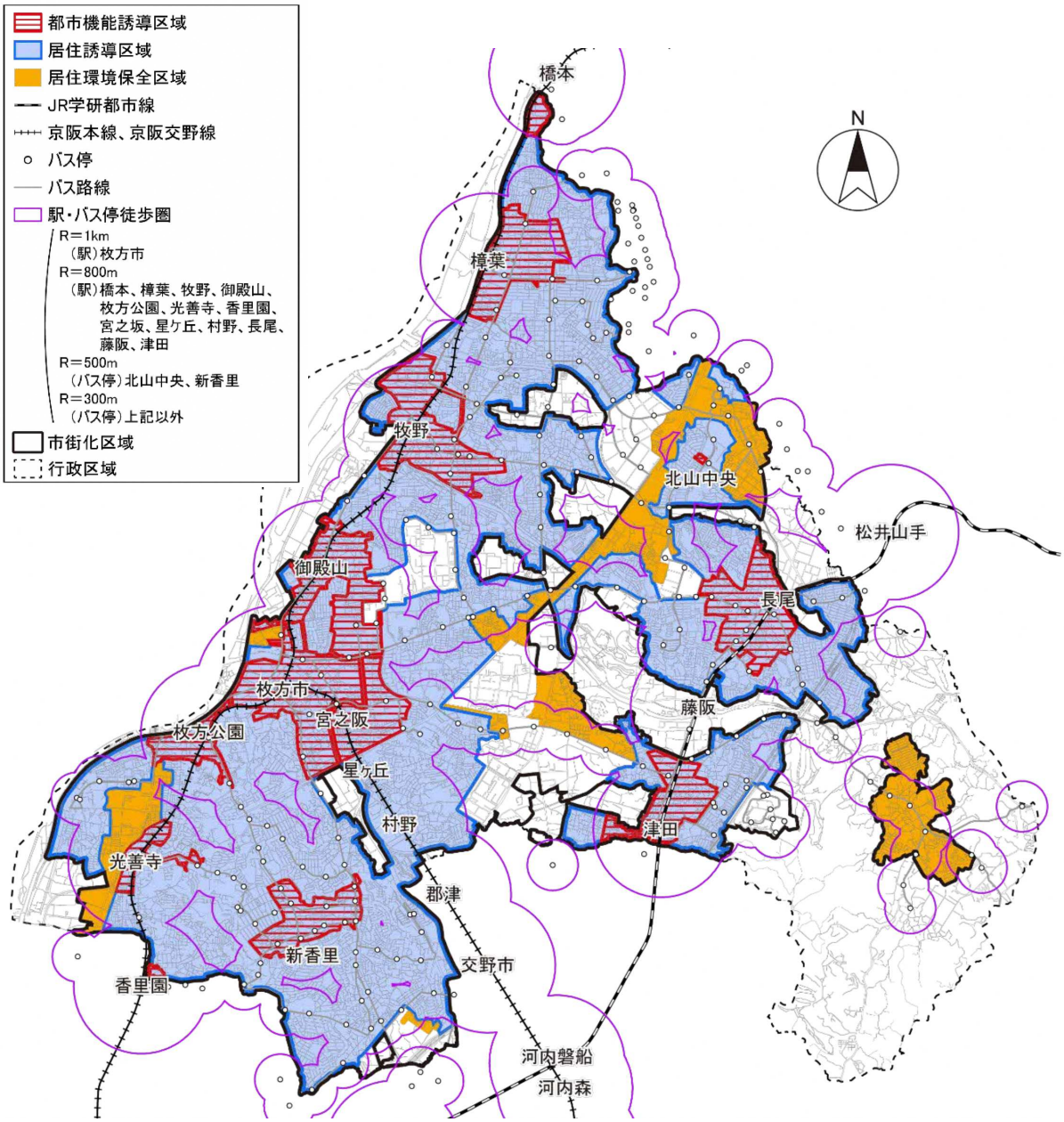


図　誘導区域等

表　誘導区域等の面積

区域名	都市機能誘導区域	居住誘導区域	居住環境保全区域
面積	約 852ha	約 3,529ha	約 386ha

注）居住誘導区域、都市機能誘導区域及び居住環境保全区域には、災害危険区域、急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、生産緑地地区の一部、洪水浸水想定区域の一部を除きます。
また、バス停及びバス路線、駅・バス停徒歩圏は、令和８年３月時点のものです。
面積は GIS 上で算出しています。

（２）誘導施設

１）誘導施設とは

誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、必要な誘導施設を都市機能誘導区域ごとに定めるものとなっています。

国が示した都市計画運用指針においては、病院などの「医療施設」、子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所などの「子育て支援施設」、集客力がありまちのにぎわいを生み出す「図書館」、博物館などの「文化施設」、スーパーマーケットなどの「商業施設」、行政サービスの窓口機能を有する市役所や支所などの「行政施設」などが誘導施設の対象となることが示されています。

本市では、子育て世代をはじめとする多様な居住ニーズに対応するとともに、公共交通や徒歩により医療などの都市機能へアクセスしやすく、地域住民に対して効率的かつ持続的にサービスが提供される都市の実現をめざします。

このため、都市機能誘導区域ごとの特性を踏まえ、生活サービスの充実や都市の魅力、活力の向上に必要な都市機能及び行政サービス施設について、誘導施設を設定します。

２）誘導施設の設定

本市では、都市機能誘導区域内に誘導施設が立地していない場合であっても、周辺に誘導施設が立地するなど、一定の都市機能がカバーされている区域が多くみられます。

こうした状況を踏まえ、誘導施設は都市機能を一律に集約することを目的とするものではなく、施設更新時に活用可能な優遇措置を確保しつつ、将来的に都市機能誘導区域内への立地を促進する「緩やかな誘導」を図るものとします。

誘導施設の設定にあたっては、都市機能誘導区域及びその周辺の施設立地状況や、区域ごとの特性を踏まえ、各区域において確保を図るべき都市機能を対象として定めます。

また、既存施設により一定の都市機能が確保されている都市機能誘導区域内においても、都市機能の区域外への流出の抑制や、更なる誘導、機能の維持や充実を図る必要があるものについては、当該都市機能を誘導施設として設定します。

①生活サービスに関する誘導施設の考え方

生活サービスに関する都市機能については、「病院」や「商業施設（食料品）」、「保育所（園）」、「幼稚園」を誘導施設として定めます。

このうち、「商業施設（食料品）」と「保育所（園）」については、基礎的な生活サービスの確保を図る観点から、積極的に誘導施設として設定するものとします。それ以外の誘導施設については、都市機能誘導区域ごとに地域の特性を踏まえて設定するものとします。

なお、生活サービスに関する都市機能のうち、「診療所」や「高齢者福祉施設」、「障害者福祉施設」については、都市機能誘導区域内に限らず区域外を含めて将来的にも一定の需要が見込まれるとともに、市全域で立地の促進を図る必要があることから、誘導施設としては定めないものとします。

表　生活サービスに関する誘導施設とその定義

誘導施設	定義
病院	医療法第１条の５第１項の病院
商業施設 （食料品）	食料品が購買できる延べ面積 1,500 ㎡を超える店舗 （スーパーマーケットなど）
保育所（園）	・児童福祉法第 39 条第１項の保育所 ・就学前の子どもに関する教育保育等の総合的な提供の推進に関する法律第２条第７項の幼保連携型認定こども園
幼稚園	・学校教育法第１条の幼稚園 ・就学前の子どもに関する教育保育等の総合的な提供の推進に関する法律第２条第６項の認定こども園

②都市の魅力や活力を高める誘導施設の考え方

都市の魅力や活力を高める都市機能については、市民の文化的な活動を支え、まちのにぎわいを創出する、「商業施設（食料品以外）」や「図書館（市が運営するもの）」、「文化施設（多目的ホール・集会機能を持つもの）」を誘導施設として定めます。これらは都市機能誘導区域ごとに地域の特性を踏まえて設定するものとします。

表　都市の魅力や活力を高める誘導施設とその定義

誘導施設	定義
商業施設 （食料品以外）	食料品以外が購買できる延べ面積 3,000 ㎡を超える店舗
図書館	枚方市立図書館条例第２条に基づく図書館
文化施設	多目的ホール・集会機能を持った施設 （生涯学習市民センターなど）

③公共施設に関する誘導施設の考え方

行政サービス施設については、「市役所機能を有する施設」などを誘導施設として定めます。これらは当該施設が立地している地区を対象として設定するものとします。

公共施設については、地区によっては都市機能が立地していない場合もあるものの、厳しい財政状況等を背景に、施設総量の最適化を図ることが求められていることから、新たな施設整備については、特に必要なものを除き、抑制することを基本とします。

そのため、新たに計画的な施設立地を進める必要があるものについては、個別の行政計画において整備の方向性が示されているものを対象として誘導施設を定めます。また、既存の施設については、主として既存の都市機能の維持や充実を図るものを対象として誘導施設を定めます。

なお、本計画の策定後において、個別の行政計画の変更等により施設整備の方向性が新たに示され、都市機能誘導区域内での機能確保を図る必要が生じた場合には、計画の見直し時において、誘導施設としての設定などを適切に反映することを検討します。

表　行政サービスを提供する誘導施設とその定義

誘導施設	定義
行政サービス施設	市役所機能を有する施設 国及び地方公共団体（枚方市を除く）が行政サービスを提供するための施設

３）都市機能誘導区域ごとの方向性

①都市機能誘導区域ごとの施設の立地などの状況整理

都市機能の立地などの状況を都市機能誘導区域別にまとめると、次表のようになります。

種別	都市機能誘導区域名	生活サービスの都市機能				都市の魅力や活力を高める都市機能			行政サービス施設
		医療	商業	子ども・子育て支援		商業	教育・文化施設		
		病院	商業施設（食料品）	保育所（園）	幼稚園	商業施設（食料品以外）	図書館	文化施設	
広域中心拠点	枚方市駅周辺地区	○	○	○	○	○	○	○	○
広域拠点	樟葉駅周辺地区	○	○	○	○	○	○	○	○
	長尾駅周辺地区	○	○	○	△	—	○	○	—
	枚方公園駅周辺地区	—	○	○	△	△	—	○	△
地区拠点	牧野駅周辺地区	—	○	○	○	—	○	○	—
	御殿山駅周辺地区	○	○	○	○	—	○	○	—
	光善寺駅周辺地区	○	○	○	○	○	○	○	—
	宮之阪駅周辺地区	○	—	○	○	—	—	—	△
	津田駅周辺地区	○	○	○	△	○	△	△	△
	香里ヶ丘地区	○	○	○	○	○	○	○	○
	北山地区	—	○	—	—	—	—	—	—
その他	橋本駅周辺地区	—	○	—	—	—	—	—	—
	香里園駅周辺地区	○	△	—	—	△	—	—	—

○：都市機能誘導区域内に施設がある状況

△：都市機能誘導区域内に施設はないが、区域外に近接して立地している施設により一定の都市機能がカバーされているなどの状況
—：都市機能誘導区域内に施設がない状況

②広域中心拠点の都市機能誘導区域

《枚方市駅周辺地区都市機能誘導区域（約 140ha）》

○都市づくりの方向性

本区域は広域中心拠点として、行政サービスをはじめ、商業・業務、文化交流機能など、広域都市圏を対象とした中心的な都市機能の更新や強化を図るとともに、にぎわいとゆとりのある駅前空間の形成や交通環境の改善を推進し、枚方市駅周辺再整備の重点的な取組を進めます。（※枚方市駅周辺再整備に関する取組については、「第４章（４）居住及び都市機能に関する誘導施策について」を参照）

