

枚方市都市計画 マスタープラン

(案)

平成29年3月

(令和4年●月 一部改定)



もくじ

第1章 枚方市都市計画マスタープランについて

1. 計画の趣旨
 - (1) 都市計画マスタープランの位置づけ …………… 1
 - (2) 都市計画マスタープランの構成 …………… 2
2. 計画の方向性
 - (1) 都市計画マスタープラン改定の背景 …………… 3
 - (2) 計画期間 …………… 3
 - (3) 将来の人口 …………… 3
 - (4) 枚方市の現況 …………… 5
 - (5) 主要課題 …………… 20

第2章 全体構想

1. 都市づくりの基本目標
 - (1) 将来都市像 …………… 25
 - (2) 都市づくりの基本方針 …………… 26
2. めざすべき都市構造 …………… 29
3. 部門別の方針
 - (1) 土地利用 …………… 31
 - (2) 交通 …………… 35
 - (3) 都市緑化及び緑地保全 …………… 41
 - (4) 公共下水道 …………… 45
 - (5) その他の都市施設 …………… 48
 - (6) 市街地整備 …………… 49
 - (7) 都市景観 …………… 51
 - (8) 都市防災 …………… 54

第3章 地域別構想

1. 北部地域 …………… 60
2. 中部地域 …………… 68
3. 南西部地域 …………… 76
4. 南部地域 …………… 84
5. 中南部地域 …………… 92
6. 中東部地域 …………… 100
7. 東部地域 …………… 108

第4章 都市づくりの実現に向けて…………… 117

付属資料編

1. 枚方市都市計画審議会審議経過 …………… 資料 1
2. 市民意見等の反映 …………… 資料 4

第1章

枚方市都市計画 マスタープラン について

1 計画の趣旨

2 計画の方向性

計画の趣旨

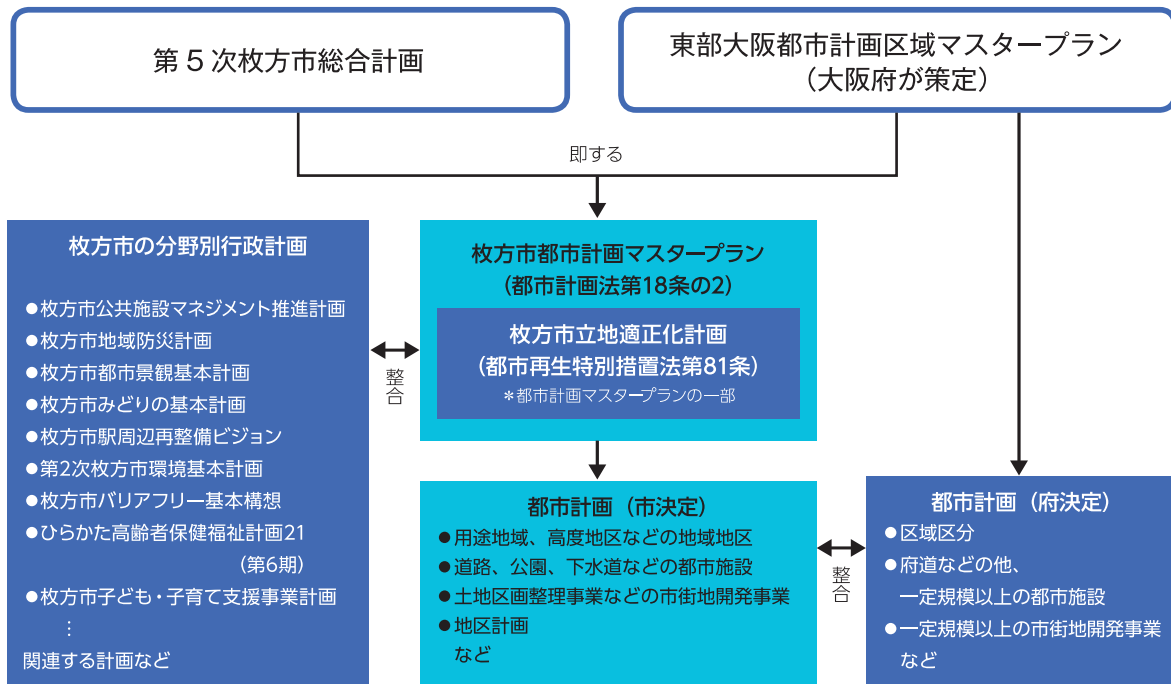
1 都市計画マスタープランの位置づけ

都市計画マスタープランは、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、下水道などの具体的な都市計画が定められます。

都市計画マスタープランの改定にあたっては、上位計画とな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「第5次枚方市総合計画」に即し、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、都市計画の広域的な一体性を確保します。

なお、都市再生特別措置法^{※1}第81条に基づき作成される枚方市立地適正化計画^{※2}は、住宅及び都市機能増進施設^{※3}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い、都市計画マスタープランの一部とみなす計画として作成しています。



※1：都市再生特別措置法
 少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図るため、都市の再生の推進に関する基本方針等について定めた法律のことです。

※2：立地適正化計画
 居住や医療・福祉・商業の都市機能の誘導などに関する事項を位置づけ、コンパクトなまちづくりを進めるため、都市全体を見渡して市町村が作成できる計画です。

※3：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便利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施設のことです。

2 都市計画マスタープランの構成

都市計画マスタープランは大きく分けて、「枚方市都市計画マスタープランについて」、「全体構想」、「地域別構想」、「都市づくりの実現に向けて」で構成しています。「全体構想」では、市域全体の都市づくりの方向性を示しており、「地域別構想」では、市域を7つの地域に分け、地域別に都市づくりの方向性を示しています。

第1章 枚方市都市計画マスタープランについて

1. 計画の趣旨
2. 計画の方向性

都市計画マスタープランの基本的な考え方を示しています。

第2章 全体構想

1. 都市づくりの基本目標
(1) 将来都市像 (2) 都市づくりの基本方針

将来都市像や基本方針等を示しています。

2. めざすべき都市構造

めざすべき将来の都市構造を示しています。

3. 部門別の方針
(1) 土地利用 (2) 交通 (3) 都市緑化及び緑地保全 (4) 公共下水道 (5) その他の都市施設 (6) 市街地整備 (7) 都市景観 (8) 都市防災

全市を対象とした都市計画の各部門に関する整備方針を示しています。

第3章 地域別構想

地域別構想の考え方
地域の区分

地域の区分の考え方を示しています。

1. 北部地域 2. 中部地域 3. 南西部地域 4. 南部地域 5. 中南部地域 6. 中東部地域 7. 東部地域

各地域の状況、地域単位での都市づくりの方針などを示しています。

第4章 都市づくりの実現に向けて

都市づくりの実現に向けた基本的な考え方を示しています。

付属資料編

1. 枚方市都市計画審議会経過
2. 市民意見等の反映

枚方市都市計画審議会の経過や市民意見等を反映するため意識調査などを行った事項をまとめています。

第1章

第2章

第3章

第4章

付属資料編

計画の方向性

1 都市計画マスタープラン改定の背景

前回の枚方市都市計画マスタープランは、第4次枚方市総合計画第2期基本計画が策定され、大阪府においても東部大阪都市計画区域マスタープランが改定されたことから、これらの上位計画に即したものとするために、平成23（2011）年3月に改定を行いました。

今回の改定の背景としては、東部大阪都市計画区域マスタープランの改定や、第5次枚方市総合計画の策定が行われたことを踏まえ、枚方市都市計画マスタープランをこれら上位計画に即したものとすることや、区域区分^{※1}などの主要な都市計画の見直しと関連する諸計画の改定などが行われたことを踏まえ、本市の将来都市像を明確にしていく必要がありました。

また、全国的な人口減少、少子高齢化を背景として、平成26（2014）年8月に都市再生特別措置法が改正され、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する指針となる立地適正化計画を都市計画マスタープランの一部として作成することができるようになったことから、本市においては、将来の人口減少などに対応した都市づくりへの取り組みを行っていくために立地適正化計画を作成するとともに、これとあわせて都市計画の基本的な方針を見直していく必要がありました。

今回、こうした上位計画や分野別行政計画の内容や社会情勢の変化などに対応し、必要な事項の反映などを図るために、枚方市都市計画マスタープランの改定を行いました。

2 計画期間

本計画は、概ね20年から30年後の将来都市像を展望し、将来に向けた都市づくりの基本方針やめざすべき都市構造を示すとともに、概ね10年後（平成38（2026）年度）までに実現させていくべき事項を定めるため、目標年次を平成38（2026）年度とし、計画期間を平成29（2017）年度から平成38（2026）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。

3 将来の人口

本市の将来の人口 約39万人（平成38（2026）年度）

※1：区域区分

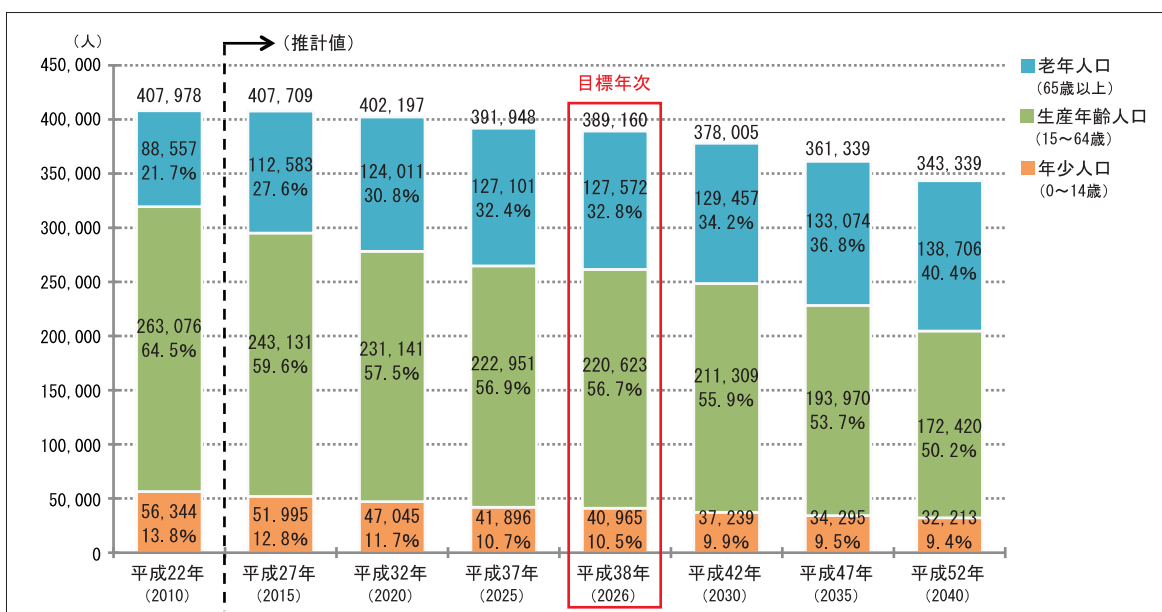
計画的な市街化を図るため、都市計画区域において市街化区域と市街化調整区域を区分（線引き）することで、都市計画法に基づき都道府県知事等が指定することができます。

将来人口の推計について

本計画では、現実的な推計値に基づいた検討を行うため、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（平成25（2013）年3月）」や、本市が行った「枚方市人口推計調査報告書（平成26（2014）年1月）」の推計値を参照しました。