さらに、交通利便性が高く、官公庁施設が多く立地していることを踏まえ、土地の高度利用を図ります。

これらを踏まえ、誘導施設については、病院、商業施設、保育所（園）、幼稚園、図書館、文化施設及び行政サービス施設を対象として設定します。

なお、下図中の都市機能誘導区域は居住誘導区域に含まれます。以降の各都市機能誘導区域でも同様です。

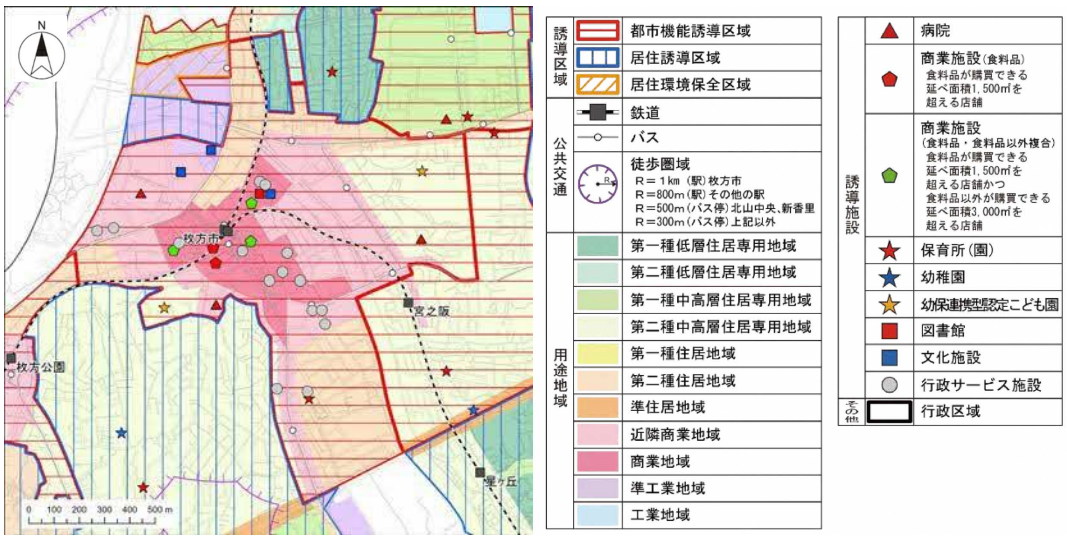


図　枚方市駅周辺地区都市機能誘導区域

③広域拠点の都市機能誘導区域

《樟葉駅周辺地区都市機能誘導区域(約 88ha)》

〇都市づくりの方向性

本区域は広域拠点として、周辺地域を含めた広域を対象とした大型の複合商業施設や病院、図書館などの都市機能の維持と誘導を図ります。

誘導施設については、病院、商業施設、保育所（園）、幼稚園、図書館、文化施設及び行政サービス施設を対象として設定します。

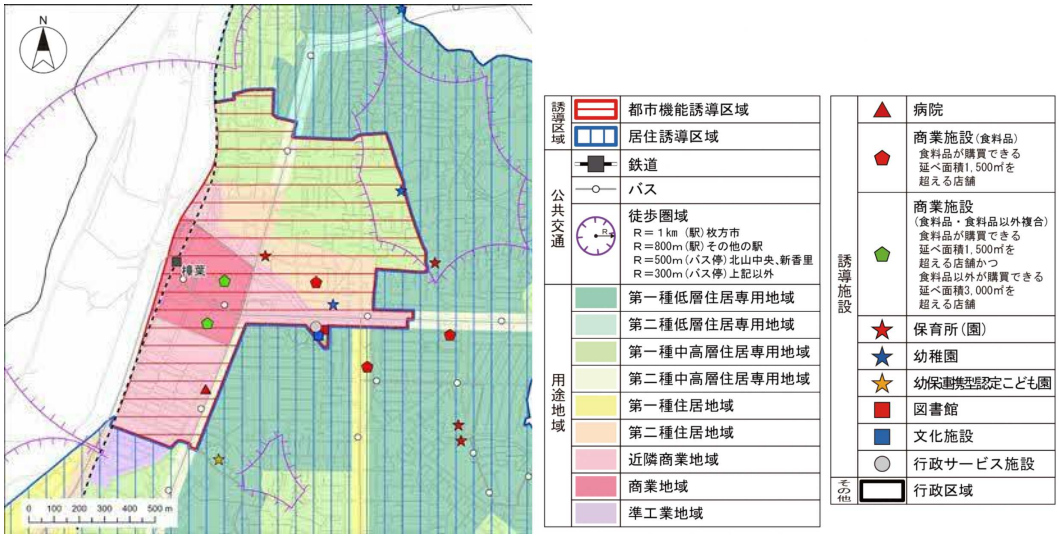


図　樟葉駅周辺地区都市機能誘導区域

《長尾駅周辺地区都市機能誘導区域(約 102ha)》

〇都市づくりの方向性

本区域は広域拠点として、周辺地域を含めた広域を対象とした商業施設（食料品）や図書館などの都市機能の維持と誘導を図ります。さらに、長尾駅周辺地区においては、中東部地域の拠点にふさわしい魅力あるまちづくりを計画的に推進します。

これらを踏まえ、誘導施設については、病院、商業施設（食料品）、保育所(園)、図書館及び文化施設を対象として設定します。

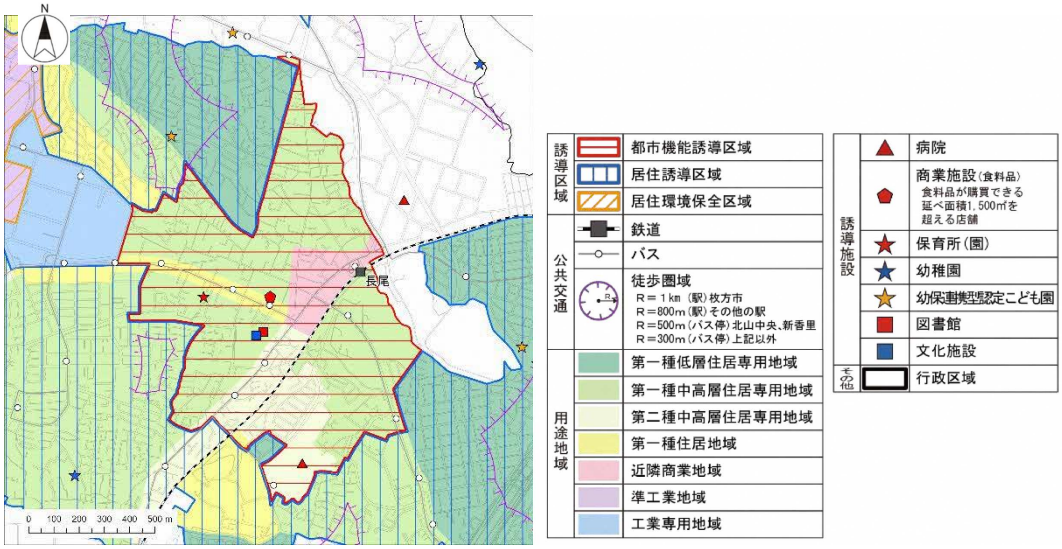


図　長尾駅周辺地区都市機能誘導区域

《枚方公園駅周辺地区都市機能誘導区域(約 39ha)》

〇都市づくりの方向性

本区域はにぎわい創出拠点として、多くの人が訪れるような魅力を創出するとともに、周辺地域を含めた広域を対象とした病院などの都市機能の維持と誘導を図ります。

誘導施設については、病院、商業施設（食料品)、保育所(園)及び文化施設を対象として設定します。

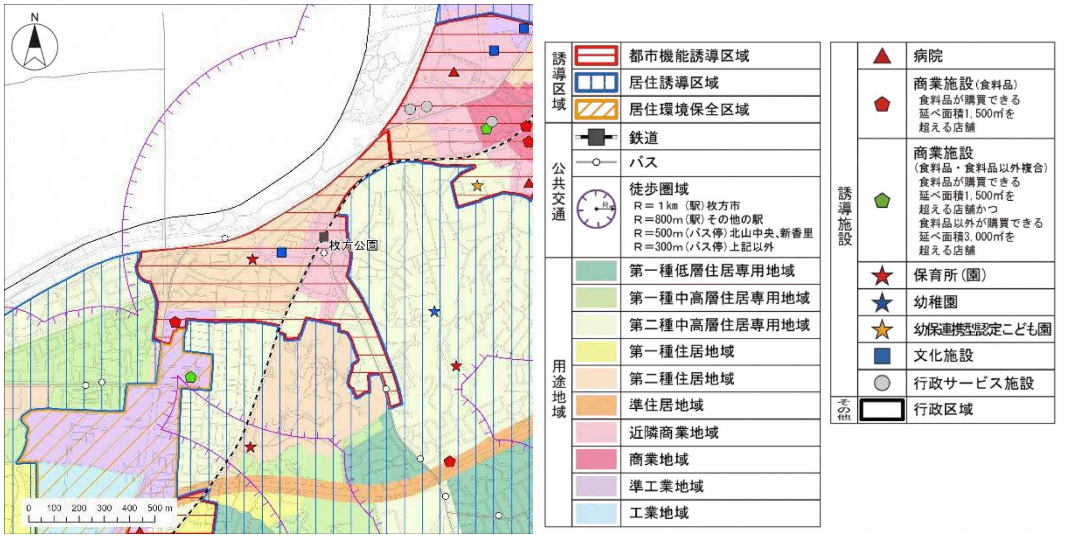


図　枚方公園駅周辺地区都市機能誘導区域

④地区拠点の都市機能誘導区域

《牧野駅周辺地区都市機能誘導区域(約 118ha)》

〇都市づくりの方向性

本区域は地区拠点として、周辺エリアを対象とする都市機能の維持や充実を図るとともに、不足している医療サービスの確保を促進します。

誘導施設については、病院、商業施設（食料品)、保育所(園)、幼稚園、図書館及び文化施設を対象として設定します。

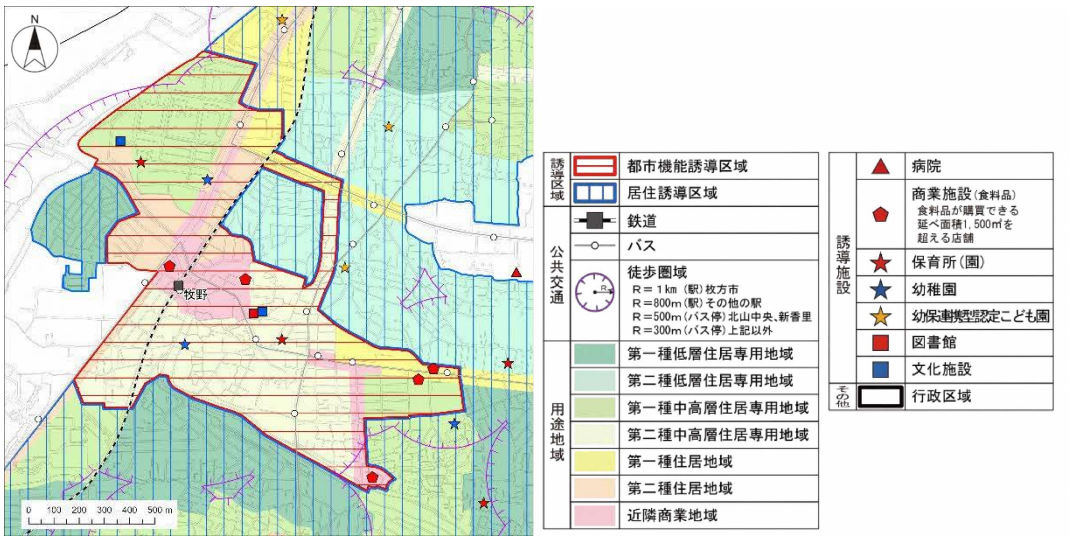


図　牧野駅周辺地区都市機能誘導区域

《御殿山駅周辺地区都市機能誘導区域(約 113ha)》

〇都市づくりの方向性

本区域は地区拠点として、周辺エリアを対象とする病院、子ども・子育て支援施設などの都市機能の維持や充実を図ります。

誘導施設については、病院、商業施設（食料品)、保育所(園)、幼稚園、図書館及び文化施設を対象として設定します。

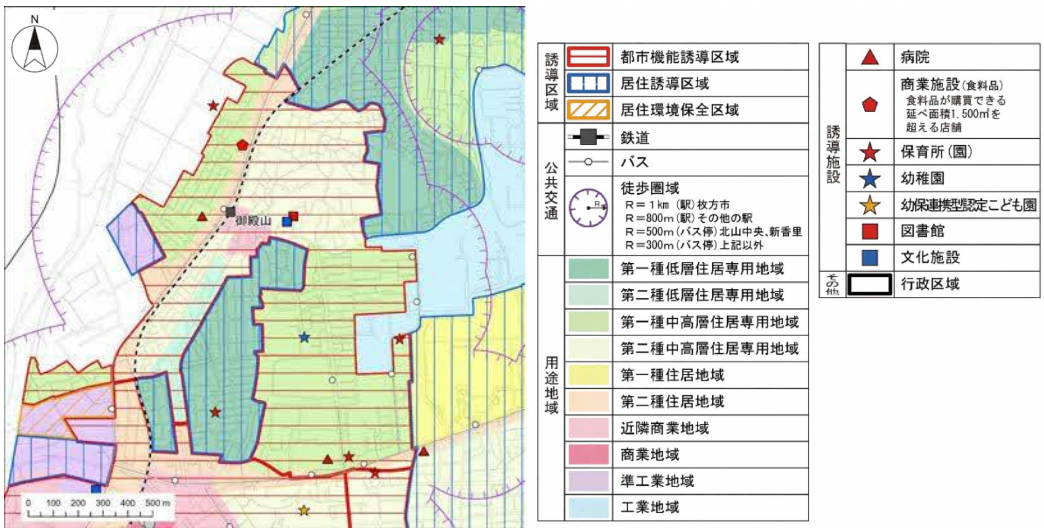


図　御殿山駅周辺地区都市機能誘導区域

《光善寺駅周辺地区都市機能誘導区域(面積：約 30ha)》

〇都市づくりの方向性

本区域は地区拠点として、周辺エリアを対象とする商業施設や子ども・子育て支援施設などの都市機能の維持や充実を図ります。

さらに、光善寺駅においては市街地再開発事業を進め、光善寺駅前広場などの整備による交通結節点機能の強化やにぎわいとゆとりのある駅前空間の形成を図るとともに、計画的な土地の高度利用を促進します。

誘導施設については、病院、商業施設、保育所(園)、幼稚園、図書館及び文化施設を対象として設定します。

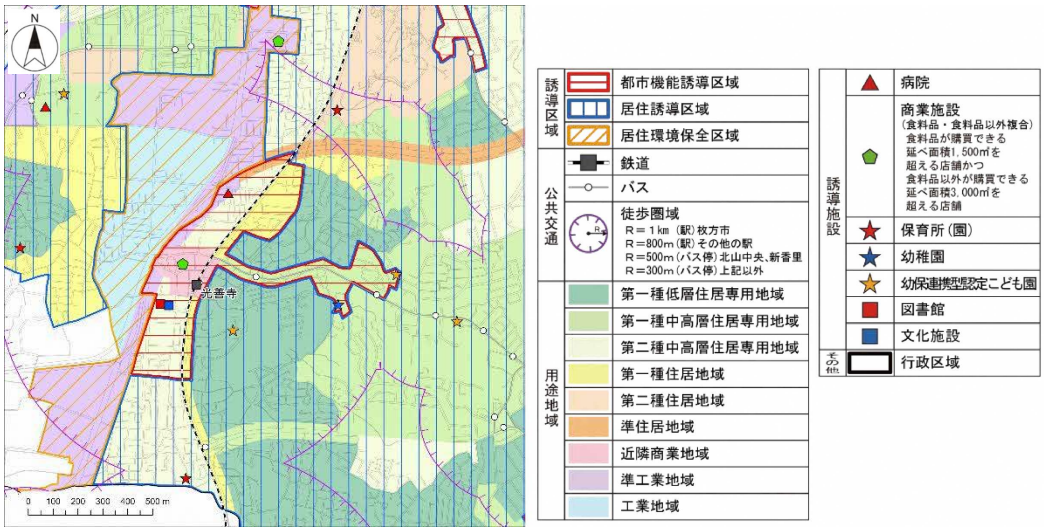


図　光善寺駅周辺地区都市機能誘導区域

《宮之阪駅周辺地区都市機能誘導区域（面積：約 64ha）》

○都市づくりの方向性

本区域は隣接する枚方市駅周辺地区に立地する都市機能による生活サービスを受けつつ、地区拠点として周辺エリアを対象とする子ども・子育て支援施設などの都市機能の維持や充実を図ります。

誘導施設については、病院、保育所（園）、幼稚園を対象として設定します。

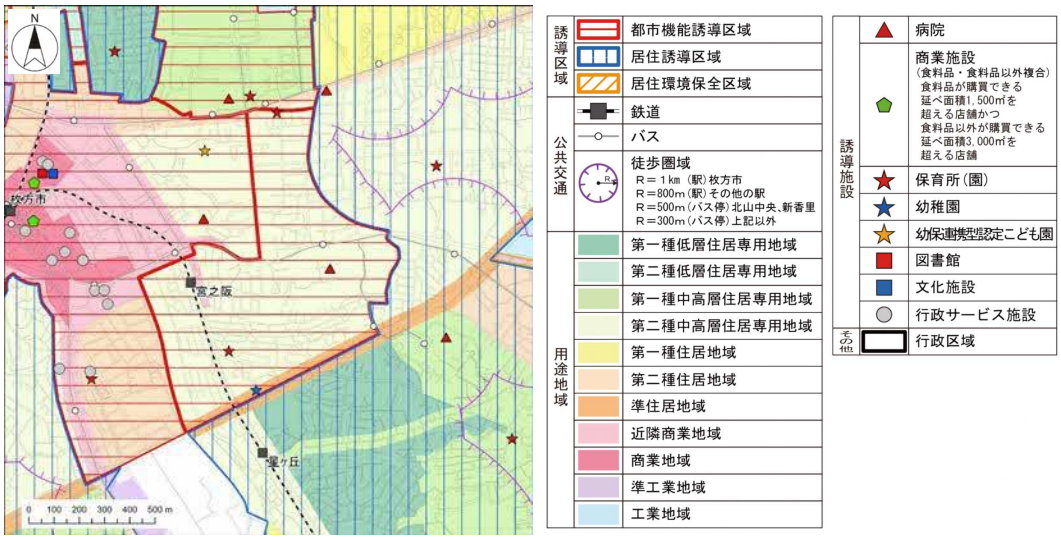


図　宮之阪駅周辺地区都市機能誘導区域

《津田駅周辺地区都市機能誘導区域（面積：約 69ha）》

○都市づくりの方向性

本区域は地区拠点として、周辺エリアを対象とする病院、商業施設、子ども・子育て支援施設などの都市機能の維持や充実を図ります。

誘導施設については、病院、商業施設、保育所（園）を対象として設定します。

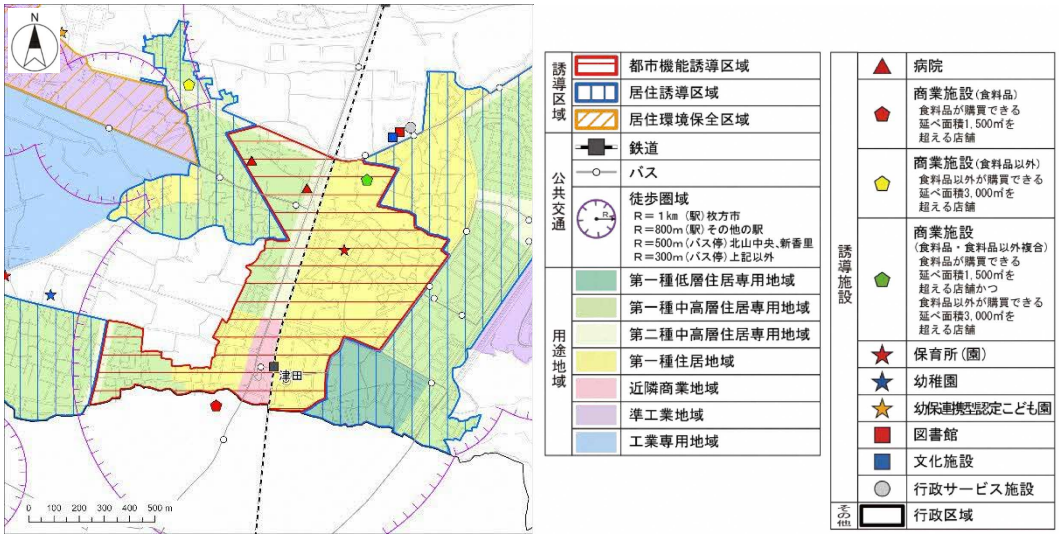


図　津田駅周辺地区都市機能誘導区域

《香里ケ丘地区都市機能誘導区域（面積：約 71ha）》

〇都市づくりの方向性

本区域は地区拠点として、周辺エリアを対象とする病院、商業施設（食料品）、文化施設などの都市機能の維持や充実などを図ります。

さらに、香里団地の再生を促進し、子ども・子育て支援や教育文化などに関する都市機能の充実を図ります。

誘導施設については、病院、商業施設、保育所（園）、幼稚園、図書館、文化施設及び行政サービス施設を対象として設定します。

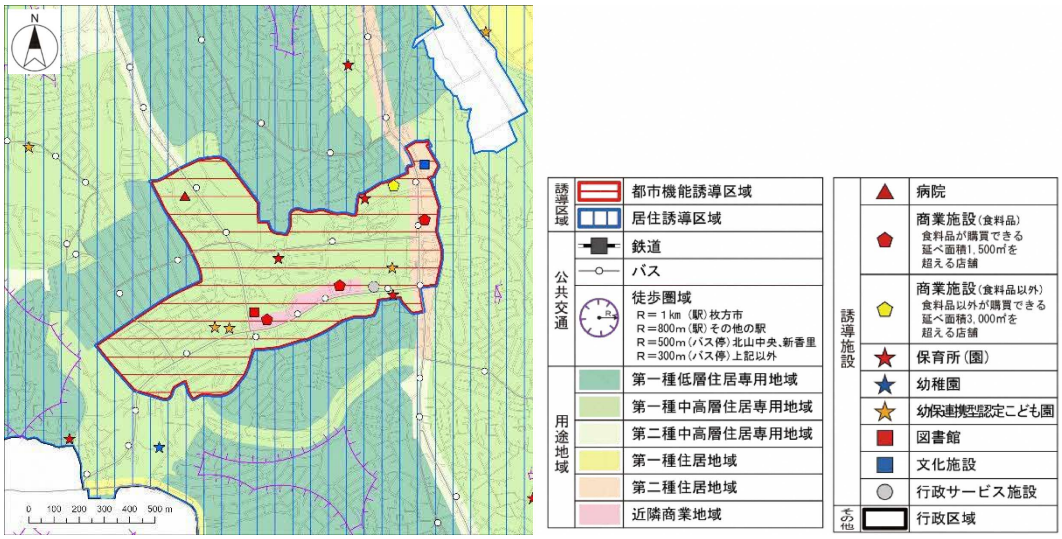


図　香里ケ丘地区都市機能誘導区域

《北山地区都市機能誘導区域（面積：約２ha）》

〇都市づくりの方向性

本区域は地区拠点として、周辺エリアを対象とする商業施設（食料品）の都市機能の維持や充実を図ります。

誘導施設については、商業施設（食料品）を対象として設定します。

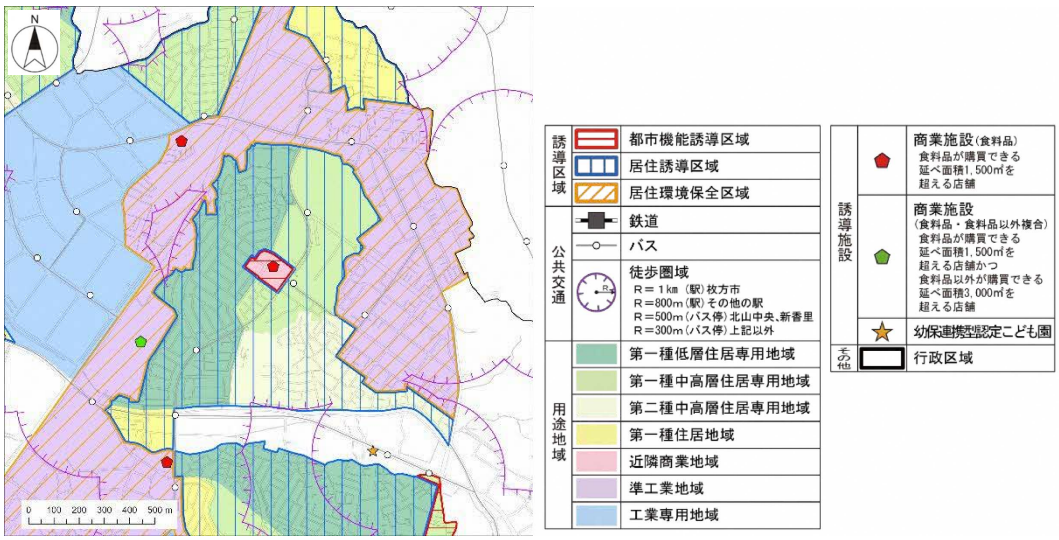


図　北山地区都市機能誘導区域

⑤その他

《橋本駅周辺地区都市機能誘導区域（面積：約 11ha）》

〇都市づくりの方向性

本区域は、八幡市に立地する橋本駅による交通利便性を生かし、商業施設（食料品）などの都市機能の維持や充実を図ります。さらに、八幡市立地適正化計画において橋本駅周辺は都市機能誘導区域に定められており、八幡市が進める橋本駅周辺整備などの施策による都市機能の誘導の取組と連携を図ります。

これらを踏まえ、誘導施設については、商業施設（食料品）を対象として設定します。なお、八幡市域における居住及び都市機能の立地状況、誘導施設の設定などを確認しながら、必要に応じて見直しを行います。