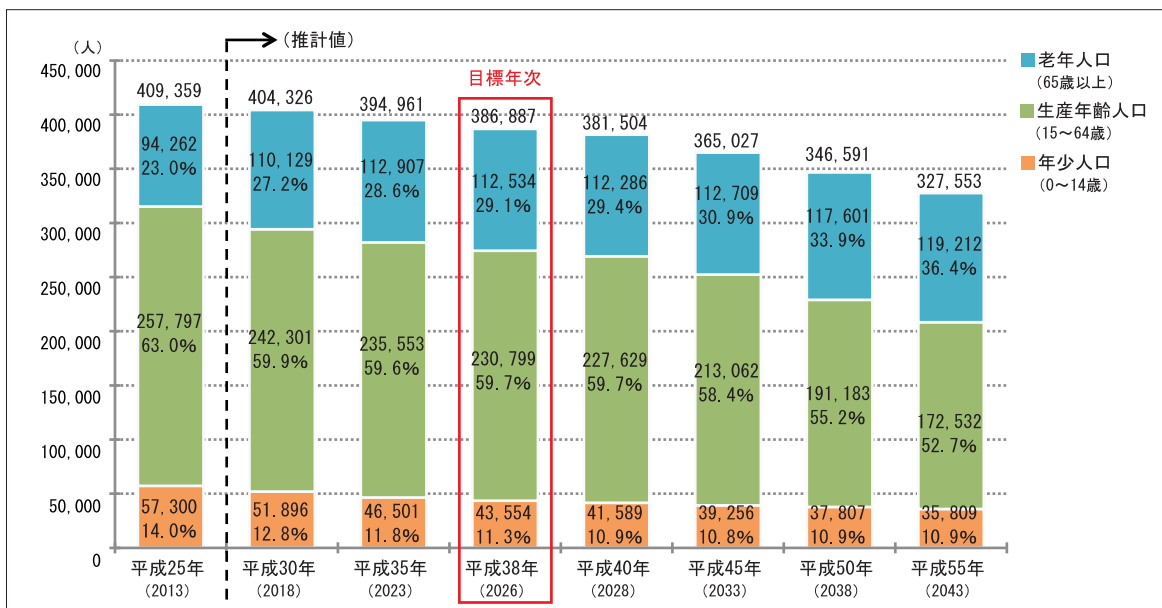
国立社会保障・人口問題研究所 推計値

「日本の地域別将来推計人口（平成25（2013）年3月）より」



枚方市 推計値

「枚方市人口推計調査報告書（平成26（2014）年1月）より」



4 枚方市の現況

1) 位置等

本市は大阪府の北東部に位置し、京都府、奈良県とも市域の一部が接する2府1県の境であり、7市町と隣接しています。市域は、東西約12km、南北約8.7kmであり、総面積は約65.12km²となっています。

2) 人口

① 人口と世帯数

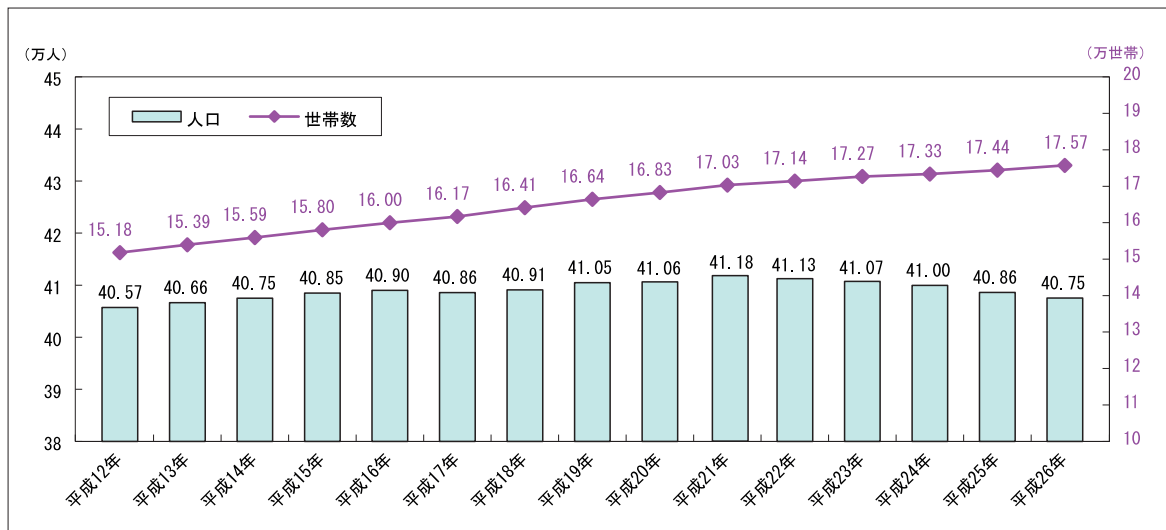
総人口は、これまで緩やかな増加傾向にあったものの、平成21(2009)年をピークにして、それ以後については緩やかな減少傾向となっており、平成26(2014)年においては、約40.8万人となっています。

世帯数は、平成26(2014)年においては、約17.6万世帯となっており、平成21(2009)年から比較すると増加傾向となっています。1世帯当たりの人員は、約2.32人(平成26(2014)年)となっています。



枚方市の位置

枚方市の人口・世帯数の推移



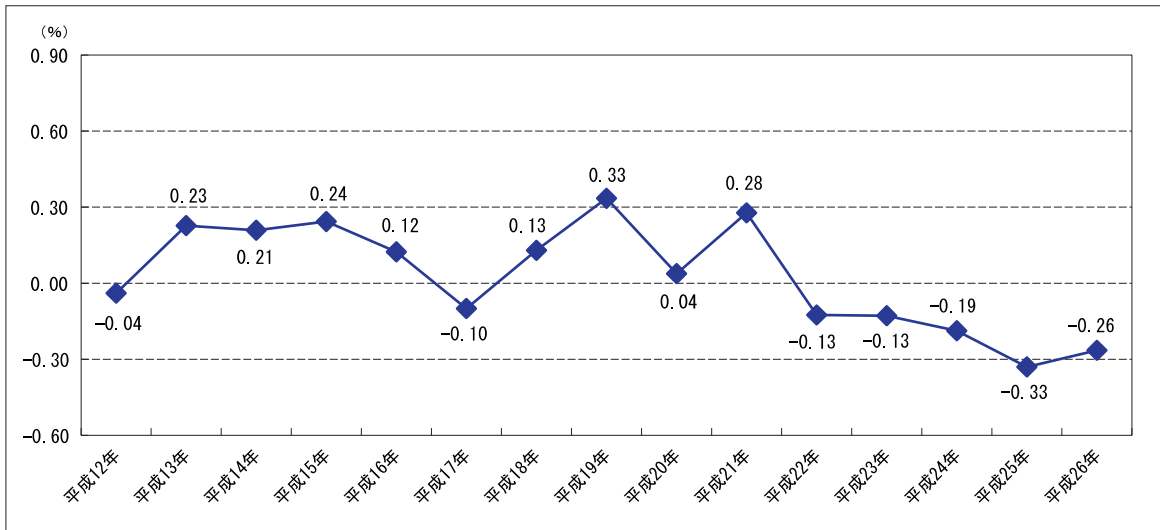
注1) 各年12月末日現在

注2) 平成16～23年は、住民基本台帳及び外国人登録人口による

注3) 平成24年～26年は、住民基本台帳による

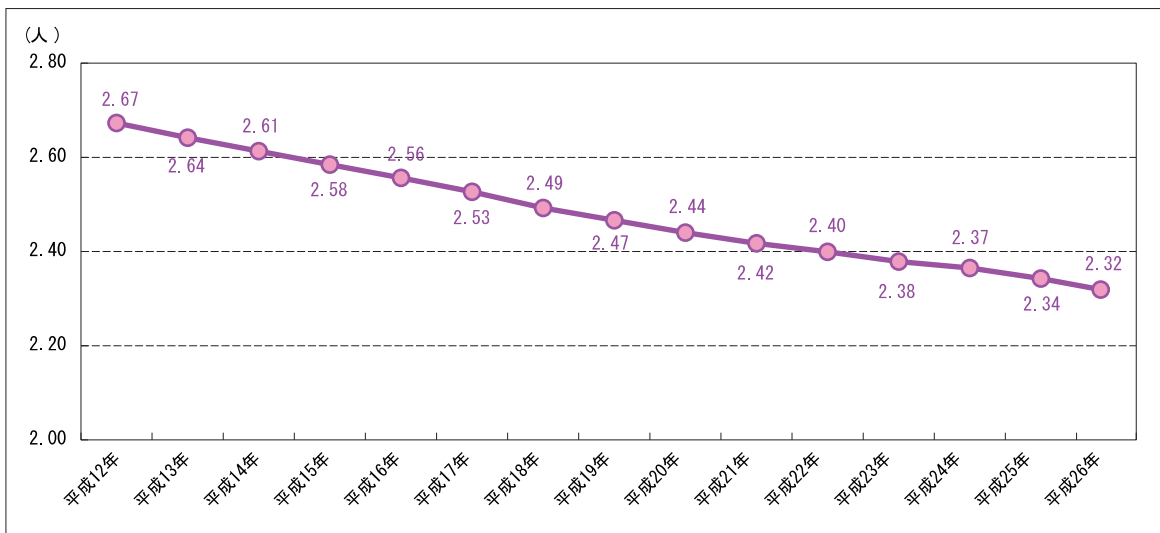
出典：枚方市統計書(各年)より

人口増加率の推移



注1) 各年12月末日現在
 注2) 平成16～23年は、住民基本台帳及び外国人登録人口による
 注3) 平成24年～26年は、住民基本台帳による
 出典：枚方市統計書（各年）より

1 世帯当たり人員の推移

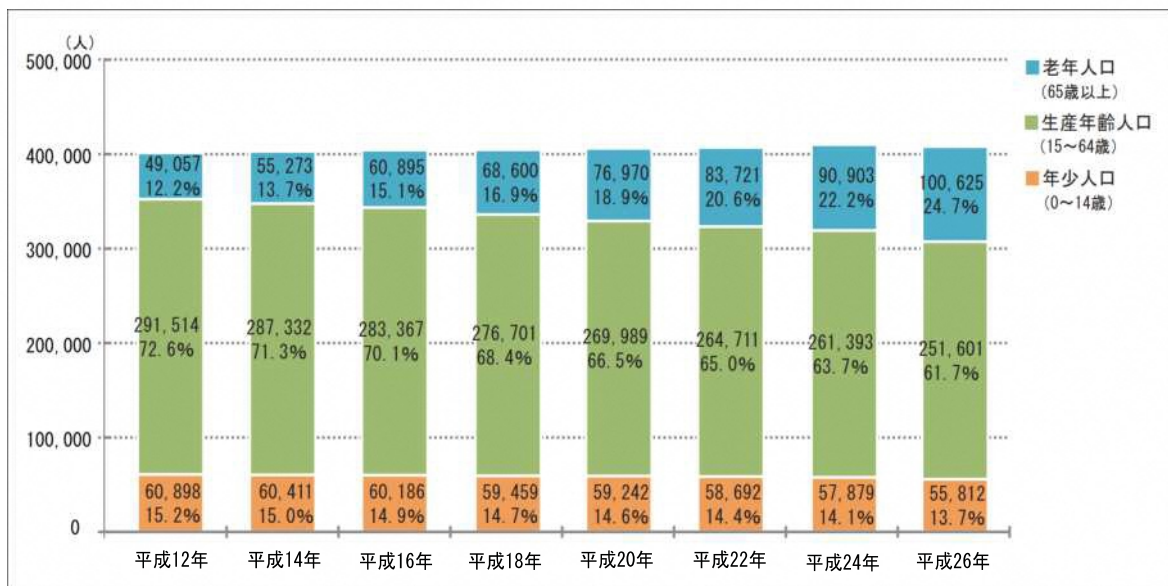


注1) 各年12月末日現在
 注2) 平成16～23年は、住民基本台帳及び外国人登録人口による
 注3) 平成24年～26年は、住民基本台帳による
 出典：枚方市統計書（各年）より

② 年齢構成

平成26（2014）年の15歳未満の年少人口は、55,812人（約13.7%）となっています。15歳から64歳までの生産年齢人口は251,601人（約61.7%）、65歳以上の老年人口は100,625人（約24.7%）となっています。平成12（2000）年から平成26（2014）年までの年齢構成の推移をみると、少子高齢化が進展している傾向となっています。