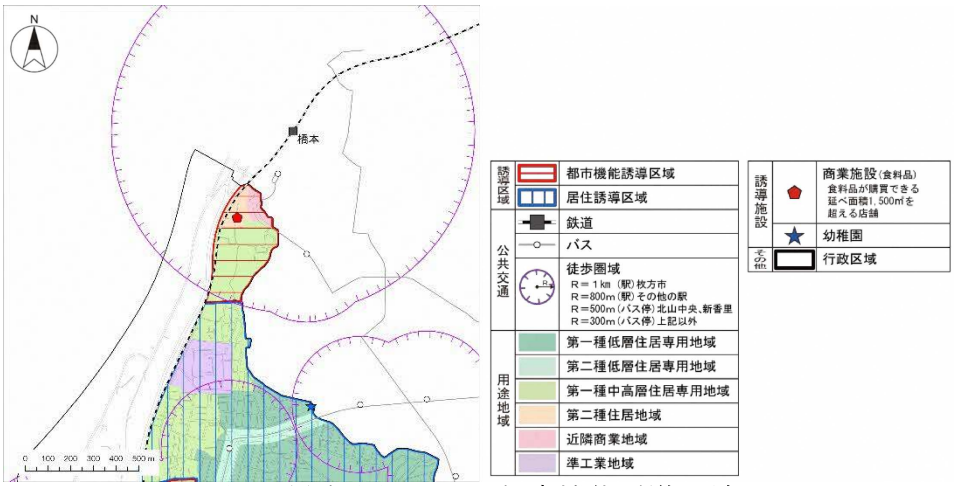


図　橋本駅周辺地区都市機能誘導区域

《香里園駅周辺地区都市機能誘導区域（面積：約３ha）》

〇都市づくりの方向性

本区域は、寝屋川市に立地する香里園駅による交通利便性を生かし、商業施設の都市機能の充実を図ります。

誘導施設については、病院を対象として誘導施設を設定します。なお、寝屋川市域における居住及び都市機能の立地状況、誘導施設の設定などを確認しながら、必要に応じて見直しを行います。

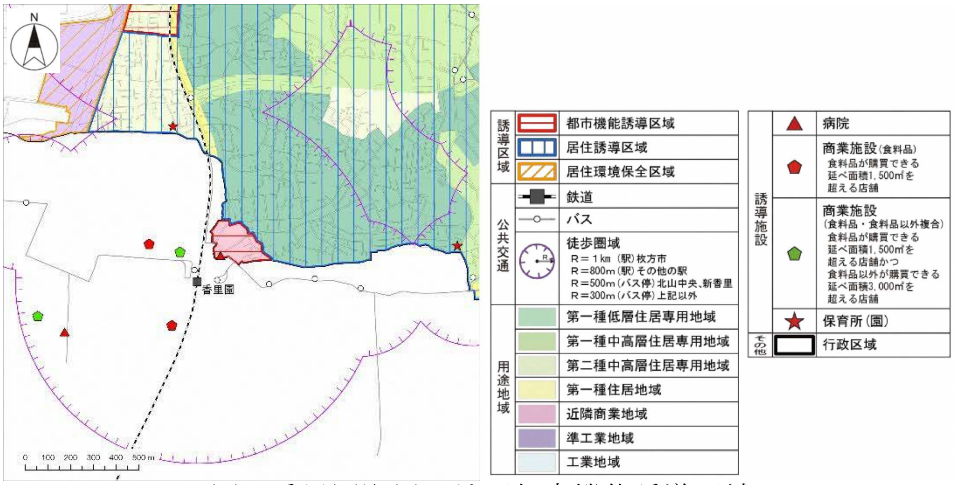


図　香里園駅周辺地区都市機能誘導区域

誘導施設の設定状況を都市機能誘導区域別にまとめると、次表のようになります。

表　各都市機能誘導区域における誘導施設の設定

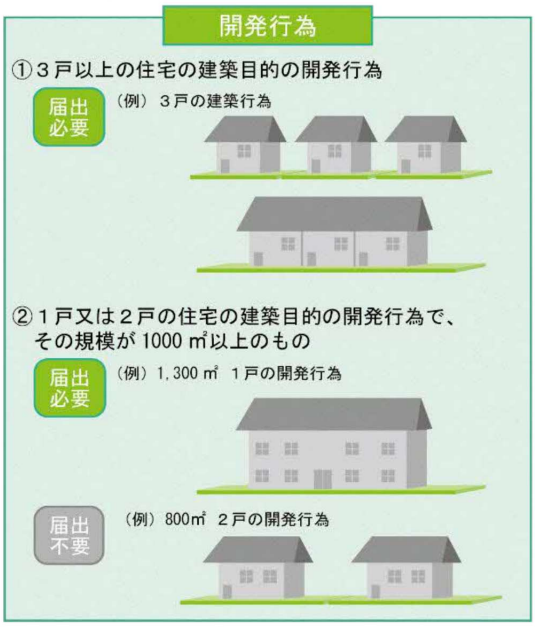
種別	都市機能誘導区域名	生活サービスの都市機能				都市の魅力や活力を高める都市機能			行政サービス施設
		医療	商業	子ども・子育て支援		商業	教育・文化施設		
		病院	商業施設（食料品）	保育所（園）	幼稚園	商業施設（食料品以外）	図書館	文化施設	
広域中心拠点	枚方市駅周辺地区	■	■	■	■	■	■	■	■
広域拠点	樟葉駅周辺地区	■	■	■	■	■	■	■	■
	長尾駅周辺地区	■	■	■			■	■	
	枚方公園駅周辺地区	●	■	■				■	
地区拠点	牧野駅周辺地区	●	■	■	■		■	■	
	御殿山駅周辺地区	■	■	■	■		■	■	
	光善寺駅周辺地区	■	■	■	■	■	■	■	
	宮之阪駅周辺地区	■		■	■				
	津田駅周辺地区	■	■	■		■			
	香里ヶ丘地区	■	■	■	■	■	■	■	■
	北山地区		■						
その他	橋本駅周辺地区		■						
	香里園駅周辺地区	■							

凡例
■：都市機能誘導区域内にある都市機能の維持などを図る誘導施設
●：都市機能誘導区域内に立地していない施設の誘導などを図る誘導施設

（３）建築物の届出に関する事項

１）居住誘導区域外における届出に関する事項

本計画区域内の居住誘導区域外における住宅開発などの動向を把握するため、以下の居住誘導区域外で行われる一定規模以上の住宅に関する開発行為又は建築行為は、これらの行為に着手する日の 30 日前までに、本市への届出が必要となります。

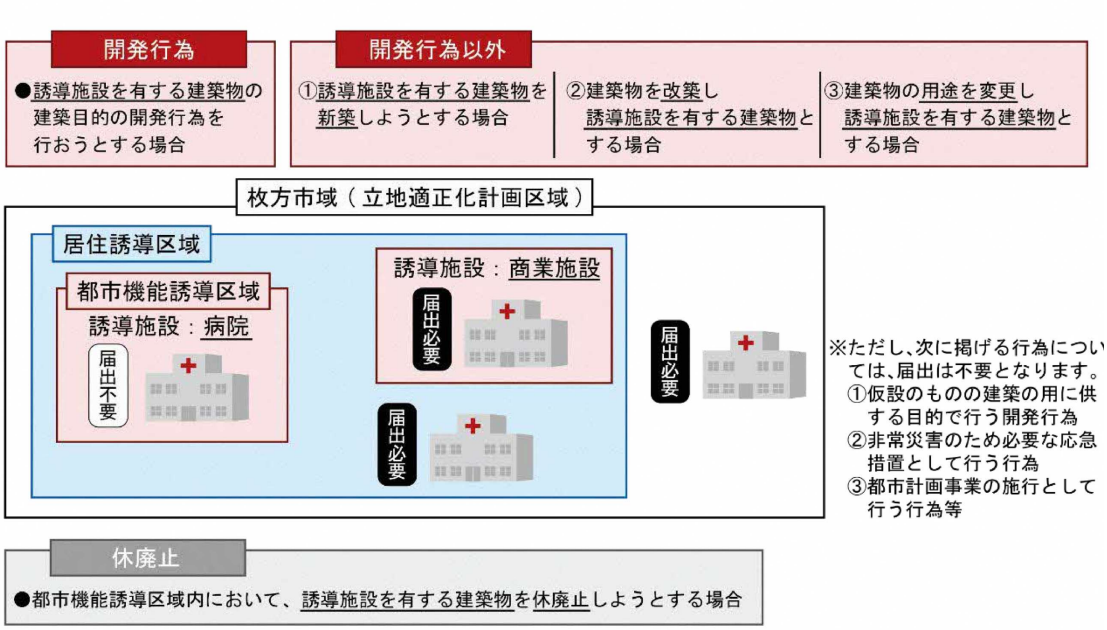




※ただし、次に掲げる行為については、届出は不要となります。
①軽易な行為その他の行為として、住宅で仮設のもの又は農林漁業を営む者の居住の用に供するものの建築の用に供する目的で行う開発行為及び新築、改築や建物用途の変更によりこれらの住宅とする行為
②非常災害のため必要な応急措置として行う行為
③都市計画事業の施行として行う行為等

２）都市機能誘導区域外における届出に関する事項

都市機能誘導区域外における誘導施設の立地動向を把握するために、立地適正化計画で定められた都市機能誘導区域ごとの誘導施設について、休廃止しようとする行為や、その都市機能誘導区域外で誘導施設を有する建築物に関する開発行為又は建築行為は、これらの行為に着手する日の 30 日前までに、本市への届出が必要となります。



（４）居住及び都市機能に関する誘導施策について

本市では、「枚方市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、これらの施策についての取組を進めており、この総合戦略に記載された施策については、人口減少などに対応し、本市が取り組むべき重要施策となっています。

本計画においては、これらの施策を踏まえつつ、本計画の目標を達成するために必要となる居住及び都市機能に関する主要な施策の方向性を示します。

１）各種方針に基づく主要な施策

① 快適で暮らしやすい都市づくり

・誰もが快適で移動しやすい交通環境を形成するため、公共交通とそれを補完する多様な移動手段による地域公共交通を維持し、骨格となる公共交通ネットワークの機能強化を図るとともに、公共交通の利用の促進などを図ります。

■総合交通計画に基づく取組の推進

■道路や駅前広場の整備などによる交通結節点機能の強化

■公共交通の利用促進や啓発

・市内の自動車交通を円滑に処理し、バス路線における渋滞などの解消や生活道路への通過交通の流入抑制などのために、都市計画道路の計画的な整備などの市内道路ネットワークの維持と向上を図ります。

■御殿山小倉線、中振交野線、牧野長尾線、長尾春日線、楠葉中宮線、枚方藤阪線などの市内道路ネットワークの整備

・交通渋滞の緩和や安全な交通環境を確保するため、京阪本線の寝屋川市駅から枚方市駅間の鉄道を高架化する京阪本線連続立体交差事業を促進するとともに、関連する道路などの整備・改善を図ります。

■京阪本線（寝屋川市・枚方市）連続立体交差事業の促進

■環境側道などの関連施設の整備

・今後、増加することが見込まれる管理不良な空き家・空き地の発生抑制に向け、空き家・空き地の適正管理及び利活用を促進します。

■老朽化し危険な状態になっている特定空家等に対する措置

■空き家の利活用を含めた対策計画に基づき、空き家・空き地の適正管理に関する施策の推進

■空き家を活用して若者世帯や子育て世帯の転入・定住促進を図る補助制度の普及

・安全で良好な生活環境を確保するため、公共下水道（汚水）の整備に取り組みます。

■地域の実状に応じた効果的な公共下水道（汚水）の整備

・良好な都市環境や景観の形成、防災力の向上などのために、身近なみどりの機能向上やまちなか緑地の推進、農地の保全・活用に取り組みます。

■市民の身近なみどりとして、地域ニーズの変化に応じて公園を充実させるための公園の再生・再編・整備

■道路沿道のみどりや河川沿いの自然巡回路の整備や充実

■生態系の維持や田園景観の形成、洪水・内水氾濫の抑制など多様な機能を持っている農地の保全、活用

・秩序ある調和のとれたまちづくりを目的として、良好な居住環境の保全及び形成を図るために、民間開発などを通じた指導・誘導に取り組みます。

② 安全安心な都市づくり

・日常生活においてだれもが安全で快適に移動できる歩行空間や自転車空間の整備に取り組みます。

■市内の主要道路や鉄道駅周辺などにおけるバリアフリー化の促進

■主要鉄道駅や公共施設など、拠点となる施設をつなぐ路線における自転車通行空間の整備

■快適な歩行者空間の整備

・大規模な地震や風水害などの災害発生時の被害の防止や軽減を図るため、建築物の耐震化など、災害に強い都市づくりを進めます。

■建築物の安全性に関する指導や助言など

■民間の住宅・建築物の耐震診断、耐震改修などの促進

■水道施設の計画的な耐震化及び緊急遮断弁の設置

■下水道施設の計画的な耐震化

■枚方市地域防災計画に基づく土砂災害予防対策などの推進

・道路、橋梁、上下水道などの都市基盤の計画的な維持管理を図ります。

■道路長寿命化修繕計画に基づく対象施設やその他道路施設の適切な維持管理

■水道施設整備基本計画に基づく水道施設の適切な維持管理

■下水道施設の計画的かつ効率的な維持管理と更新等

・雨水排水施設の計画的な整備を進めるなど、浸水被害の軽減を図ります。

■雨水排水施設の計画的な整備等

■開発などの行為における雨水の処理に関する適切な指導

■市が設置する公共・公益施設における雨水流出抑制施設を設けるなどの取組

■枚方市地域防災計画に基づく水害予防対策の推進

③ 持続可能で活力ある都市づくり

〇市有財産の最適化や有効活用

既存ストックの有効活用と都市機能の拡散防止を促進し、コンパクトな都市を実現化する考え方を基本とし、市有財産については以下の取組を位置付けます。

・市が所有する公共施設の機能の見直しや、総量の最適化などを進めることを基本的な考え方として、施設機能の統廃合や施設更新にあわせた合築などによる公共施設の複合機能化を促進し、効率的で効果的な行政サービスの提供を図ります。