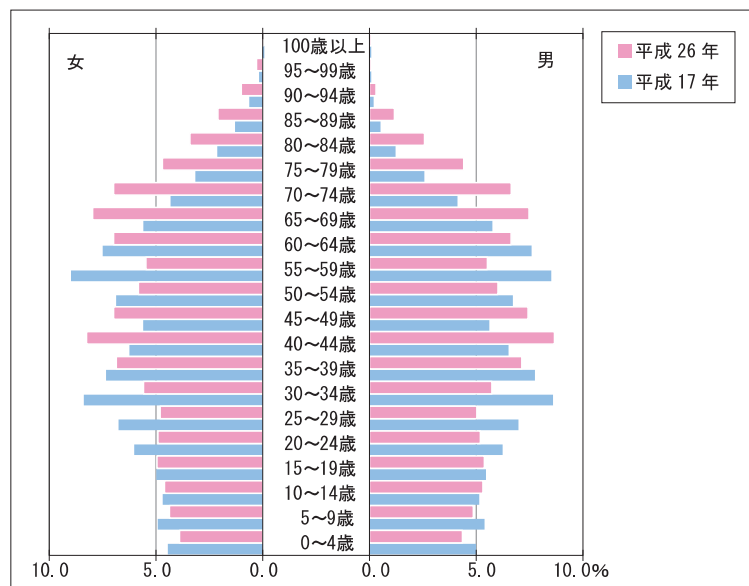
枚方市の年齢構成



注1) 各年10月1日現在 注2) 住民基本台帳による 出典: 枚方市統計書(各年)より

平成26（2014）年の年代別男女別人口構成比は、平成17（2005）年と比べ、年少人口比は低い割合のまま、老年人口比が増加している傾向となっています。

年代別男女別人口構成比



注1) 各年10月1日現在の住民基本台帳による 出典: 枚方市統計書(平成17年、平成26年)より

③ 人口集中地区 (DID)

人口集中地区(DID("Densely Inhabited District"の略))は、国勢調査^{※1}の結果に基づき、国が「都市的地域」を表す観点から設定したものです。一定の人口が集中(原則として人口密度が1km²当たり約4,000人以上)するとともに、一団で5,000人以上の人口規模を有している地域や、文教レクリエーション施設、産業施設、公共施設及び社会福祉施設などがその過半を占めている地域が対象となります。

昭和45(1970)年における本市の総人口は約22万人でしたが、この当時のDID人口は175,015人、DID人口密度は1ha当たり約84.1人となっていました。

この頃は、地方都市圏から大都市圏へ人や産業などが集中した時期で、これにより本市においても急速に市内人口が増加し、それに伴って市街地やDIDが拡大しており、近年に至るまでそういった増加・拡大傾向は続いていました。

平成22(2010)年における総人口407,978人のうち、DID人口は393,370人、DID人口密度は1ha当たり約96.2人となっています。

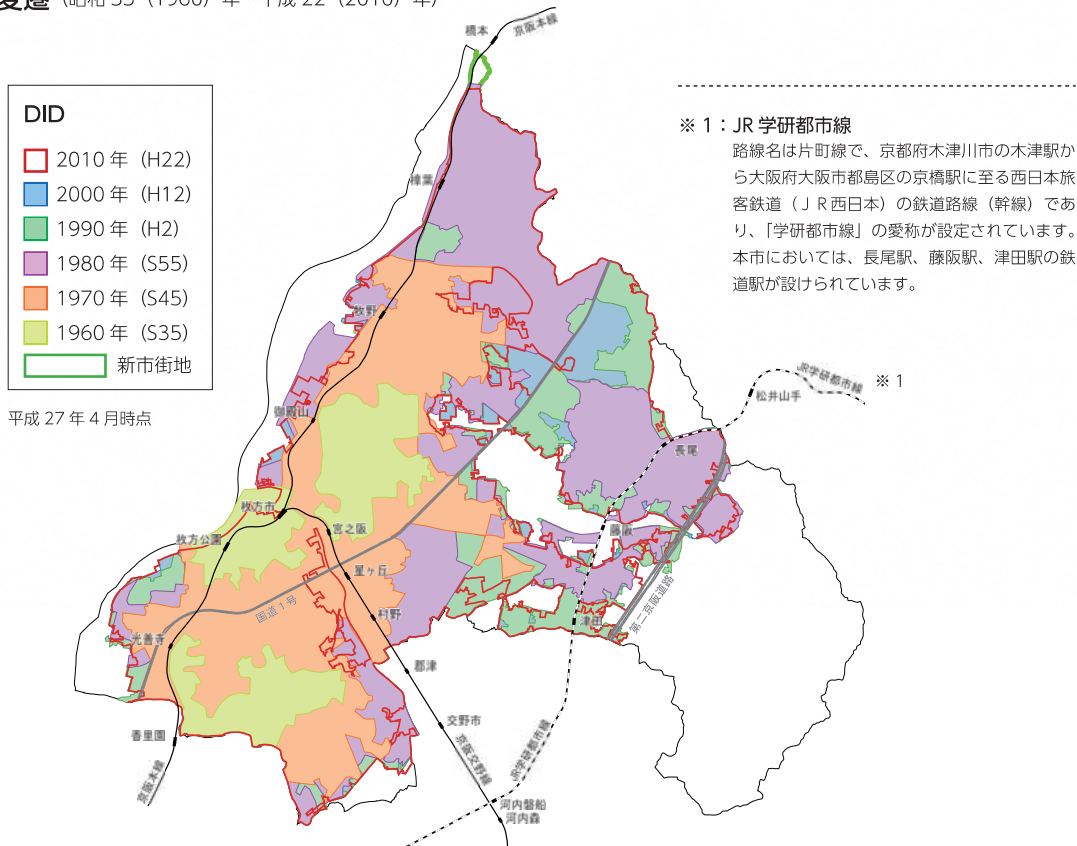
枚方市のDID人口、DID面積、DID人口密度(昭和35(1960)年～平成22(2010)年)

年次	DID人口	DID面積	DID人口密度
昭和35(1960)年	42,332人	約6.4km ²	約66.1人/ha
昭和40(1965)年	66,064人	約5.9km ²	約112.0人/ha
昭和45(1970)年	175,015人	約20.8km ²	約84.1人/ha
昭和50(1975)年	263,148人	約30.5km ²	約86.3人/ha
昭和55(1980)年	326,438人	約36.7km ²	約88.9人/ha
昭和60(1985)年	347,010人	約36.6km ²	約94.8人/ha
平成2(1990)年	376,740人	約41.0km ²	約91.9人/ha
平成7(1995)年	388,084人	約41.0km ²	約94.7人/ha
平成12(2000)年	389,084人	約40.81km ²	約95.3人/ha
平成17(2005)年	389,084人	約40.81km ²	約95.3人/ha
平成22(2010)年	393,370人	約40.89km ²	約96.2人/ha

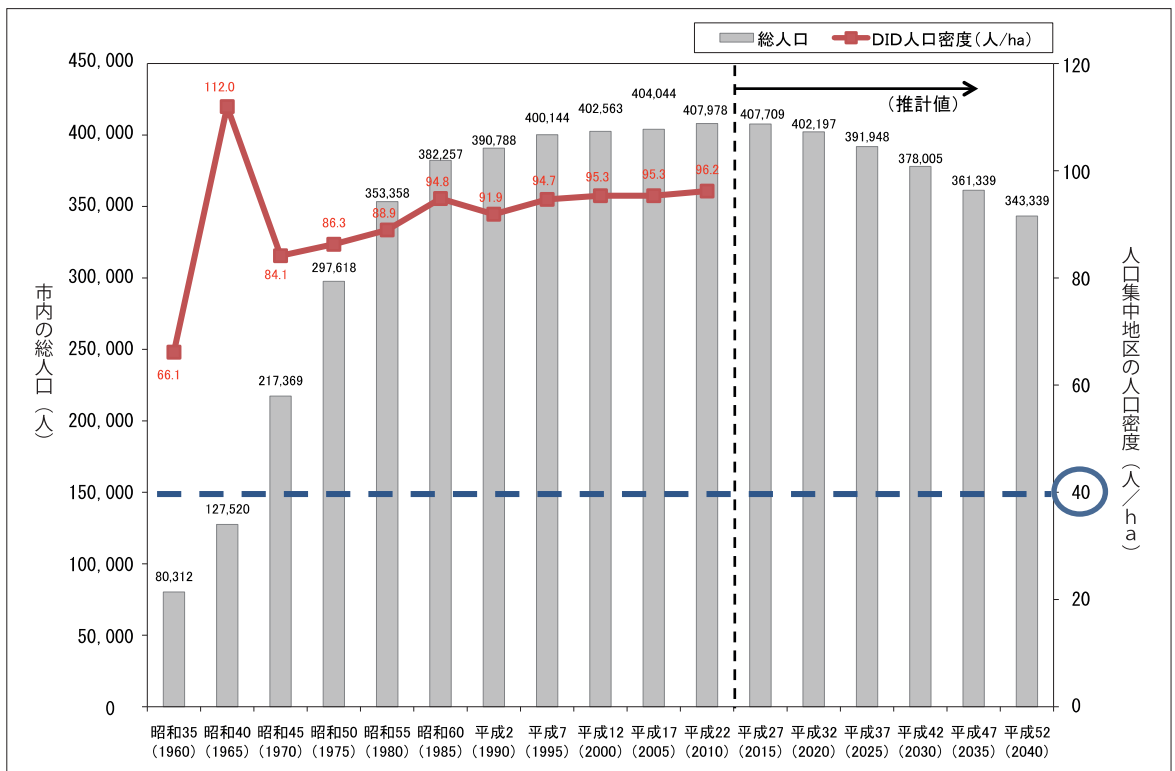
※1：国勢調査

国勢調査は、日本に住んでいる全ての人々及び世帯を対象とする国の統計調査で、国内の人口や世帯などの実態を明らかにするために、5年ごとに行われます。

DIDの変遷 (昭和35(1960)年~平成22(2010)年)



総人口とDID人口密度の推移 (昭和35(1960)年~平成22(2010)年)、平成27年以降の将来人口推計



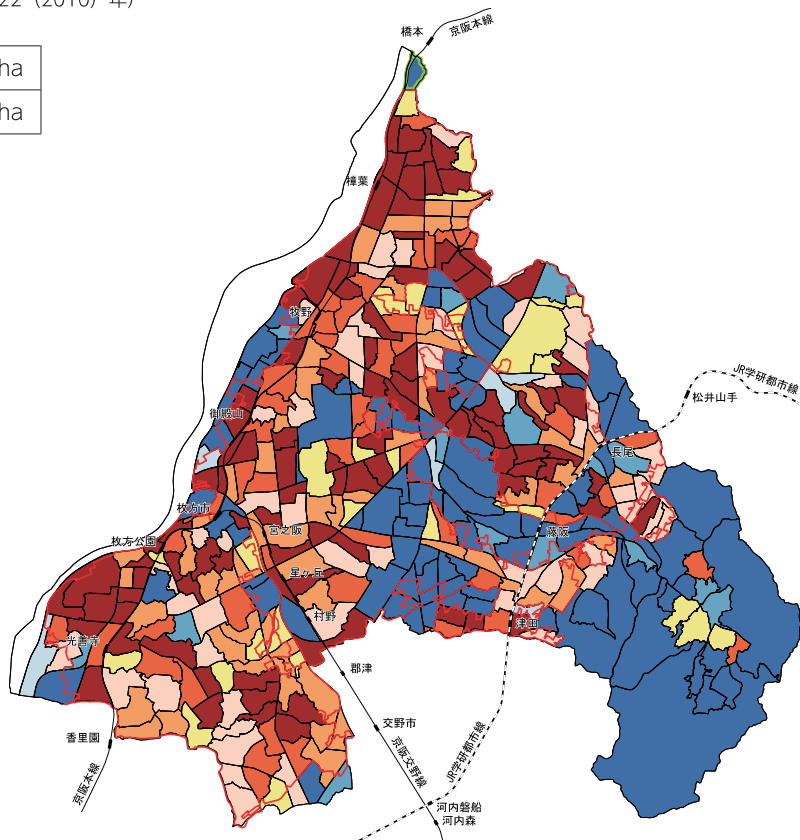
出典: 総人口とDID人口密度の推移(国勢調査より) 平成27年以降の将来人口推計値(国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」より)

都市全体の人口密度 (平成22(2010)年)

人口密度	約 62.7 人 /ha
DID 人口密度	約 96.2 人 /ha

DID
 新市街地
 平成27年4月時点

人口密度
 単位：人/ha
 ■ 20未満
 ■ 20以上30未満
 ■ 30以上40未満
 ■ 40以上60未満
 ■ 60以上80未満
 ■ 80以上100未満
 ■ 100以上120未満
 ■ 120以上

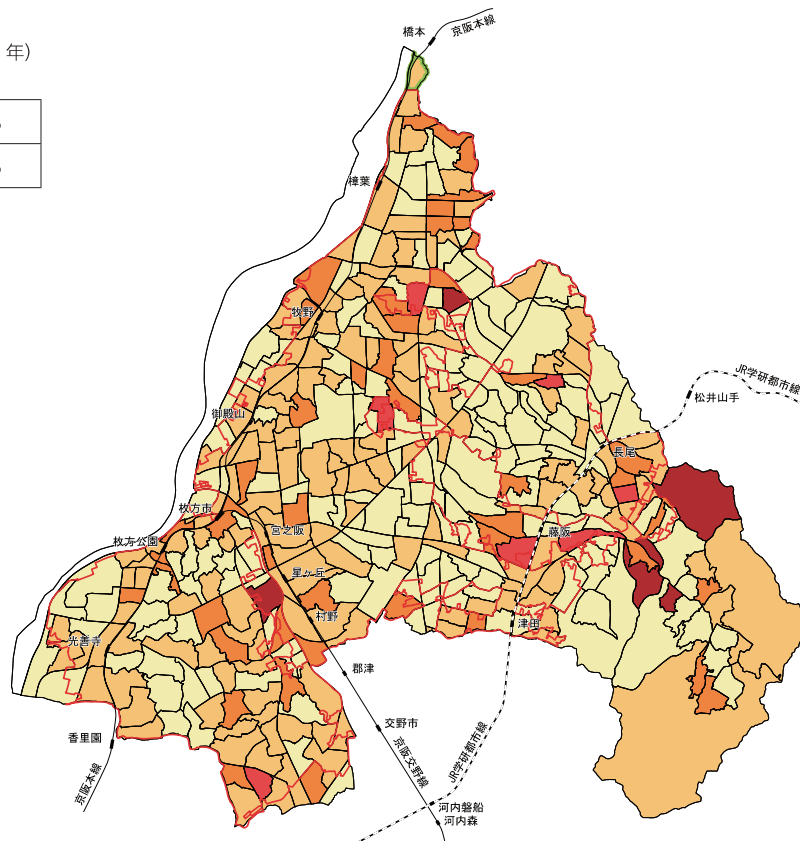


高齢化率*1 (平成22(2010)年)

高齢化率	約 21.7%
DID 高齢化率	約 21.6%

DID
 新市街地
 平成27年4月時点

高齢化率
 単位：%
 ■ 20未満
 ■ 20以上30未満
 ■ 30以上40未満
 ■ 40以上50未満
 ■ 50以上



※1：高齢化率
 65歳以上の老年人口が、総人口に占める割合のことです。

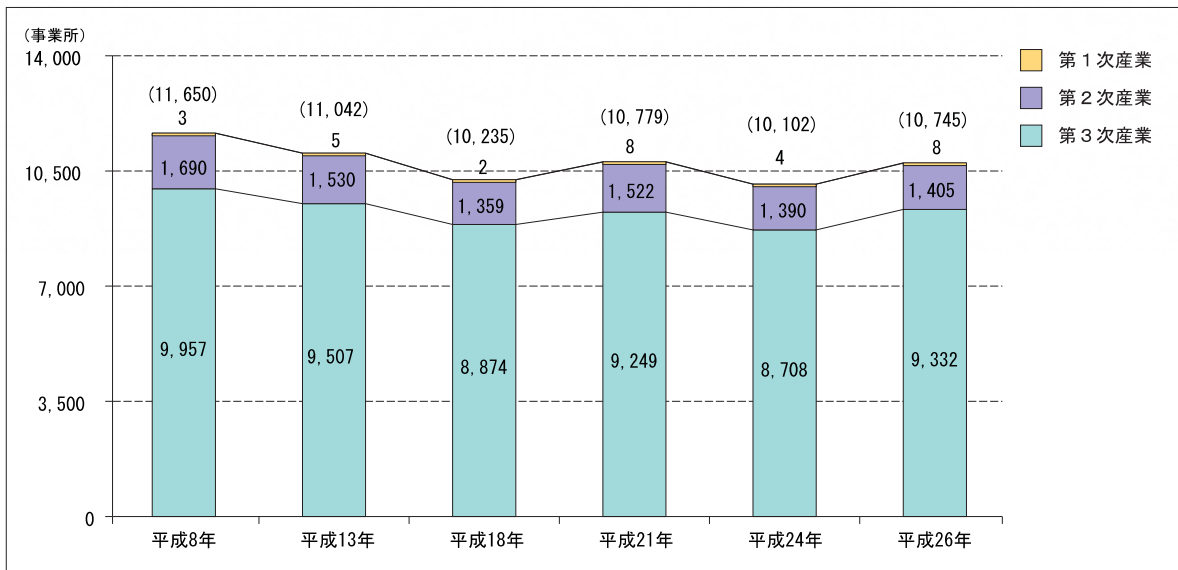
3) 産業

産業について、平成8（1996）年からの推移をみると、事業所数は平成26（2014）年で10,745事業所となっており、横ばいとなっています。

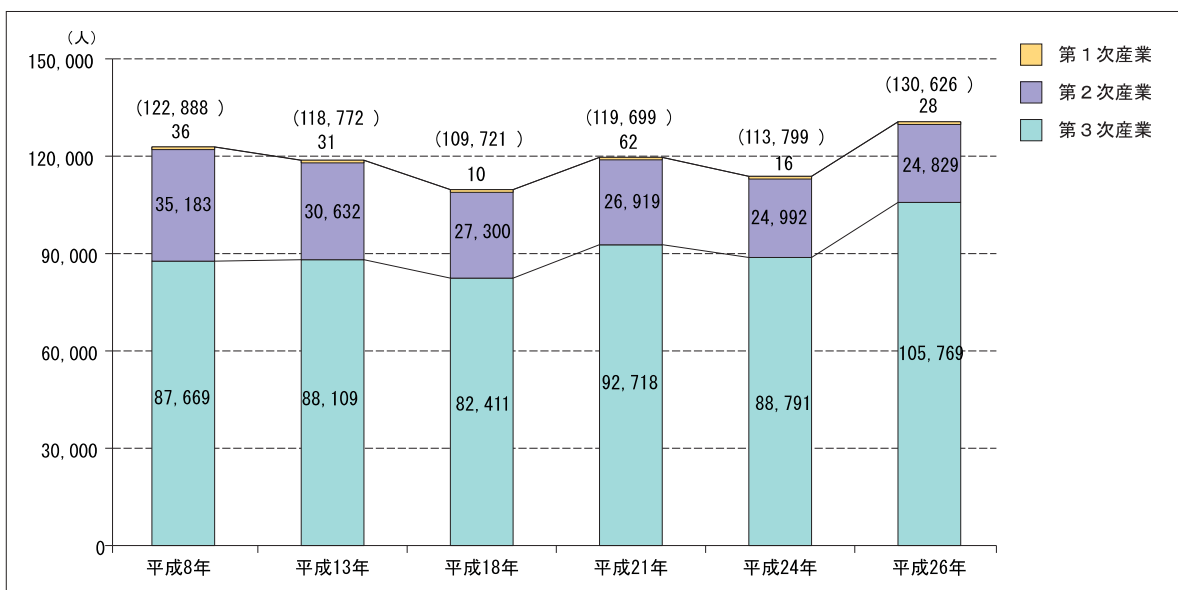
一方で、従業者数は平成26（2014）年で130,626人となっており、概ね増加傾向となっています。

この内、第3次産業の従業者数は、概ね増加傾向を示していますが、第2次産業の従業者数は減少傾向となっています。

事業所数の推移



従業者数の推移



注1) 平成8年10月1日現在、平成13年10月1日現在、平成18年10月1日現在、平成21年7月1日現在、平成24年7月1日現在、平成26年7月1日現在。

注2) ()内は総数。

注3) 経済センサス(平成21年に第1回実施)は事業所・企業統計調査(平成18年まで実施)と調査対象は同様であるが、「本社等一括調査」の導入によって、調査方法が変わったため、その数字の産数が全て増加・減少を示すものではない。

出典: 事業所・企業統計調査(平成18年まで実施)、総務省統計局「経済センサス-基礎調査」「経済センサス-活動調査」(平成21年から)より

産業の中分類別の従業者数は、平成26（2014）年において、第1次産業が28人、第2次産業が24,829人、第3次産業が105,769人となっており、第3次産業従業者数が全体の約81.0%を占めています。産業分類別の従業者数をみると、医療・福祉が27,816人（約21.3%）で最も多く、次いで卸売業・小売業が23,875人（約18.3%）、製造業が19,270人（約14.8%）となっています。

産業（中分類別）事業所数、従業者数（平成26年（2014））

区分	事業所数		従業者数		
	(事業所)	構成比 (%)	(人)	構成比 (%)	
総計	10,745	100.0	130,626	100.0	
第1次産業	8	0.1	28	0.0	
	農業、林業	8	0.1	28	0.0
	漁業	0	0.0	0	0.0
第2次産業	1,405	13.1	24,829	19.0	
	鉱業、採石業、砂利採取業	0	0.0	0	0.0
	建設業	832	7.7	5,559	4.3
	製造業	573	5.3	19,270	14.8
第3次産業	9,332	86.8	105,769	81.0	
	電気・ガス・熱供給・水道業	13	0.1	582	0.4
	情報通信業	78	0.7	445	0.3
	運輸業、郵便業	166	1.5	5,501	4.2
	卸売業、小売業	2,553	23.8	23,875	18.3
	金融業、保険業	144	1.3	2,334	1.8
	不動産業、物品賃貸業	810	7.5	3,299	2.5
	学術研究、専門・技術サービス業	375	3.5	1,877	1.4
	宿泊業、飲食サービス業	1,492	13.9	13,330	10.2
	生活関連サービス業、娯楽業	1,124	10.5	5,984	4.6
	教育、学習支援業	612	5.7	8,676	6.6
	医療、福祉	1,330	12.4	27,816	21.3
	複合サービス事業	51	0.5	823	0.6
サービス業（他に分類されないもの）	535	5.0	8,362	6.4	
公務（他に分類されるものを除く）	49	0.5	2,865	2.2	

注) 平成26年7月1日現在

出典：総務省統計局「平成26年 経済センサス-基礎調査」より

① 商業

本市の卸売業・小売業は、平成 26（2014）年で商店数が 1,712 店、従業者数が 16,206 人、年間販売額が約 4,248 億円、売場面積は約 280,047㎡となっています。その内、小売業は、商店数が 1,471 店、従業者数が 13,972 人、年間販売額が約 2,628 億円となっています。

小売業の推移をみると、商店数については年々減少傾向となっており、売場面積については平成 19（2007）年までは増加傾向にありましたが、平成 26（2014）年におきましては減少傾向となっています。

従業者数は平成 14（2002）年までは増加傾向を示していますが、その後は横ばいで推移し、平成 26（2014）年には減少となっています。

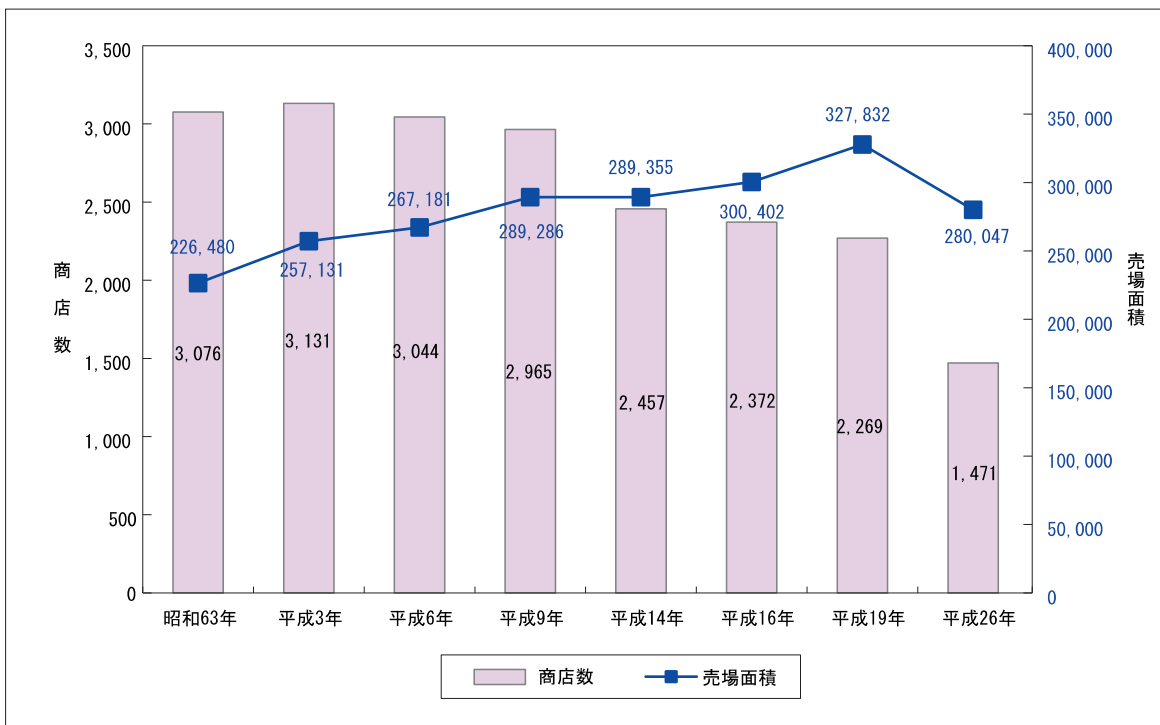
年間販売額については平成 9（1997）年から減少傾向にありましたが、平成 16（2004）年より増加に転じたものの、平成 26（2014）年では再び減少しています。