・市街地開発事業や公共施設の整備改善を伴う誘導施設整備などの計画的な整備事業においては、本市が所有する土地などを誘導施設に必要な用地などとして有効活用することについて、個別で検討します。

【具体的な事業】

本市では、都市機能誘導区域内の誘導施設に対しては、市街地開発事業や公共施設の整備改善を伴う誘導施設整備などの計画的な整備事業において、国の支援を受けて市が実施する施策及び市が民間事業者に支援する施策を、個別に検討を行うこととします。

〇枚方市駅周辺再整備

枚方市駅周辺地区は、１日当たりの乗降車人員が市内で最も多い枚方市駅や、その駅前広場においては、市内各所に向かう複数の路線でバスが運行しているなど、本市の主要な交通機能を担っている交通結節点が形成されており、こうした交通利便性の良さを生かし、広域中心拠点の形成に取り組みます。

また、令和２(2020)年１月に、民間事業者などが行う都市開発事業に対する様々な支援策や規制緩和などが可能となる「都市再生緊急整備地域」に指定されたことを踏まえ、民間活力の導入促進やまちの魅力と価値を継続して高めていくためのエリアマネジメントの仕組みづくりなどに取り組みます。

こうした取組を具体化するために、「枚方市駅周辺再整備基本計画」（令和３年３月策定、令和５年６月一部改訂）及び「枚方市新庁舎整備基本構想」（令和３年３月策定）に沿って、市駅北側での「枚方市駅周辺地区第一種市街地再開発事業」に取り組み、商業・業務・居住・行政機能や宿泊施設がオープンしたほか、北口駅前広場などの再整備が完成しました。

引き続き、市駅南側において市街地開発事業等の事業手法を活用して、行政機能の再編や土地の高度利用などにより、まちにゆとりを創出し、魅力とにぎわいのあるまちの構築をめざします。

〈取組詳細〉

・枚方市駅（南口）駅前広場の整備と機能の拡充により、枚方市駅周辺の通過交通の抑制、安全・安心な歩行空間の形成などを通じて、交通動線の円滑化、公共交通の利便性の向上などを図ります。

・市街地開発事業の事業手法を活用するほか、民間による共同建て替えの促進により、老朽化した施設の更新や道路などの基盤整備を行い、広域中心拠点にふさわしい土

地の高度利用とまちの防災・減災力の強化を図ります。

・新庁舎整備については、現庁舎が抱える問題点の解消を図り、大規模災害時における高度な防災拠点としての機能を発揮するなど、将来にわたり継続して、効果的、効率的に行政サービスを提供できるよう、具体化に向けた取組を進めていきます。

・天野川においては、地域住民や地域団体、事業者、関係機関と連携し、ウォーカブルなまちづくりに資する更なる活用に向けて取り組みます。

○光善寺駅周辺整備

京阪本線連続立体交差事業による鉄道施設の高架化とあわせ、組合施行の市街地再開発事業による道路や駅前広場などの都市基盤の整備を促進し、交通結節点の機能強化を図ります。

また、駅前の土地の高度利用により、都市機能及び都市居住の誘導を行うとともに施設建築物の不燃化などによる防災機能の向上を図ります。

加えて、鉄道駅を中心としたコンパクト・プラス・ネットワークの形成による良好な市街地環境の整備と地域の活性化を進めていきます。

○村野駅周辺整備

村野駅西地区では、交通利便性の高い立地を生かし、土地区画整理事業等により防災機能などを向上させることで、既成市街地と一体となった良好で安全な市街地の形成を促進します。

また、村野東町地区では、隣接する交野市域の地区を含め土地区画整理事業等による良好な市街地の形成を促進します。

○長尾駅周辺のまちづくり

長尾駅周辺においては、第二京阪道路や整備中の新名神自動車道などの交通利便性の高い立地を生かすとともに、無秩序な土地利用や耕作放棄地などの課題解消をめざし、土地区画整理事業等により広域拠点にふさわしい商業や産業などの都市機能の誘導と良好な居住環境の形成を計画的に推進します。

○香里団地の再生

香里ケ丘地区については、交通の要衝であるバス停「新香里」を中心としたバス交通の利便性に支えられ、多くの居住者が生活するとともに、地域の中心機能を担う都市拠点が形成されています。

近年では、UR（独立行政法人都市再生機構）により、長期にわたり大規模な再生事業が進められており、建替えされた団地への入居や団地跡地の売却に伴い実施されている新たな住宅開発による居住誘導が進められているとともに、都市機能の更新や新たな施設立地など、街全体のリニューアルが行われています。

本市では、URや多様な関係団体との連携により、良好な居住環境づくりを促進するとともに、医療、福祉、教育、文化などの都市機能の充実などを図ります。

２）各種制度の活用

①税制上の特例措置や金融支援

・市町村が立地適正化計画に定めた誘導施設を、都市機能誘導区域への立地を促進するため、事業用資産の買換特例や誘導すべき都市機能の整備の用に供する土地などを譲渡した場合の特例などの所得税や法人税、固定資産税、都市計画税などに関する税制上の特例措置が設けられています。

・一定の要件を満たす民間事業者の整備する都市機能誘導区域内の誘導施設の整備事業について国の支援制度が設けられているほか、民間都市開発推進機構による金融上の支援措置が講じられています。

②特定住宅整備事業者の都市計画提案

・居住誘導区域内で、20 戸以上の住宅の整備に関する事業を行おうとする者が、本市に対して都市再生特別措置法第 86 条に基づく都市計画の提案があった場合は、個別で検討を行うこととします。

③緩和制度を活用した都市拠点形成誘導ガイドライン

・鉄道駅周辺などの都市拠点においては、都市機能の誘導や増進、耐震性の不足した老朽化建築物の更新、滞留空間や歩行空間が乏しい市街地環境の改善など、より一層の拠点性を高めていくための都市再生の取組を進めることが求められており、積極的な都市再生に貢献する民間開発を誘導していくことを目的として、令和２(2020)年１月に「緩和制度を活用した都市拠点形成誘導ガイドライン」を策定しました。

・本ガイドラインでは、都市機能誘導区域などを対象区域として、高度利用地区や高度利用型地区計画、特定用途誘導地区などの緩和制度の運用に関する本市の考え方を整理し、あらかじめ示すことで、利便性や魅力の向上に資する民間主導の都市再生の取組を誘導し、都市機能の増進や都市居住の誘導などを総合的に推進していきます。

第５章　防災指針

１. 防災指針とは

（１）基本的な考え方

頻発・激甚化する自然災害への対応として、災害に強いまちづくりとコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを併せて進めることが必要となります。

そのため、本編では災害リスクの分析を行い、これらのリスクを踏まえた上で居住誘導区域を設定し、区域内に災害ハザードエリアが残存する場合には、適切な防災・減災の取組を本指針に位置づけます。

なお、枚方市から発令される避難情報に応じた市民等がとるべき行動については、枚方市が別に定める防災ガイドに掲載しています。

（２）検討対象

本指針においては、様々な自然災害のうち、近年、頻発・激甚化が著しい水災害を対象とします。

本市は、洪水や内水による浸水エリアが広範囲に及び、既に市街地が形成されていることから、この範囲を居住誘導区域からすべて除くことは現実的に困難です。このため、居住誘導区域における水災害リスクをできる限り回避あるいは低減させるために必要な防災・減災対策を本指針に定め、安全なまちづくりの推進を図ります。

なお、地震については、影響の範囲や程度を即地的に定め、居住誘導区域から除くことは困難であるため、対象から除外します。

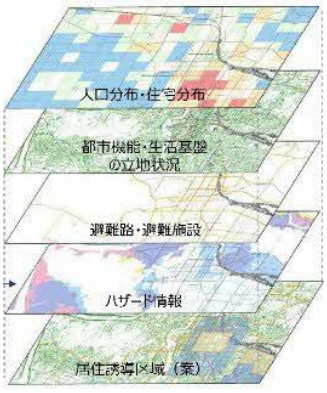
STEP1：ハザード情報と都市の情報を重ね合わせることによって、
災害リスクの分析を行い、防災上の課題を抽出する。

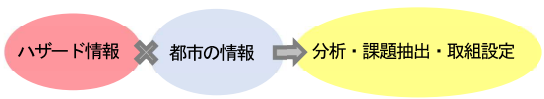
↓

STEP2：抽出した課題を整理し、取組の方針を設定する。

↓

STEP3：取組の方針を踏まえ、ハード・ソフト両面から
災害リスクの回避・低減に必要な具体的な取組と
スケジュールを設定する。





２.水災害リスクの分析

（１）水災害ハザード情報等の収集・整理

【ハザード情報】

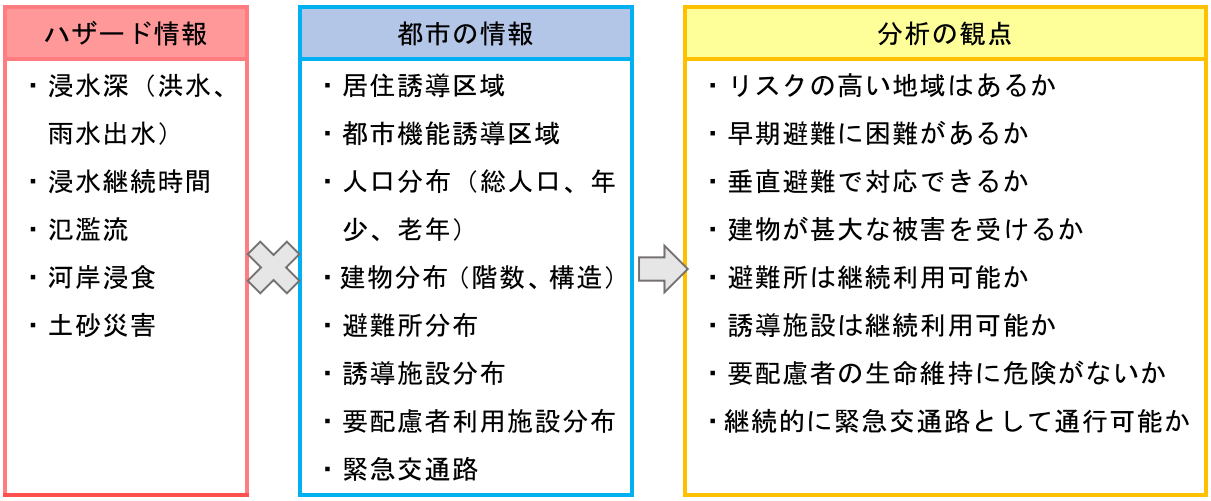
種別	ハザード情報		出典
洪水	想定最大規模降雨※1	浸水想定区域	国土交通省（平成 29 年 6 月 14 日公表）、大阪府（令和２年３月 25 日公表）
		浸水継続時間	
		家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流、河岸浸食）	
	計画規模降雨※2	浸水想定区域	
雨水出水	想定最大規模降雨	浸水想定区域	枚方市（令和８年３月 31 日公表）
土砂災害	土砂災害（急傾斜、土石流、地すべり）	土砂災害特別警戒区域	大阪府（令和６年 10 月 18 日告示）
		土砂災害警戒区域	

【都市の情報】

項目	情報
人口	人口分布（令和２年 国勢調査より集計）
都市計画情報	居住誘導区域、都市機能誘導区域
都市機能	建物分布（階数、構造） 避難所分布 要配慮者施設分布 誘導施設分布（病院、商業施設、保育所、幼稚園、図書館、文化施設、行政サービス施設） 緊急交通路