商業の推移

年次	商店数（店）	従業者数（人）	年間販売額（百万円）	売場面積（㎡）	
総数	昭和 63 年	3,462	17,853	396,174	226,480
	平成 3 年	3,530	19,374	545,361	257,131
	平成 6 年	3,420	21,202	548,312	267,181
	平成 9 年	3,334	21,714	589,430	289,286
	平成 14 年	2,872	22,704	499,653	289,355
	平成 16 年	2,726	20,908	471,876	300,402
	平成 19 年	2,576	21,111	471,034	327,832
	平成 26 年	1,712	16,206	424,772	280,047
うち、小売業	昭和 63 年	3,076	15,221	276,532	226,480
	平成 3 年	3,131	16,658	366,718	257,131
	平成 6 年	3,044	17,887	355,770	267,181
	平成 9 年	2,965	18,478	387,239	289,286
	平成 14 年	2,457	19,556	313,025	289,355
	平成 16 年	2,372	18,329	286,288	300,402
	平成 19 年	2,269	18,605	310,229	327,832
	平成 26 年	1,471	13,972	262,768	280,047

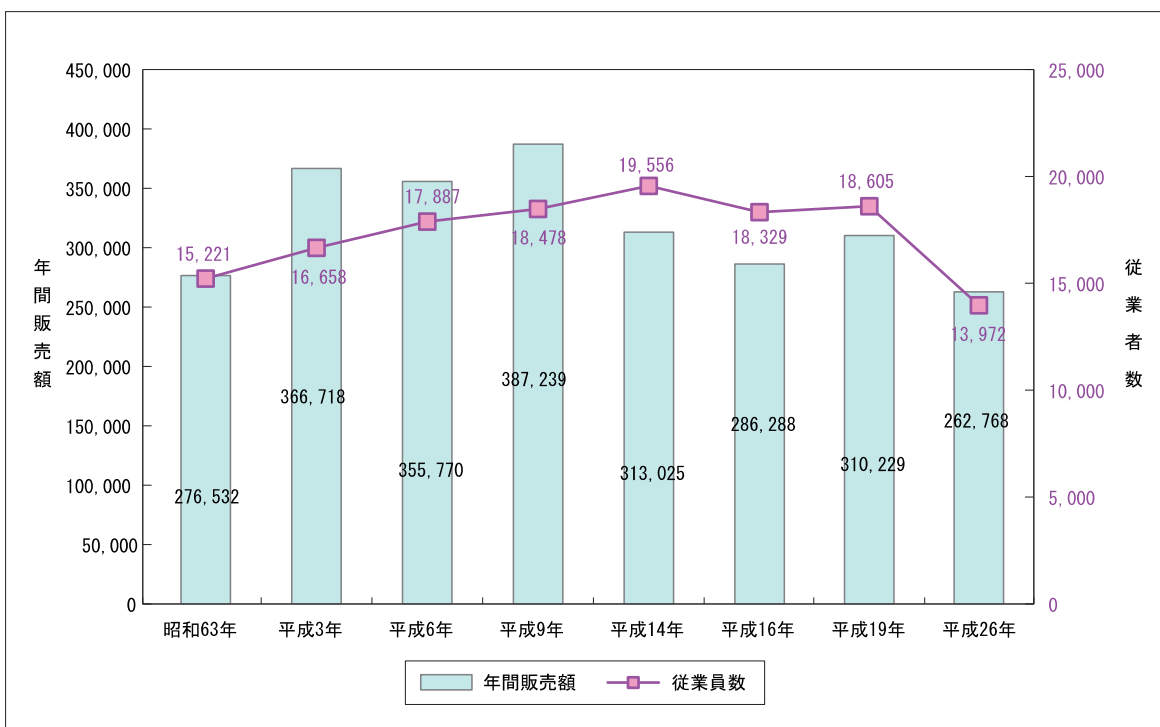
注) 平成 3～9 年、26 年は 7 月 1 日現在、それ以外については 6 月 1 日現在
出典：商業統計より

小売業の商店数及び売場面積の推移



注) 平成3～9年、26年は7月1日現在、それ以外については6月1日現在
出典：商業統計より

小売業の年間販売額及び従業者数の推移



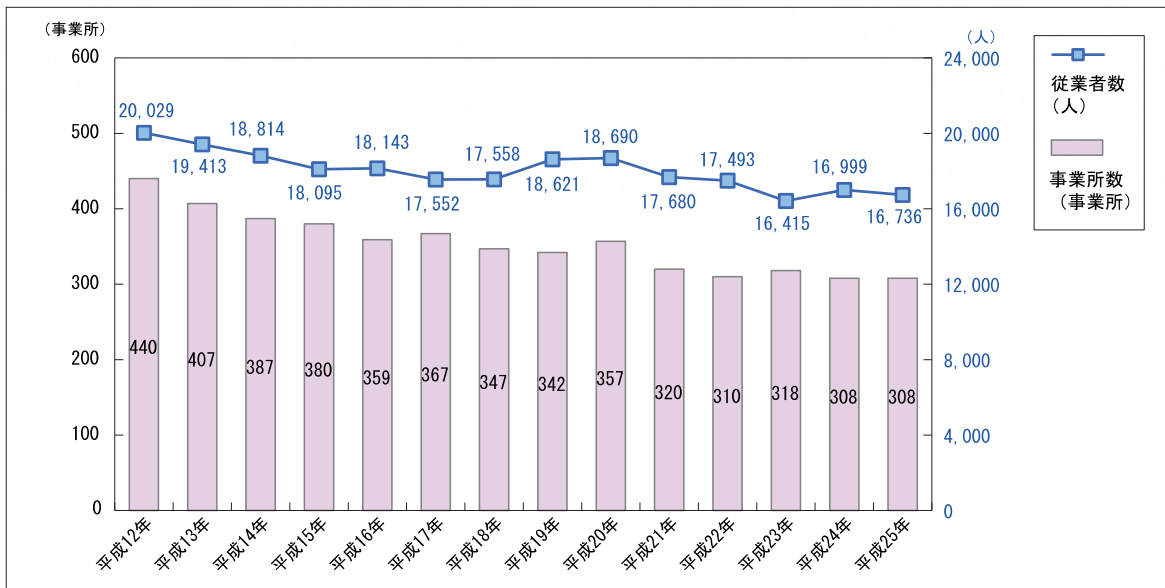
注) 平成3～9年、26年は7月1日現在、それ以外については6月1日現在
出典：商業統計より

②工業

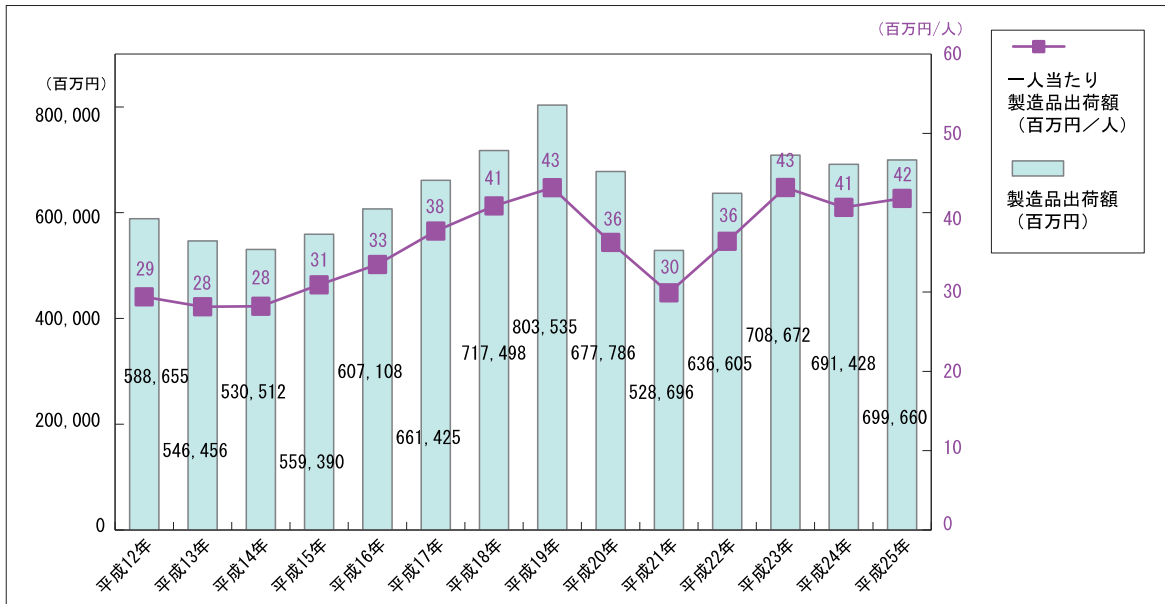
本市の工業は、平成 25（2013）年において事業所数が 308 事業所、従業者数が 16,736 人、製造品出荷額が約 6,997 億円となっています。

平成 12（2000）年から平成 25（2013）年の推移をみると、事業所数は減少傾向にあるものの、近年は横ばいで推移しています。従業者数は平成 19（2007）年は増加に転じますが、その後、減少傾向で推移しています。製造品出荷額については、一人当たり製造品出荷額は、平成 21（2009）年より増加に転じ、近年は横ばいで推移しています。

事業所数及び従業者数の推移



製造品出荷額及び一人当たり製造品出荷額の推移



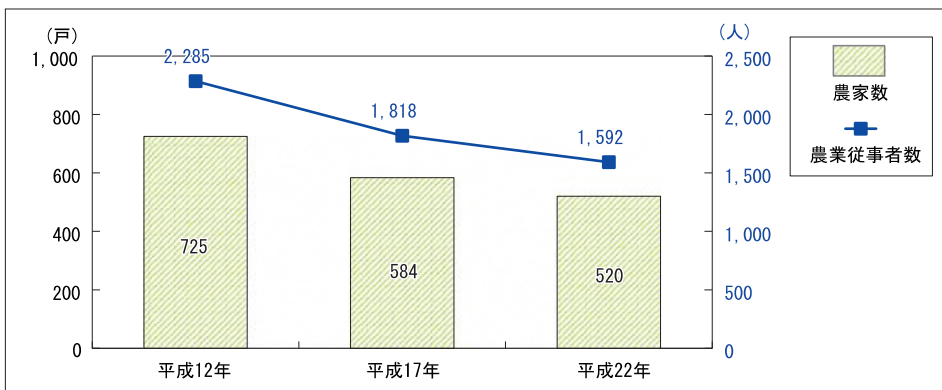
注) 各年 12 月末日現在、※平成 23 年を除く
 注) 平成 21 年に産業分類が改定されている。
 注) 平成 23 年は経済センサス-活動調査(平成 24 年 2 月 1 日期日)による。 出典：枚方市統計書(平成 26 年)より

注) 平成 20 年までは、経済産業省が公表した確定値である。
 注) 従業者 4 人以上の事業所の集計である。

③農業

平成 22（2010）年時点で、枚方市の農家数は 520 戸、農業従事者数は 1,592 人となっており、平成 12（2000）年から比較して減少傾向となっています。