（２）水災害リスクの高い地域等の抽出

前項に示したハザード情報と都市の情報を重ねあわせることによって、水災害リスク等の分析を行い、防災上の課題を抽出します。



以降では、「３.課題の整理と取組方針」のうち主要な取組方針等につながる水災害リスクの分析を掲載し、それ以外の分析については付属資料編に掲載することとします。

※1 想定最大規模降雨
年超過確率 1/1,000 程度の、想定し得る最大規模の降雨のことです。

※2 計画規模降雨
年超過確率 1/100 程度の、河川整備の目標とする降雨のことです。

1）浸水深（想定最大規模降雨）×人口分布（総人口）

居住誘導区域内の人口のうち、想定最大規模降雨による浸水想定区域には 35.3%が居住しており、19.8%が浸水深３ｍ以上の浸水想定区域内に居住しています。

浸水深３ｍ以上の場所は、北部地域、中部地域、南西部地域で多くみられ、いずれも 150 人／ha 以上の人口密度が高い地域です。これらの地域については、大雨が発生した場合、戸建住宅では垂直避難が困難となるおそれがあるため、多くの住民に避難所等への立退き避難が必要となります。

単位：人	総人口	浸水想定区域（想定最大規模降雨）	
			浸水深 3m 以上
枚方市全域	397,289	140,867（35.5%）	79,214（19.9%）
居住誘導区域	351,539	124,016（35.3%）	69,489（19.8%）

（）内はそれぞれの区域の総人口に占める割合　　※人口は GIS 上で算出。

注）ここで示す浸水深（想定最大規模降雨）は、想定最大規模降雨に伴い、淀川・木津川・船橋川・穂谷川・天野川・藤田川・北川・前川が氾濫した場合に想定される水深を表示しています。

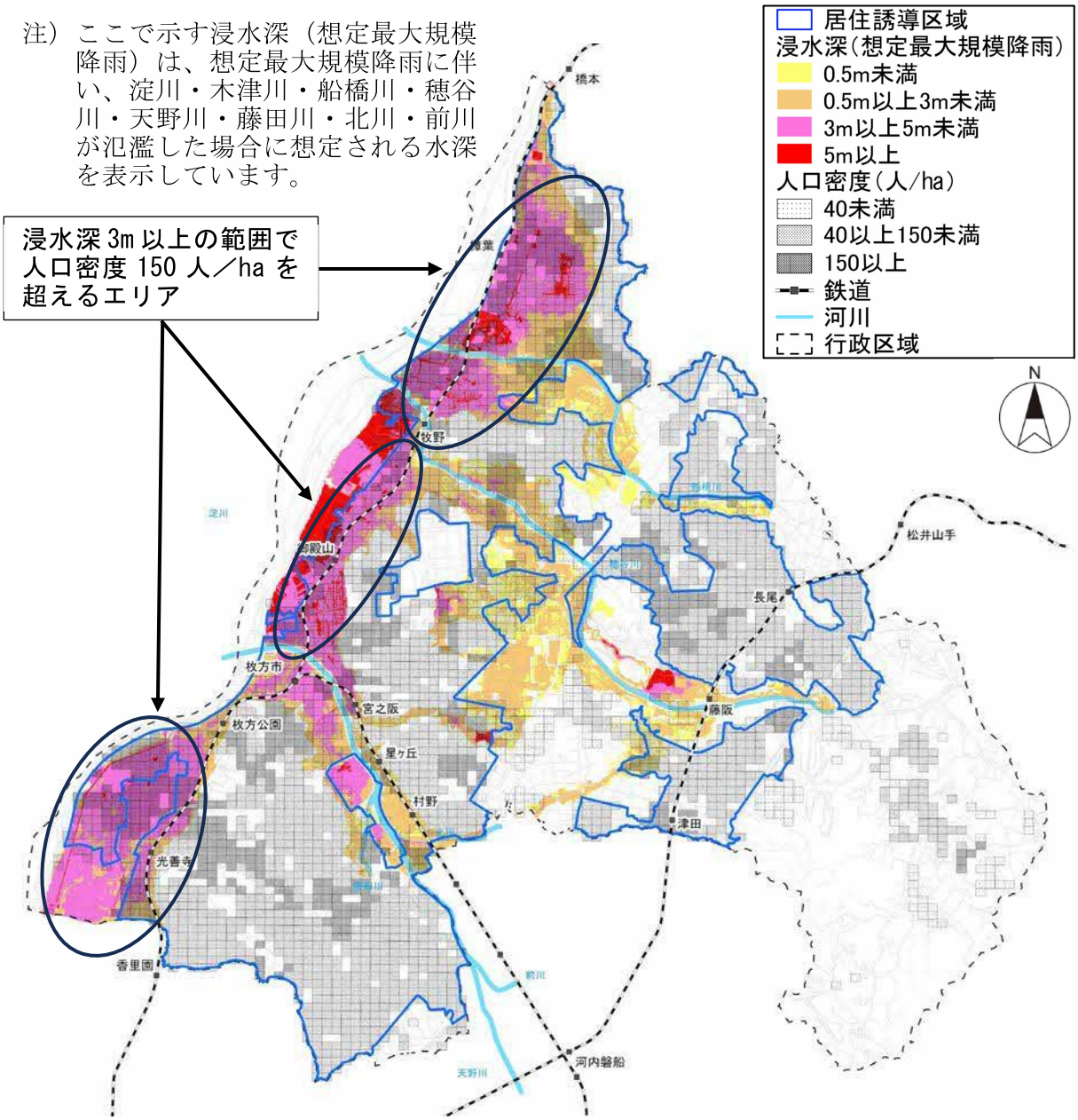


図　浸水深（想定最大規模）×人口分布（総人口）

２）浸水深（計画規模降雨）×家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）×土砂災害（土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域）×建物分布（階数）

計画規模降雨による浸水想定では、居住誘導区域内の 5.1%の範囲が浸水し、0.04%の範囲で３ｍ以上浸水することが想定されています。また、居住誘導区域内の 1.5%が家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）、0.2%が土砂災害特別警戒区域、0.9%が土砂災害警戒区域に含まれます。

単位：ha	総面積	浸水想定区域（計画規模降雨）		河岸浸食	土砂災害特別警戒区域	土砂災害警戒区域
			浸水深 3m 以上			
枚方市全域	6,512	451.6 (6.9%)	9.9 (0.15%)	88 (1.4%)	15 (0.2%)	77 (1.2%)
居住誘導区域	3,529	180.7 (5.1%)	1.3 (0.04%)	53 (1.5%)	6 (0.2%)	31 (0.9%)

（）内はそれぞれの区域の総面積に占める割合　　※面積は GIS 上で算出。

建物の被害に関して、計画規模降雨による浸水想定では、居住誘導区域内の 8.1%の建物が浸水し、0.2%の建物で３ｍ以上浸水することが想定されています。

単位：棟	全棟数	1 階	2 階	3 階以上
枚方市全域	126,268	16,734	93,735	15,799
居住誘導区域	109,870	12,019	84,187	13,664
計画規模降雨による浸水想定区域	8,826 (8.1%)	1,021 (8.5%)	6,481 (7.7%)	1,324 (9.7%)
浸水深 3m 以上の範囲	119 (0.2%)	9 (0.1%)	86 (0.1%)	24 (0.2%)

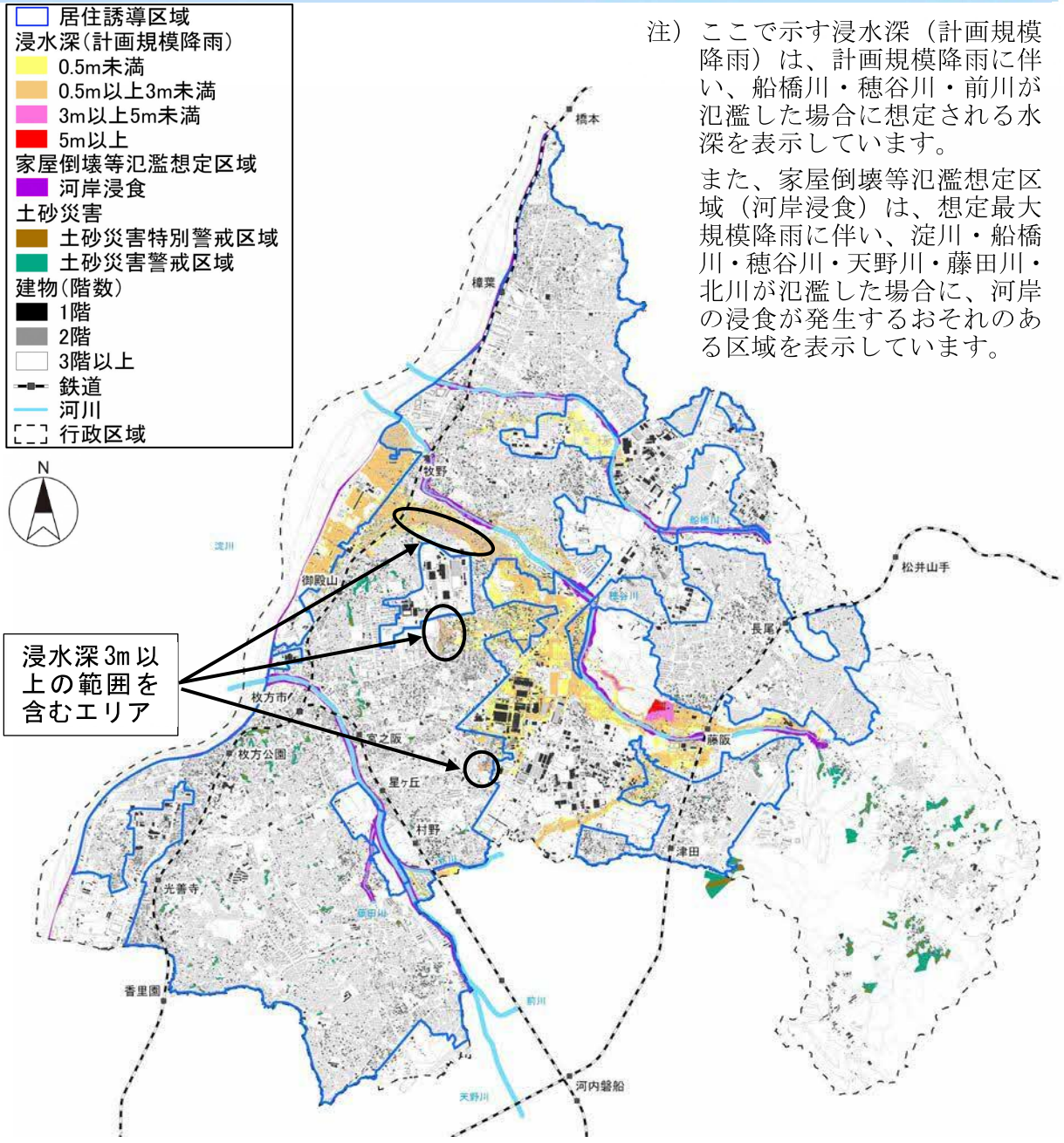
（）内は居住誘導区域の各階数区分の棟数に占める割合　　※棟数は GIS 上で算出。

居住誘導区域内の 1.0%の建物が家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）内に、0.2%の建物が土砂災害特別警戒区域内に、0.9%の建物が土砂災害警戒区域内に立地しています。

単位：棟	全棟数	河岸浸食	土砂災害特別警戒区域	土砂災害警戒区域
枚方市全域	126,268	1,239 (1.0%)	347 (0.3%)	1,275 (1.0%)
居住誘導区域	109,870	1,077 (1.0%)	265 (0.2%)	1,035 (0.9%)

（）内はそれぞれの区域の棟数に占める割合　　※棟数は GIS 上で算出。

計画規模降雨は発生頻度が高く、浸水深３ｍ以上の範囲では人命に関わる被害が想定されるため、災害リスクが特に高くなります。また、河岸浸食の範囲では、家屋の構造にかかわらず地盤流出により倒壊・流出のおそれがあります。土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域においても、土石流や地すべりによる家屋倒壊のおそれがあります。



注）ここで示す浸水深（計画規模降雨）は、計画規模降雨に伴い、船橋川・穂谷川・前川が氾濫した場合に想定される水深を表示しています。

また、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）は、想定最大規模降雨に伴い、淀川・船橋川・穂谷川・天野川・藤田川・北川が氾濫した場合に、河岸の浸食が発生するおそれのある区域を表示しています。

図　浸水深(計画規模降雨)×家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸浸食)×土砂災害×建物分布(階数)