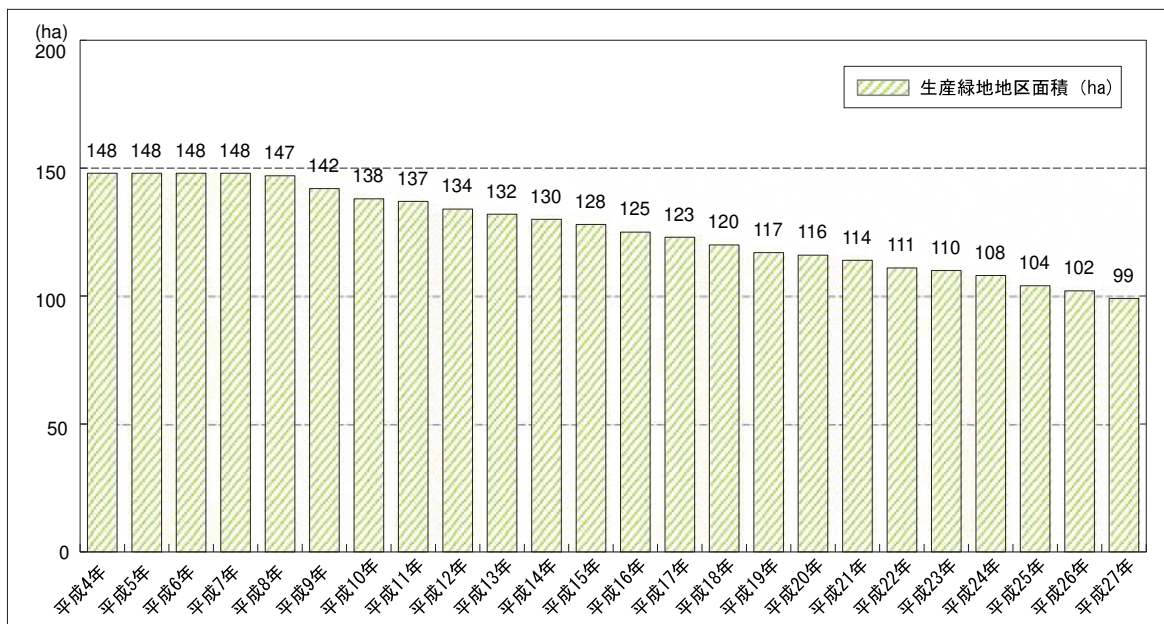
農家数及び農業従事者数の推移



注) 販売農家^{※1}のみの数値。
出典：枚方市統計書より

本市では、市街化区域^{※2}内の農地については、農地保全を図る生産緑地地区^{※3}として 459 地区を指定しており、その面積の合計は 約 99ha となっています。生産緑地地区の面積は、当初に指定を行った平成 4（1992）年度の約 148ha（543 地区）から一貫して減少しています。

生産緑地地区の推移（平成 4（1992）年度から平成 27（2015）年度まで）



※ 1：販売農家

経営耕地面積が 30 a 以上または農産物販売金額が 50 万円以上の農家のことです。

※ 2：市街化区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する区域で、既に市街地を形成している区域、及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域として、都市計画法に基づき都道府県知事等が指定する区域のことです。

※ 3：生産緑地地区

良好な都市環境を確保するため、農林漁業との調整を図りつつ、都市部に残存する農地等の計画的な保全を図る地区として、都市計画に定められた地区のことです。

4) 土地利用の動向

① 土地利用の状況

市内の土地利用状況は、平成 22（2010）年度に実施された都市計画基礎調査^{*1}において、自然的土地利用が約 2,038.1ha（約 31.3%）、都市的土地利用^{*2}が約 4,478.7ha（約 68.7%）となっています。

内訳を見ると、宅地が約 3,561.1ha（約 54.6%）で都市全体の半数以上を占めており、次いで農地が多く約 704.9ha（約 10.8%）、山林が約 564.6ha（約 8.7%）となっています。

土地利用別面積

			面積 (ha)			構成比 (%)
			市街化区域	市街化調整区域	総計	
都市的土地利用	宅地	一般市街地	2,483.1	47.5	2,530.6	38.8
		集落地	272.7	39.6	312.3	4.8
		商業業務地	215.3	38.1	253.4	3.9
		工場地	410.2	54.6	464.8	7.1
		小計	3,381.3	179.8	3,561.1	54.6
	公共施設	113.8	51.7	165.5	2.5	
	官公署	18.9	2.2	21.1	0.3	
	学校	235.1	64.3	299.4	4.6	
	道路・鉄軌道敷	97.3	14.8	112.1	1.7	
	公園・緑地	44.8	124.3	169.1	2.6	
	運動場・遊園地	39.5	23.5	63.0	1.0	
	社寺敷地・公開庭園	23.6	3.7	27.3	0.4	
	墓地	12.2	9.1	21.3	0.3	
	その他の空地	18.8	20.0	38.8	0.6	
小計	3,985.3	493.4	4,478.7	68.7		
自然的土地利用	農地	田・休耕地	84.5	601.5	686.0	10.5
		畑	5.1	13.8	18.9	0.3
		小計	89.6	615.3	704.9	10.8
	山林	56.8	507.8	564.6	8.7	
	水面	33.9	132.2	166.1	2.5	
	低湿地・荒蕪地	50.9	248.0	298.9	4.6	
	原野・牧野	0.5	303.1	303.6	4.7	
小計	231.7	1,806.4	2,038.1	31.3		
合計		4,217.0	2,299.8	6,516.8	100.0	

出典：都市計画基礎調査（平成 22 年度） 大阪府調査より

※ 1：都市計画基礎調査

都市計画法第 6 条に基づき、都市における人口、産業、土地利用、交通などの現況などを定期的に把握し、客観的・定量的なデータに基づいた都市計画の運用を行うために、都道府県が実施する基礎調査のことです。

※ 2：都市的土地利用

住宅用地、商業用地、工業用地、一般道路などの主として人工的な土地利用のことで、農地や森林などの自然的土地利用以外の土地利用の総称です。

② 用途地域の指定状況

本市は、市域の全てが東部大阪都市計画区域に含まれており、昭和 45（1970）年 6 月に市街化区域及び市街化調整区域^{※1}を定める区域区分の当初の決定（いわゆる線引き）が行われ、それ以降に数回の見直しを経て、平成 28（2016）年 3 月時点においては、都市計画区域^{※2}の面積の約 6,512ha に対して、約 4,188ha（約 64.3%）が市街化区域、約 2,324ha（約 35.7%）が市街化調整区域となっています。

市街化区域に対応する用途地域^{※3}については、住居系用途地域 約 3,390ha（約 80.9%）、商業系用途地域 約 133ha（約 3.2%）、工業系用途地域 約 665ha（約 15.9%）を指定しています。

用途地域の指定状況（平成 28 年 3 月時点）

分類	地 域 名	面積 (ha)	面積割合 (%)
住居系	第一種低層住居専用地域	約 908	約 21.7
	第二種低層住居専用地域	約 91	約 2.2
	第一種中高層住居専用地域	約 1,336	約 31.9
	第二種中高層住居専用地域	約 559	約 13.3
	第一種住居地域	約 266	約 6.4
	第二種住居地域	約 203	約 4.8
	準住居地域	約 27	約 0.6
	小 計	約 3,390	約 80.9
商業系	近隣商業地域	約 100	約 2.4
	商業地域	約 33	約 0.8
	小 計	約 133	約 3.2
工業系	準工業地域	約 341	約 8.1
	工業地域	約 94	約 2.2
	工業専用地域	約 230	約 5.5
	小 計	約 665	約 15.9
	合 計	約 4,188	100

※ 1：市街化調整区域

都市計画区域のうち市街化を抑制すべき区域として、都市計画法に基づき都道府県知事等が指定する区域のことです。市街化調整区域では、開発・建築行為を抑制する規制が適用されます。

※ 2：都市計画区域

自然的・社会的条件、人口、産業、土地利用、交通量等の現況とその推移を考慮して一体の都市として、総合的に整備し、開発及び保全する必要のある区域として指定されたものです。

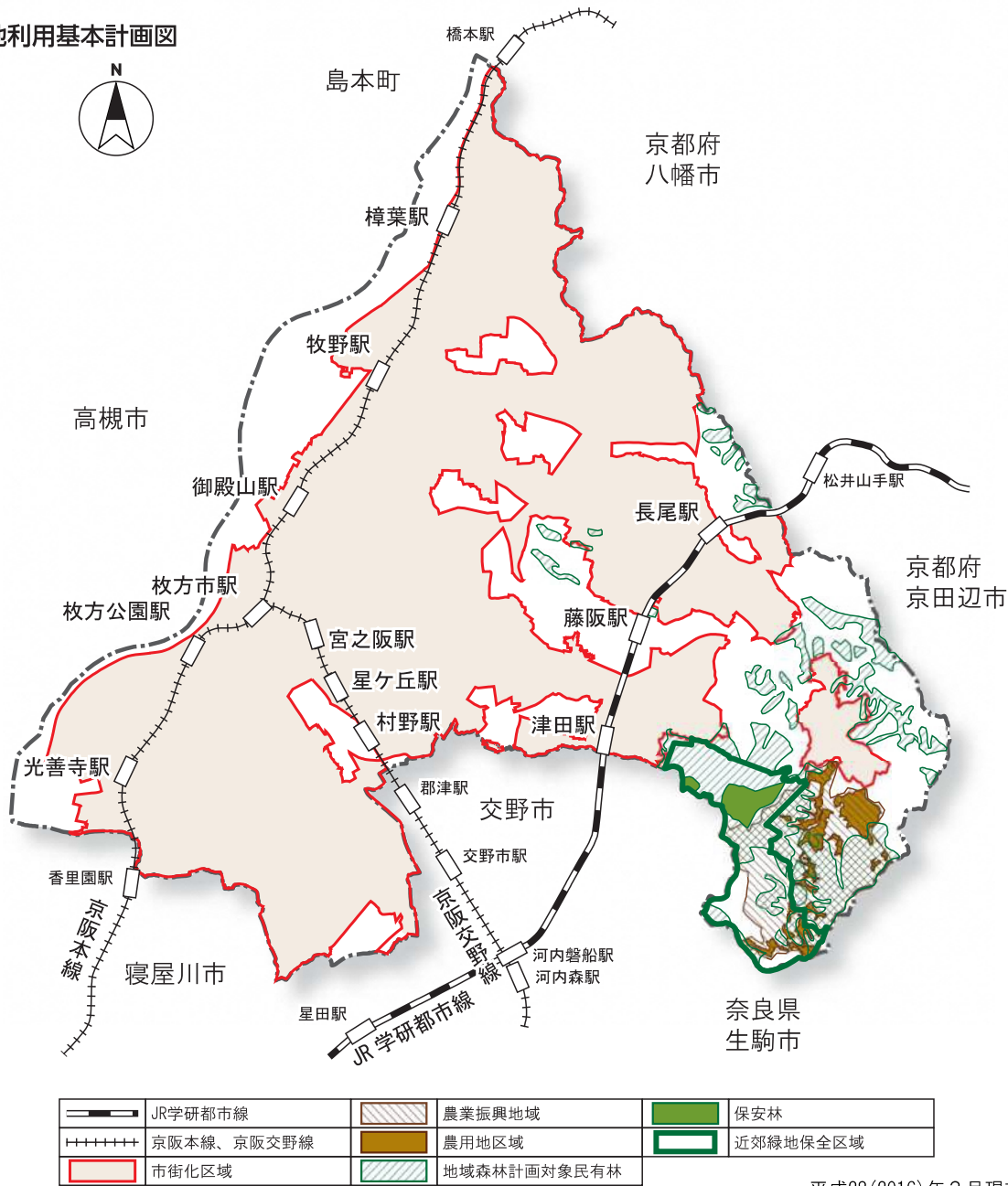
※ 3：用途地域

市街地の類型に応じて住居の環境の保護または業務の利便の増進を図るなど、適正かつ合理的な土地利用を実現するため、市街地を 12 種類の地域類型のいずれかに指定する都市計画のことです。

③ 土地利用関連法規制の状況

近郊緑地保全区域^{※1}、地域森林計画対象民有林^{※2}、農業振興地域^{※3}などが、概ね市街化区域外に指定されています。

土地利用基本計画図



平成28(2016)年3月現在

※1：近郊緑地保全区域

近畿圏の保全区域内（近畿圏整備法による）では近畿圏の保全区域の整備に関する法律により、無秩序な市街化の防止や、住民の健全な心身の保持・増進、公害や災害の防止、文化財や緑地、観光資源等の保全などを目的として指定されるものです。