３．課題の整理と取組方針

災害リスク回避

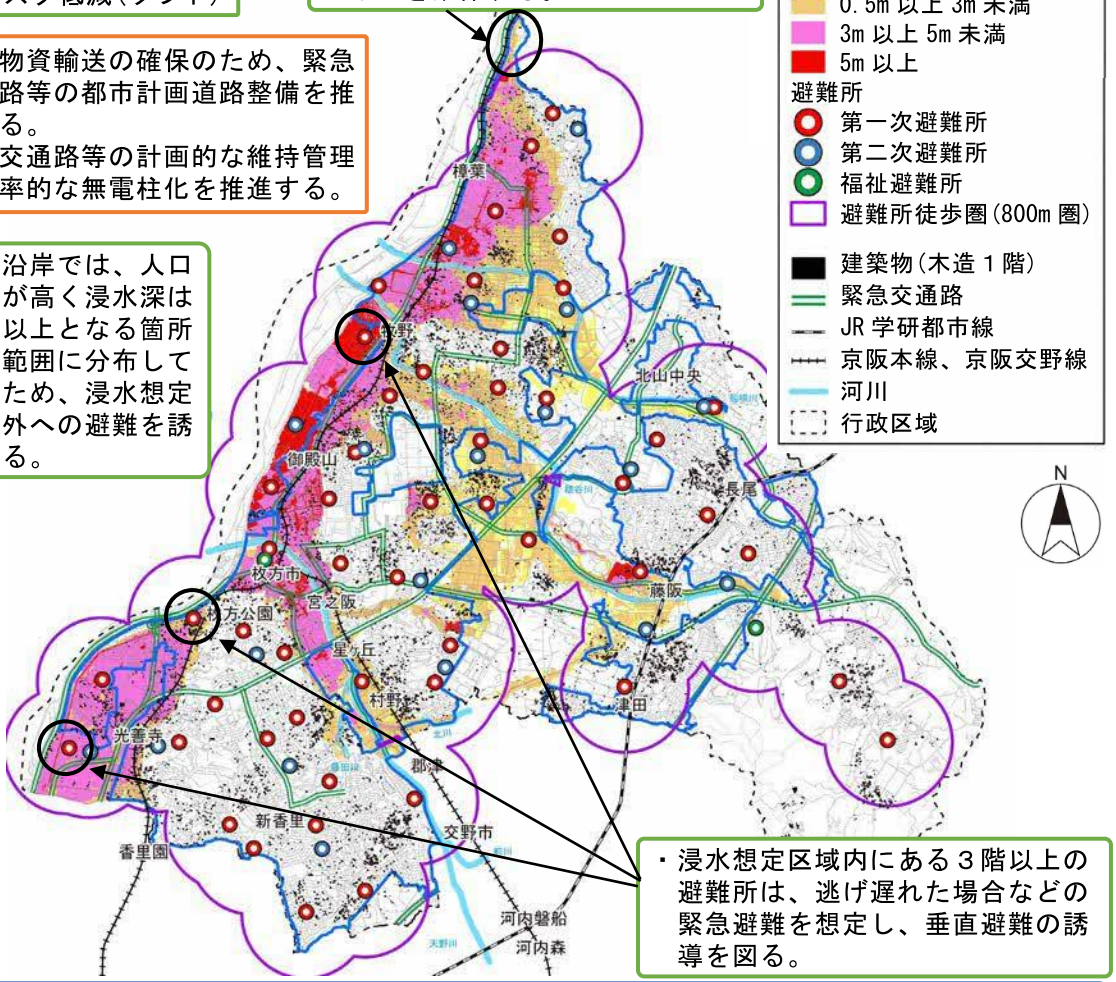
災害リスク低減（ハード）

災害リスク低減（ソフト）

・避難所徒歩圏外となる地域についても、避難情報の発令については水平避難に必要なリードタイムを確保する。

・緊急物資輸送の確保のため、緊急交通路等の都市計画道路整備を推進する。
・緊急交通路等の計画的な維持管理や効率的な無電柱化を推進する。

・淀川沿岸では、人口密度が高く浸水深は３ｍ以上となる箇所が広範囲に分布しているため、浸水想定区域外への避難を誘導する。



・浸水想定区域内にある３階以上の避難所は、逃げ遅れた場合などの緊急避難を想定し、垂直避難の誘導を図る。

・計画規模降雨の洪水は想定最大規模降雨に比べ発生頻度が高く、計画規模降雨の洪水で浸水深３ｍ以上の範囲では、人命に関わるような深刻な被害に繋がる可能性が高いため、居住誘導区域から除外し、災害リスクの周知を図る。
・想定最大規模降雨における河岸浸食は発生頻度が低いとはいえ、人命に関わるような深刻な被害に繋がる可能性が高いため、河岸浸食が想定される区域は居住誘導区域から除外し、災害リスクの周知を図る。
・土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域は、人命に関わるような深刻な被害に繋がる可能性が高いため、居住誘導区域から除外し、災害リスクの周知を図る。

・河川改修を推進し、河川施設等の点検・整備の充実を図る。
・円滑な早期避難を促進するため、居住誘導区域外の居住者の利用も考慮して、避難活動に有効となる通学路等の安全確保や道路空間再配分整備を推進する。
・雨水施設等の整備・充実を図り、浸水リスクの低減を図る。
・河川の負担軽減のため、雨水流出抑制施設等の設置を推進・指導する。
・市街地開発事業等を活用した枚方市駅周辺再整備の推進による、防災・減災力の向上を図る。
・村野駅西地区、茄子作地区においては土地区画整理事業、光善寺駅西地区においては市街地再開発事業により、宅地地盤の嵩上げ、無電柱化等を実施する。

・防災ガイドを適宜更新・配布し、浸水範囲の周知、防災知識の普及及び意識啓発に努める。
・浸水範囲に立地する要配慮者利用施設においても、避難確保に関する計画や避難訓練の実施状況等について、定期的に確認するよう努める。
・自主防災活動の支援を行い、地域の防災力の向上を図る。

４．具体的な取組とスケジュール

取組方針を踏まえ、ハード・ソフト両面から災害リスクの回避・低減に必要な具体的な取組を設定します。また、取組の実施にあたっては、取組を計画的に進めるため、短期（おおむね５年程度）、中期（おおむね10年程度）、長期（おおむね20年程度）の達成目標についても設定します。

→ 完了予定　　⇢ 継続実施

具体的な取組		実施主体	実現時期の目標 短期 5年	中期 10年	長期 20年
災害リスク回避	届出・勧告による居住誘導区域への立地誘導	市	⇢	⇢	⇢
	災害リスクの高い洪水浸水想定区域における新たな開発の抑制	市	⇢	⇢	⇢
	土砂災害特別警戒区域内住宅の移転・補強補助制度	府・市 市民・事業者	⇢	⇢	⇢
	地区計画制度や市街地開発事業等による宅地地盤の嵩上げ等	市・事業者	⇢	⇢	⇢
災害リスク低減（ハード）	河川施設等の点検・整備	国・府・市	⇢	⇢	⇢
	河川改修の推進（穂谷川）	府	→	→	→
	河川改修の推進（前川）	府	完了済み		
	雨水管渠の整備及び雨水ポンプ場の機能保全	市	⇢	⇢	⇢
	雨水流出抑制施設等の設置を推進・指導	市・事業者	⇢	⇢	⇢
	高齢者施設等の水害対策強化事業 障害者施設や障害児支援施設等における防災・減災対策	市・事業者	⇢	⇢	⇢
	緊急交通路等の都市計画道路整備を推進	国・府・市	⇢	⇢	⇢
	緊急交通路等の計画的な維持管理や効率的な無電柱化を推進	国・府・市	⇢	⇢	⇢
	通学路等の安全確保や道路空間再配分整備を推進	市	⇢	⇢	⇢
	止水板の設置	市・市民 事業者	⇢	⇢	⇢
	市街地開発事業等を活用した枚方市駅周辺再整備の促進	市・事業者	⇢	⇢	⇢
	村野駅西地区、茄子作地区の土地区画整理事業の促進	市・事業者	→		
	光善寺駅西地区の市街地再開発事業の促進	市・事業者	→		
災害リスク低減（ソフト）	事前防災　防災ガイド等を用いた情報発信	市	⇢	⇢	⇢
	住民の防災知識の普及と意識啓発	市・市民	⇢	⇢	⇢
	学校安全計画に基づく安全教育の充実	市・市民	⇢	⇢	⇢
	要配慮者利用施設の避難確保計画作成・見直し	市・事業者	⇢	⇢	⇢
	避難行動要支援者全体計画の策定	市・市民	完了済み		
	防災訓練の実施・指導	市・市民	⇢	⇢	⇢
	緊急物資等の確保・備蓄	府・市	⇢	⇢	⇢
	災害の迅速かつ適切な情報発信	市	⇢	⇢	⇢
	災害協定の締結	市・事業者	⇢	⇢	⇢

第６章　都市づくりの実現に向けて

１．目標値の設定

本計画に基づく施策の効果を調査、分析及び評価するため、評価指標とその目標値を設定します。

目標年次は計画期間である令和 18（2036）年度とし、居住、都市機能、公共交通、防災、財政の観点で、客観的かつ定量的な分析及び評価ができる評価指標と目標値を設定します。

また、計画期間の中間期間である５年目の令和 13（2031）年度に中間目標値を定めます。さらに令和 13（2031）年度以降についても、５年ごとに本計画の中間評価を実施し、必要な見直しを行います。

（１）居住に関する目標値

本計画に基づき、市街地の拡大を抑制し居住誘導区域内へ居住を誘導するため、居住に関する評価指標は居住誘導区域内の人口密度とします。

国立社会保障・人口問題研究所が公表する「日本の地域別将来推計人口　令和５（2023）年推計」を基にした算定によると、令和 18（2036）年時点で本市の居住誘導区域人口は 317,101 人、居住誘導区域の人口密度は約 90 人/ha と予測されます。

目標値の設定にあたっては令和 18（2036）年時点の予測値を参考にして、居住誘導区域内における誘導施策を講じることで区域内への転入などが図られる想定のもと、令和 18（2036）年時点における居住誘導区域内における人口密度の目標値を「約 91 人/ha（約 31.9 万人）」とします。

また、令和 13（2031）年時点における中間目標値は「約 94 人/ha（約 33.1 万人）」とします。

①居住に関する目標値

居住誘導区域内の人口密度『約 91 人/ha（約 31.9 万人）』

年次		居住誘導区域内人口密度（人口）
令和８（2026）年度	現況値（推計値）	約 97 人/ha（約 34.2 万人）
令和 13（2031）年度	将来予測値	約 94 人/ha（約 33.1 万人）
	中間目標値	約 94 人/ha（約 33.1 万人）
令和 18（2036）年度	将来予測値	約 90 人/ha（約 31.7 万人）
	目標値	約 91 人/ha（約 31.9 万人）

注）人口密度の算出にあたり用いた居住誘導区域の面積は、GIS 上で算出した約 3,529.3ha としています（生産緑地地区や災害のおそれのある区域を除かずに面積を算出しています。）。

現況値は総務省の各年国勢調査より、推計値は国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口　令和５（2023）年推計」より算出しています。

（２）都市機能に関する目標値

本計画に基づき、各都市機能誘導区域内において既存の都市機能を維持するとともに、新たな都市機能の立地により、居住者に対して各種サービスの提供が持続的に供与されることをめざすため、都市機能に関する評価指標は誘導施設の立地率とします。

目標値の設定にあたっては、各都市機能誘導区域で定めた「生活サービスに関する誘導施設」、「都市の魅力や活力を高める誘導施設」、「行政サービス施設」の総数と、既存の都市機能があるものの総数より算出した、令和８（2026）年度時点の誘導施設の立地率（既存の都市機能があるものの総数 60／誘導施設を定めた総数 62）を基準に、令和 18（2036）年時点における誘導施設の立地率の目標値を「現況値以上」とします。

また、令和 13（2031）年時点における中間目標値も同様に「現況値以上」とします。

②都市機能に関する目標値

誘導施設の立地率『現況値以上』

（３）公共交通に関する目標値

本計画に基づき、だれもが快適で安心して安全に移動できるよう、鉄道とバス路線、それらを補完するボランティア輸送からなる地域公共交通の利用環境を維持するため、公共交通に関する評価指標は地域公共交通人口カバー率とします。

本市の交通施策の方針を示す枚方市総合交通計画では、鉄道駅からおおむね 800m の圏域とバス停からおおむね 300m の圏域、ボランティア輸送の運行エリアをあわせた範囲の地域公共交通人口カバー率について、令和６（2024）年度の現況値が 86.8%となっています。

目標値の設定にあたっては枚方市総合交通計画における施策目標との整合を図るとともに、本計画に基づき公共交通の利便性が高いエリアへの居住誘導が進む想定のもと、令和 18（2036）年時点における地域公共交通人口カバー率の目標値を「現況値※以上」とします。