※2：地域森林計画対象民有林

森林法第5条に基づき、都道府県知事が5年ごとに10年を1期としてたてる地域森林計画の対象となる民有林のことです。民有林とは国が所有する国有林以外の森林のことです。

※3：農業振興地域

農用地として相当規模の土地がある、農業生産性の向上などが図られる見込みが確実である、農業上の利用の高度化を図ることが相当であるなどの理由から、一体として農業振興を図るべき地域として、農業振興地域の整備に関する法律に基づき、都道府県知事が指定した区域のことです。

5 主要課題

1) 少子高齢化・人口減少

- ・日本国内の総人口については、減少していくことが推計されており、周辺都市においては既に人口が減少している状況となっておりますが、本市においても同様に減少傾向が続いています。また、老年人口は、緩やかな増加傾向、年少人口については出生率の低迷から減少していく傾向となっており、少子高齢化は今後も進展していくことが推計されています。

人口減少の進展は、局地的な差はあるものの、一般的に市街地の人口密度の低下につながり、これにより、生活サービス施設などを利用する人が減少するなど、都市機能の維持が困難化する要因となります。

さらに、日常的な移動手段となる公共交通機能の低下や、住宅地における空き地・空き家の増加などの様々な都市的課題を顕在化させていく要因となります。

また、少子高齢化の進展は、生産年齢人口の減少などによる市税収入の減少や社会保障関係費の増大をもたらす、財政面においても大きな影響を及ぼす要因となります。

こうしたことから、少子高齢化や人口減少に対応した計画的な都市づくりを促進していくことが求められています。

- ・道路などの都市基盤^{※1}の整備状況を考慮せずに、新たに市街地を拡大し続けることは、既成市街地の低密度化を招くとともに、新たな施設整備の助長や将来的な維持・更新費用の増加が生じるなど、行政コストの増大につながります。

住宅地については、医療、福祉、商業などの都市機能の提供が受けられ、公共交通が確保されるエリアへの立地を促進していくことが、快適に生活ができる都市環境を保つことにつながります。

市街地の拡大は、主要な幹線道路の沿道において産業系用地の確保を図る場合や、鉄道駅周辺で住宅地や生活サービス施設を立地させる場合など、地域に必要とされ、計画的な市街地の形成が見込まれるものを除き、抑制していくことが求められています。

2) 都市機能や産業

- ・鉄道などの公共交通による利便性が高いエリアに都市拠点を配置し、医療、福祉、商業などの生活サービスの都市機能の充実などを図ることが求められています。

また、都市拠点などの公共交通による交通利便性の高いエリアにおいては、都市の魅力や活力を高める文化施設などの都市機能の充実などを図ることが求められています。

- ・本市の産業の拠点となる工業系の用途地域が設定されているエリアでは、工場移転や撤退などによ

※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・鉄道等基幹交通施設、上下水道、電気・ガス等エネルギー関連施設、ごみ・汚水等処理施設などのことです。

る跡地において住宅開発が行われるなど、土地利用の転換が進みつつあります。

市内の企業団地などを中心に、工業などの産業集積や操業しやすい環境づくりを図るとともに、流通業務などを含めた市内産業の活性化を図ることが求められています。

- ・ 現在、整備が進められている新名神高速道路、第二京阪道路や国道1号などの主要な幹線道路によりもたらされる交通利便を生かして、道路沿道における商業、工業及び流通業務などの産業集積を進めていくことが求められています。
- ・ 高齢者の健康増進を図るなど、年齢構成の変化や多様なニーズに対応したスポーツの機会が提供できるよう、地域に応じたスポーツ環境の整備充実を図ることが求められています。

3) 交通

- ・ 平成22（2010）年3月の第二京阪道路の全線開通に伴い、周辺の道路が整備され渋滞状況の改善が見られたものの、依然として市内の交通渋滞の緩和が課題となっています。
新名神高速道路や市内の幹線道路の整備の促進などにより、交通渋滞の緩和や都市間交流の活性化、災害時の広域的な輸送ルートの確保などにつながる広域的な道路ネットワークを充実していくことが求められています。
- ・ 市内を通る広域的な幹線道路、周辺都市や都市拠点間の交流などを担う主要な幹線道路については、市内外の移動の利便を高めるとともに、市民の日常生活や産業・経済活動が円滑に行えるよう、計画的な整備を図るなど、道路ネットワークを充実させていくことが求められています。
- ・ 市民の日常生活に必要な移動を支える持続可能な公共交通機能の確保や、利用しやすい環境づくりなどによって、公共交通ネットワークを充実させていくことが求められています。
- ・ 鉄道駅などの周辺には快適な歩行環境の確保を行い、公共施設などにはバリアフリー化を行うなど、多くの人々が安全、安心に利用できるとともに、回遊し賑わいを創出することができる環境を整えていくことが求められています。

4) 公共施設

- ・ 公共施設の多くが整備後30年を超えてきており、今後、維持・更新費用の増加が見込まれます。また、将来的な人口減少に伴う施設の利用者数の見込みや、少子高齢化による利用者の年齢構成が変化することが想定されます。
既存施設などのストックを十分に活用するとともに、施設需要に合わせた目的や機能の見直し、他の施設との複合化や廃止も含めた総量の最適化を図ることが求められています。

- ・将来的に厳しい財政状況が予測されるなか、新たに行う整備については、より一層必要性が高く優先的に整備すべきものへ重点化を図るなど、効率的・効果的な公共投資に努めていくことが求められています。

5) 都市緑化及び緑地保全

- ・地域住民に緑による憩いの空間を提供する公園や緑地については、計画的な整備などを図ります。都市計画に定められた都市計画公園^{*1}及び緑地は、長期に渡り整備がなされないまま、建築制限だけが長期間に及ぶものもあり、適切に見直しを行っていくことが求められています。
- ・良好な都市環境の形成、地球温暖化^{*2}をはじめとする環境問題への対応や生物多様性^{*3}の確保の観点から、緑の確保は欠かせません。
本市には、淀川や里山^{*4}などの貴重な自然資源を有していますが、その一方で、市街地の緑地は少なく、良好な都市環境を形成する農地や社寺林・孤立林は減少しつつあります。
また、里山における森林管理が不十分である状況や耕作放棄地など、維持管理の担い手不足などにより、緑の質の低下が進んでいます。
これら都市に残された貴重な自然地や農地などを保全するとともに、都市緑化を促進していくことが求められています。
- ・農地については減少傾向にあり、市街地に残された農地の営農環境の保全を図っていくとともに、身近にふれることができる貴重な緑地として活用していくことが期待されています。

※ 1：都市計画公園

都市計画に定められた公園のことです。

※ 2：地球温暖化

近年、人間の活動に伴い温室効果ガス（二酸化炭素やメタンガス等）の大気中の濃度が増加することにより、地球の気温が上昇し、自然や生活環境に影響が生じる現象のことです。

※ 3：生物多様性

すべての生物間に違いがあること。動物・植物・微生物など様々な生物がいる「種の多様性」、同じ種の中でも異なる遺伝子により個性がある「遺伝子の多様性」、森林・里山・河川・湿原など様々なタイプの自然がある「生態系の多様性」を意味する包括的な概念です。

※ 4：里山

樹林地、農耕地、ため池、水路及び集落や屋敷林が連たんする景観で、一体となった地域のことです。

6) 都市景観、居住環境

- ・枚方を象徴する自然風景やかつての宿場町などの歴史的景観が、住宅開発などにより失われないよう保全するとともに、ゆとりあるまち並みや、都市的な魅力を創出することで、良好な都市景観の形成を促進していくことが求められています。
- ・市民の本市への定住意向は高く、「住宅都市」としてのイメージが定着しつつあります。居住者により快適な生活を実現できるよう、良好な居住環境を提供していくことが求められています。
- ・人口減少の進展に伴い、増加していくことが予想される管理不良な空き家・空き地の発生抑制、適正管理及び活用を促進していくことが求められています。

7) 都市防災

- ・平成7（1995）年の阪神・淡路大震災、平成23（2011）年の東日本大震災、平成28（2016）年の熊本地震などは、各地で甚大な被害をもたらし、改めて防災・減災の重要性を再認識させられる災害となりました。また、近い将来には、南海トラフ巨大地震*1などの大規模地震の発生が予想されています。

本市では、高低差がある斜面地などもあり、土砂災害の危険性がある箇所が点在しています。また、近年、多発している局地的集中豪雨や台風により、浸水被害も懸念されています。今後、あらゆる大規模な自然災害に備えて、都市全体の防災機能を強化させるとともに、地域防災力を向上させる取り組みを促進していくことが急務となっており、災害に強い都市づくりを進めていくことが求められています。

※ 1：南海トラフ巨大地震

南海トラフは、静岡県の駿河湾から九州東方沖まで続く深さ 4000 メートル級の海底の溝（トラフ）で、フィリピン海プレートがユーラシアプレートの下に沈み込む境界にあり、総延長は約 770 キロメートルです。この「南海トラフ」沿いの広い震源域で連動して起こると警戒されているマグニチュード (M)9 級の巨大地震のことです。

第2章

全体構想

- 1 都市づくりの基本目標
- 2 めざすべき都市構造
- 3 部門別の方針

都市づくりの基本目標

1 将来都市像

第5次枚方市総合計画では、めざすまちの姿として「持続的に発展し、一人ひとりが輝くまち 枚方」と定め、効率的にコンパクトなまちづくり^{※1}を進めるなど、少子高齢化や人口減少に応じた施策を展開することにより、より暮らしやすいまちづくりを進め、更なるまちの魅力の向上を図り、人口減少社会においても発展し続けるまちづくりを進めることとしています。

また、本市においては、枚方市SDGs取組方針を策定し、SDGsの達成に向けた取り組みを推進しています。SDGs（持続可能な開発目標）は、令和12(2030)年のあるべき姿を「誰一人取り残さない」としており、第5次枚方市総合計画のめざすまちの姿と親和性が高く、「枚方市都市計画マスタープラン」における都市全体の観点からのまちづくりの取り組みは、SDGsの環境・社会・経済の3側面における統合的な取り組みにつながります。



「枚方市都市計画マスタープラン」では、SDGsの達成に向けた取り組みを推進し、総合計画で示された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

まち・ひと・自然がつながり、持続的に発展する都市

※1：コンパクトなまちづくり

都市部の有効利用や中心部での都市機能の集約化などにより、徒歩などによる移動性を重視した都市形態またはその都市政策のことです。

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、次に示す都市づくりの基本方針を設定します。

基本方針

- 1 便利で快適に暮らせる計画的な都市づくり
- 2 都市基盤や公共交通ネットワークが充実した都市づくり
- 3 安全安心の都市づくり
- 4 水や緑の豊かな地域資源を生かし、質が高く潤いのある都市づくり

1 便利で快適に暮らせる計画的な都市づくり

少子高齢化、人口減少の進展、産業構造や住民ニーズなど、本市を取り巻く社会情勢の変化に対応し、持続的な発展を続けるために公共交通ネットワークを軸とした都市拠点を形成し、医療、福祉、商業などの都市機能に関する施設や住宅の立地の適正化を促進するなど、計画的な都市づくりを進めます。

また、徒歩、自転車等による利用を想定して、誰もが快適で安心して利用できる公共空間を充実させます。

行政投資を効率的に行い、都市活力を維持する観点から、住宅地の外延部への拡大などの新たな市街地の拡大については、良好な都市づくりに必要なものを除き抑制していくことを基本とします。

国道1号などの主要な幹線道路の沿道や工業地においては、社会・経済活動を促進していくために、商業、工業及び流通業務などの産業集積を図ります。

2 都市基盤や公共交通ネットワークが充実した都市づくり

都市の活力の向上に向けて、第二京阪道路、新名神高速道路や幹線道路で構成される道路ネットワークの充実をはじめとして、公園、下水道などの都市基盤の効率的・効果的な整備、適正な管理を促進します。

将来的な人口減少などの社会情勢の変化などを踏まえ、新たに行う公共施設の整備においては、計画的な整備を促進しつつ、既存施設の適正な管理や最適化などの既存ストック^{*1}の有効活用を図ります。