また、令和 13（2031）年時点における中間目標値も同様に「現況値※以上」とします。

③公共交通に関する目標値

地域公共交通人口カバー率『現況値※以上』

※現況値は、枚方市総合交通計画における令和６（2024）年度時点の数値を引用しています。

（４）防災に関する目標値

本計画に基づき、災害に強い都市づくりを進めるため、防災に関する評価指標は、市の防災に関する取組への市民満足度とします。

今回の改定に際して行った市民アンケート調査によると、本市における「災害に強いまちづくりの推進」について、満足度（「満足」又は「やや満足」と答えた割合）は約 64.1%で、重要度（「重要」又は「やや重要」と答えた割合）は約 88.5%でした。

目標値の設定にあたってはこの結果を参考にして、ハードとソフトの両面から施策を講じることで被害の回避や低減が図られる想定のもと、令和 18（2036）年時点における市の防災に関する取組への市民満足度の目標値を「約 70%」とします。

また、令和 13（2031）年時点における中間目標値は「約 67%」とします。

④防災に関する目標値

市の防災に関する取組への市民満足度『約 70%』

（５）財政に関する目標値

本計画に基づき、市街地の拡大を抑制し居住誘導区域内へ居住を誘導することなどにより、税収に寄与する区域内の地価の維持をめざすため、財政に関する評価指標は居住誘導区域内の地価公示とします。

国土交通省が公表している地価公示においては、令和８（2026）年度時点の本市の居住誘導区域内の平均地価は 178,913 円/㎡となっています。

目標値の設定にあたってはこの値を参考にして、居住誘導区域内における誘導施策を講じることで区域内の土地利用需要が高まる想定のもと、令和 18（2036）年時点における居住誘導区域内における平均地価の目標値を「現況値以上」とします。

また、令和 13（2031）年時点における中間目標値も同様に「現況値以上」とします。

⑤財政に関する目標値

居住誘導区域内の地価公示『現況値以上』

（６）目標値一覧

本計画で設定した評価指標とその目標値の一覧は下表に示すとおりです。

評価指標	現況値 令和８(2026)年度	中間目標値 令和13(2031)年度	目標値 令和18(2036)年度
居住誘導区域内の人口密度 （　）は居住誘導区域人口	約 97 人/ha （約 34.2 万人）	約 94 人/ha （約 33.1 万人）	約 91 人/ha （約 31.9 万人）
誘導施設の立地率	約 97%	現況値以上	現況値以上
地域公共交通人口カバー率	86.8%※	現況値以上	現況値以上
市の防災に関する取組への市民満足度	約 64%	約 67%	約 70%
居住誘導区域内の地価公示	約 179,000 円/㎡	現況値以上	現況値以上

※地域公共交通人口カバー率の現況値は、枚方市総合交通計画における令和６（2024）年度時点の数値を引用しています。

２. 住民、事業者、行政などによる連携、協働の推進

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づく計画的な都市づくりを推進するためには、人口減少・少子高齢化の進行やライフスタイルの多様化などの社会情勢の変化、地域住民のニーズに柔軟に対応しながら、住民、事業者、行政がそれぞれの役割と責任を果たし、相互に連携・協働していくことが重要です。

都市づくりは行政のみが担うものではなく、地域課題や地域資源を熟知する地域住民、事業者、地域団体（まちづくり協議会等）など、多様な主体が関わることで、より実効性の高い取組につながります。個々の利益の追求にとどまらず、各主体が有する知見や民間活力をまちづくりに生かし、協力しながら取組を進めることで、持続可能で魅力ある都市の形成を図ります。

また、行政内部においても、医療、子育て、防災、産業振興、土木、交通など、都市づくりに関係する分野が多岐にわたることから、目標の実現に向けて、関係部局・機関間の一層緊密な連携を図ります。

こうした観点から、個別施策の具体化にあたっては、住民、事業者、地域団体、関係機関など多様な主体との連携・協働を推進します。

あわせて、まちづくりに関する情報発信や対話の機会の充実を図るとともに、都市計画提案制度※1に基づく地区計画制度の活用など、市民や事業者が主体的にまちづくりへ参画できる制度の周知・活用を推進します。

３. 民間活力の導入

本市においても、厳しい財政状況の中で効率的かつ効果的な都市づくりを実現することが求められています。そのため、行政が有する資金や技術などに加え、ＰＰＰ／ＰＦＩ※2や民間企業が有する専門的な知識、経験、資本などの民間活力を生かした都市づくりの促進を念頭に置き、今後の個別施策の具体化にあたっては、整備目的や内容に応じて民間活力の導入を検討します。

※1 都市計画提案制度
都市計画提案制度は、まちづくりへの関心が高まる中で、住民などがより主体的かつ積極的に都市計画に関わっていくことを期待し、また可能とするための制度として創設されたものです。
土地所有者やまちづくりNPO法人並びにまちづくりの推進に関し経験と知識を有する団体などが、土地所有者などの３分の２以上の同意を得るなどの条件を満たすことにより、提案が出来ます。

※2 PPP/PFI
PPPは、Public Private Partnershipの略で、行政と民間が協力して事業を行う官民協力の形態で、PPPの代表的な手法としてPFIがあります。PFIは、Private Finance Initiativeの略であり、民間が事業主体としてその資金やノウハウを活用して、公共事業を行う手法です。

都市計画提案制度に基づく地区計画制度の活用

地区計画は、住民が主体となって、建築物や土地利用、道路、公園等に関する地区独自のルールを地区の実情に応じて定め、良好な住環境や景観を守り、育てる制度です。地区の課題や将来像について地域で話し合い、その内容を地区計画として提案することができます。

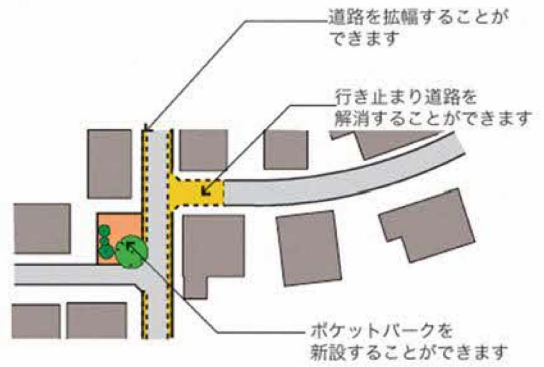
都市計画提案に必要な要件	地区計画制度の構成	地区計画で定められる内容
①0.5ha 以上のまとまった区域であること ②都市計画に関する法令上の基準に適合しているものであること ③土地所有者の３分の２以上の同意があること	①地区計画の目標 ②区域の整備、開発及び保全に関する方針 ③地区整備計画 ・地区施設の配置及び規模 ・建築物等に関する事項 ・土地の利用に関する事項	地区のまちづくりの目標や、目標を実現するための方針を定めます。 建築物の用途・高さ・色彩、敷地面積の最低限度、壁面の位置、緑化、垣・さくの構造、地区内道路・公園・広場等の配置や規模等を定めることができます。

地区計画策定の基本的な流れ

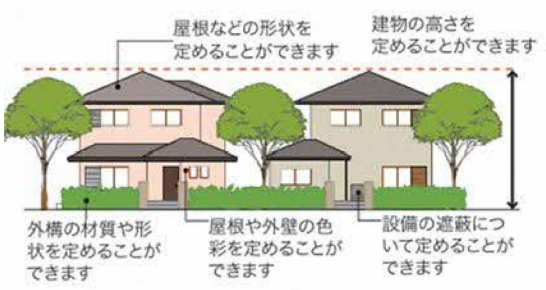


※計画策定後に、地区計画の区域内で建築行為等（土地の区画形質の変更、建築物の建築、工作物の建設等）を行う場合は、工事着手の 30 日前までに市へ届出が必要になります。

■地区施設について定められることの例



■建築物等について定められることの例



都市計画の提案をしようとする方は、事前に都市計画課までお問い合わせ、ご相談ください。

都市整備部　都市計画課　072-841-1414

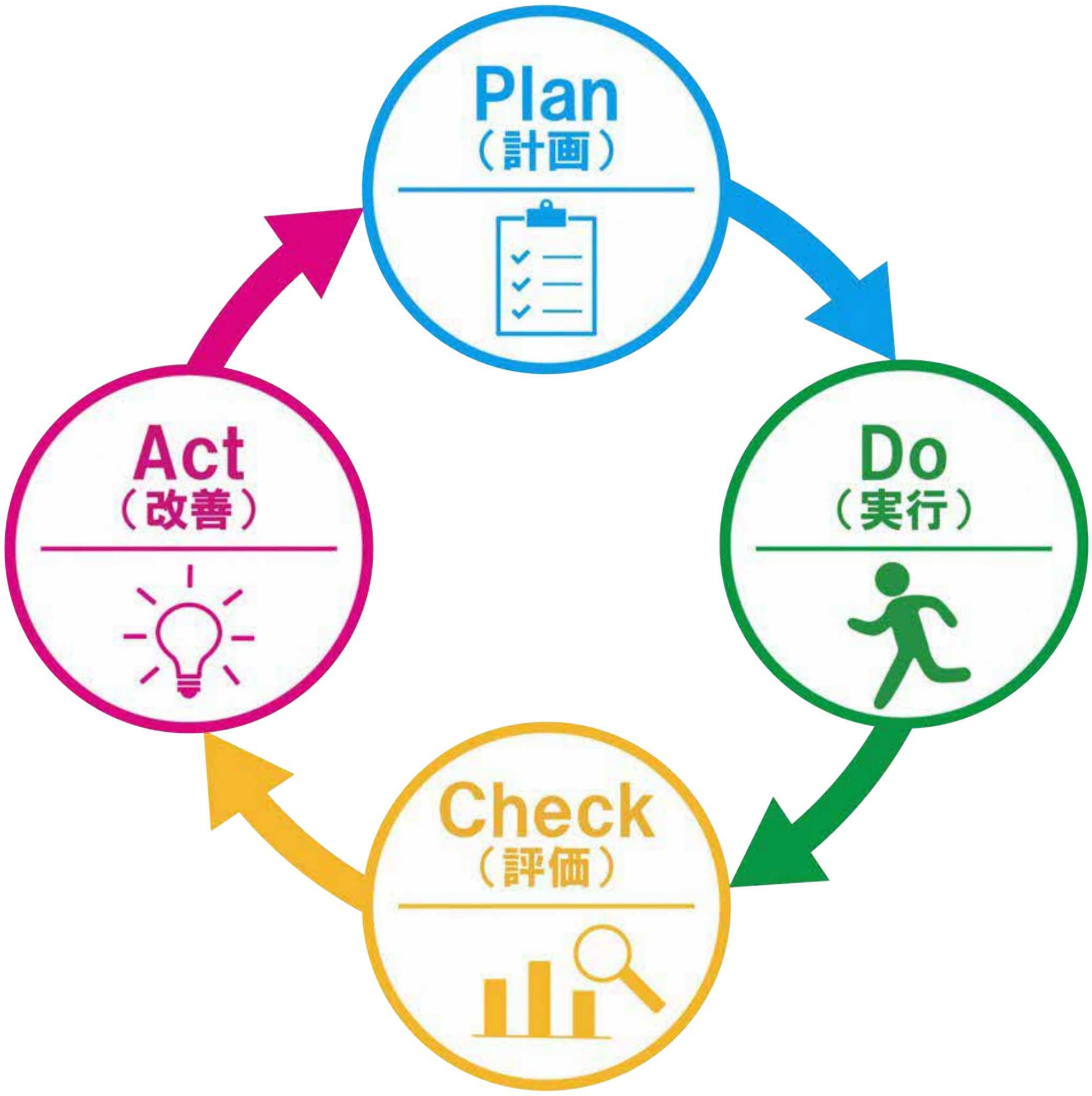
参考：全国地区計画推進協議会「地区計画パンフレット 2014 年度版（概要編）」

４. 計画の評価等

本計画は、PDCA サイクル※1の考え方に基づき、計画作成からおおむね 10 年後の目標年次である令和 18（2036）年度に、本計画に記載された施策・事業の実施状況について調査、分析及び評価を行い、進捗状況や妥当性等を再検証します。また、人口動向等を調査し、目標値の達成状況を確認します。

その評価結果等を踏まえ、必要な事項を新たな計画へ適切に反映するため、計画の見直しを行います。

また、計画作成から５年後の令和 13（2031）年度には中間評価を実施し、その評価結果等を踏まえ、必要な事項を計画へ適切に反映するため、必要に応じて計画の見直しを行います。



※1 PDCA サイクル
業務プロセスの管理手法の一つで、Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（改善）という４段階の活動を繰り返し行うことで、継続的にプロセスを改善していく手法のことです。



枚方市 都市計画マスタープラン・立地適正化計画