周辺都市や都市拠点間などをつなぎ、都市居住者の日常生活の移動などの利便を支える公共交通を持続可能なものとし、公共交通ネットワークの充実を図ります。

3 安全安心の都市づくり

市民一人ひとりが安全・安心に対する意識を高めるなど、地域防災力の向上に向けた取り組みを促進するとともに、安全で安心に居住することができるように、都市の不燃化、延焼遮断帯^{*2}あるいはは

※1：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。

※2：延焼遮断帯

地震時などにおいて市街地大火を阻止する機能を果たす、道路、河川、鉄道、公園等の都市施設と、それらの沿線の一定範囲に建つ耐火建築物により構築される帯状の不燃空間などを意味します。

避難場所となる公園やオープンスペースの確保、道路橋梁、下水道といった都市基盤や建築物の計画的な耐震化などにより防災機能の強化を図り、災害に強い都市づくりを進めます。

局地的集中豪雨や台風の発生が懸念されており、降雨時における雨水を適切に河川に排出できるように、下水道の計画的な整備を図るとともに、市街地における雨水の流出抑制対策を促進します。

安全を実感することができ、安心して快適に生活できるように、都市のバリアフリー^{※1}化を促進するとともに、ユニバーサルデザイン^{※2}の考え方に基づいた都市づくりを促進します。

4 水や緑の豊かな地域資源を生かし、質が高く潤いのある都市づくり

淀川や里山などの水と緑が豊かな自然資源や、枚方宿をはじめとする歴史的資源などの地域資源を保全し、次世代に継承していきます。

さらに、こうした地域資源を生かし、市民が愛着を持ち、多くの人が訪れたいと思える賑わいと魅力ある都市づくりを進めます。

都市に暮らす人々が質の高い生活を送れるよう、日常生活を支える都市機能や道路などの都市基盤を整えるとともに、公園及び緑地の整備や都市緑化を図るなど、良好な都市環境の形成を促進します。

既成市街地における良好な居住環境を保全し、開発や建築行為などによる土地利用の更新時には、秩序ある土地利用の誘導を図るなど、魅力ある居住環境の形成に取り組みます。

第二京阪道路などの主要な幹線道路の沿道や河川の沿岸などにおいては、周辺の建築物などを含めた良好な景観を創出するなど、魅力的な都市景観の形成を促進します。

農地のもつ緑地機能、良好な都市環境を形成する都市農業の必要性などを積極的に評価し、営農環境を保全します。

また、都市にある農地は、食料生産をはじめ、良好な都市環境の形成や災害時における避難空間の確保、雨水の保水などの様々な役割を担い、身近にふれることができる貴重な緑地として保全や活用を図ります。

※1：バリアフリー

障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（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、心理的な全ての障壁の除去という意味でも用いられます。

※2：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。

めざすべき都市構造

本市の自然や地形については、西に淀川、東に山地、北と南に丘陵があり、東西に船橋川、穂谷川、天野川が流れています。これらの特徴を踏まえた都市づくりを進めます。

市内には、淀川沿いに走る京阪本線や天野川沿いに走る京阪交野線、及び市の東部を南北に走るJR学研都市線の3本の鉄道網と12の鉄道駅を有し、主要な鉄道駅を中心としたバス路線がネットワーク化されています。

鉄道やバスなどによりもたらされる交通利便を生かし、公共交通を軸とした都市の形成を促進していくために、鉄道駅などの周辺においては、周辺地域の中心となる都市拠点を配置し、それぞれの特性に応じて居住及び都市機能の集積を図るなど、計画的な都市づくりを進め、集約型都市構造^{*1}の実現をめざします。

都市拠点においては、それぞれの特性や地域資源の活用を図りながら、拠点相互の連携と都市機能の集積などにより、医療などの各種サービスの提供が図られるとともに、多くの人が訪れ交流することにより賑わいと魅力ある拠点の形成を促進します。

新名神高速道路や第二京阪道路、国道1号などの大都市圏をつなぐ広域的な幹線道路や、都市拠点などを結ぶ幹線道路の道路ネットワークは、市内外の交流を促進させる経済産業の大動脈となり都市の骨格を形づくる「都市間交流軸」として充実を図ります。

都市間交通を担う鉄道網と、都市拠点などを結ぶバス路線網による公共交通ネットワークにおいては、相互の結節性を高めるとともに、計画的な都市づくりとの連携によって公共交通を持続させ、都市拠点間や生活圏域などからの移動を支える「生活交流軸」として充実を図ります。

集約型都市構造の実現に向けて

居住や医療、福祉、商業などの都市機能の誘導、持続可能な公共交通の確保などに関する事項を位置づけた立地適正化計画を作成し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク^{*2}」の計画的な都市づくりを進めます。

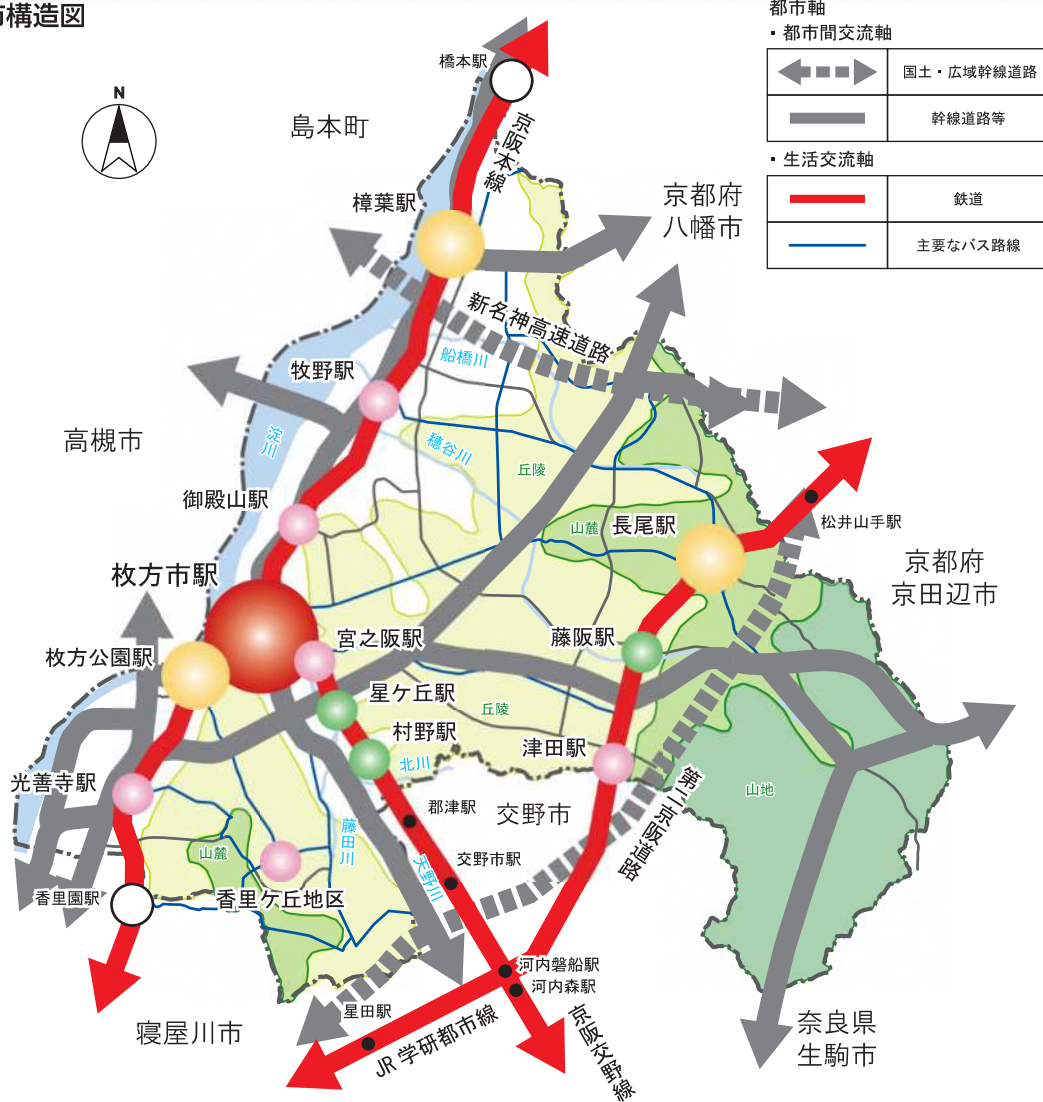
※1：集約型都市構造

都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約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連携などを図った都市のことです。





※2：コンパクトシティ・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・商業等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。

都市構造図



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 ^{※1} 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、アミューズメント施設 ^{※2} 等を活用した人が集まる広域観光交流の拠点とします。
	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、香里ヶ丘地区については、周辺エリアの中心となる拠点とします。
	生活拠点	藤阪駅、星ヶ丘駅、村野駅の周辺は、鉄道駅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。

※橋本駅については、八幡市都市計画マスタープランに「地域生活拠点」として位置づけられ、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」として位置づけられています。

※1：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。

※2：アミューズメント施設

快適な生活環境を営むための娯楽施設、レジャー施設のことをいいます。

部門別の方針

1 土地利用

本市がめざす将来都市像を実現するため、土地利用の方針においては、都市拠点などにおける都市機能の充実などを図り、多様な都市機能や公共交通などにより各種サービスが持続的に提供される良好な居住環境の維持・形成を図るとともに、豊かな自然環境を保全・活用することで、都市的土地利用と自然的土地利用が調和した都市環境を形成していくことをめざします。

また、新たな市街地の拡大は良好な都市づくりに必要なものを除き抑制していくこととします。

1) 都市的土地利用

① 都市拠点系土地利用

広域都市機能集積ゾーン

これまで培われてきた歴史・文化や水・緑などの地域資源と公共交通によりもたらされる交通利便を生かし、さらなる魅力と賑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を促進し、広域都市圏の中心機能を担うエリアにふさわしい多様な都市機能の集積を図ります。

また、これらの多様な都市機能と調和した利便性が高く魅力あふれる市街地の形成を促進し、都市居住の集積を図ります。

都市機能集積ゾーン

周辺地域を含めた中心的な機能を担うエリアとして、公共交通によりもたらされる交通利便を生かし、生活サービスなどの多様な都市機能の集積などを図ります。

また、これらの機能と調和した利便性が高く良好な居住環境の形成を促進し、都市居住の誘導を図ります。

生活利便ゾーン

公共交通によりもたらされる交通利便を生かし、周辺地域における居住者の生活利便の向上を図ります。

② 居住系土地利用

居住ゾーン

主として住宅地としての土地利用を図り、生活サービスをはじめとする都市機能にアクセスすることができる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。

都市計画法第34条第11号に基づき条例で指定される区域内の「ある一定の開発行為が緩和される区域」は、「市街化調整区域」となっており、市街化を抑制する事が基本的な考え方となるため、積極的に居住を誘導することはせず、既に形成されている住宅地の居住環境の保全を図ります。

なお、市街化区域に隣接し、地域のまちづくりに資するものと認められ、将来的に市街化区域編入も検討できる場合は、一定の都市的土地利用を図ることにより都市の健全な発展を促します。

③ 産業系土地利用

工業集積ゾーン

国道1号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

住工が混在するエリアにおいて、住宅地の居住環境の保全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、工場の移転などにより土地利用の変化が生じる地区については、地域の将来像を見据え、操業環境の保全などを図ります。

沿道産業集積ゾーン

国道1号などの主要な幹線道路の沿道においては、道路の交通利便を生かし沿道機能の増進を図るとともに、周辺環境や景観に配慮しつつ、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

市街化を抑制する「市街化調整区域」に指定されており、開発行為は原則として抑制されています。市街化の抑制を基本的な考え方として、主として自然環境の保全と農地・集落環境の維持、保全を図ります。

環境共生ゾーン

市街化を抑制する「市街化調整区域」に指定されており、市街化の抑制を基本的な考え方として、地域環境と調和を図りながら、主として農地の保全・活用を図ります。

なお、市街化区域に隣接し、地域のまちづくりに資するものと認められ、将来的に市街化区域編入も検討できる場合は、一定の都市的土地利用を図ることにより都市の健全な発展を促します。

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、令和2(2020)年10月時点では、茄子作高田地区や村野駅周辺地区が設定されています。

こういった保留区域の設定がされ、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の関係機関との調整を図ります。

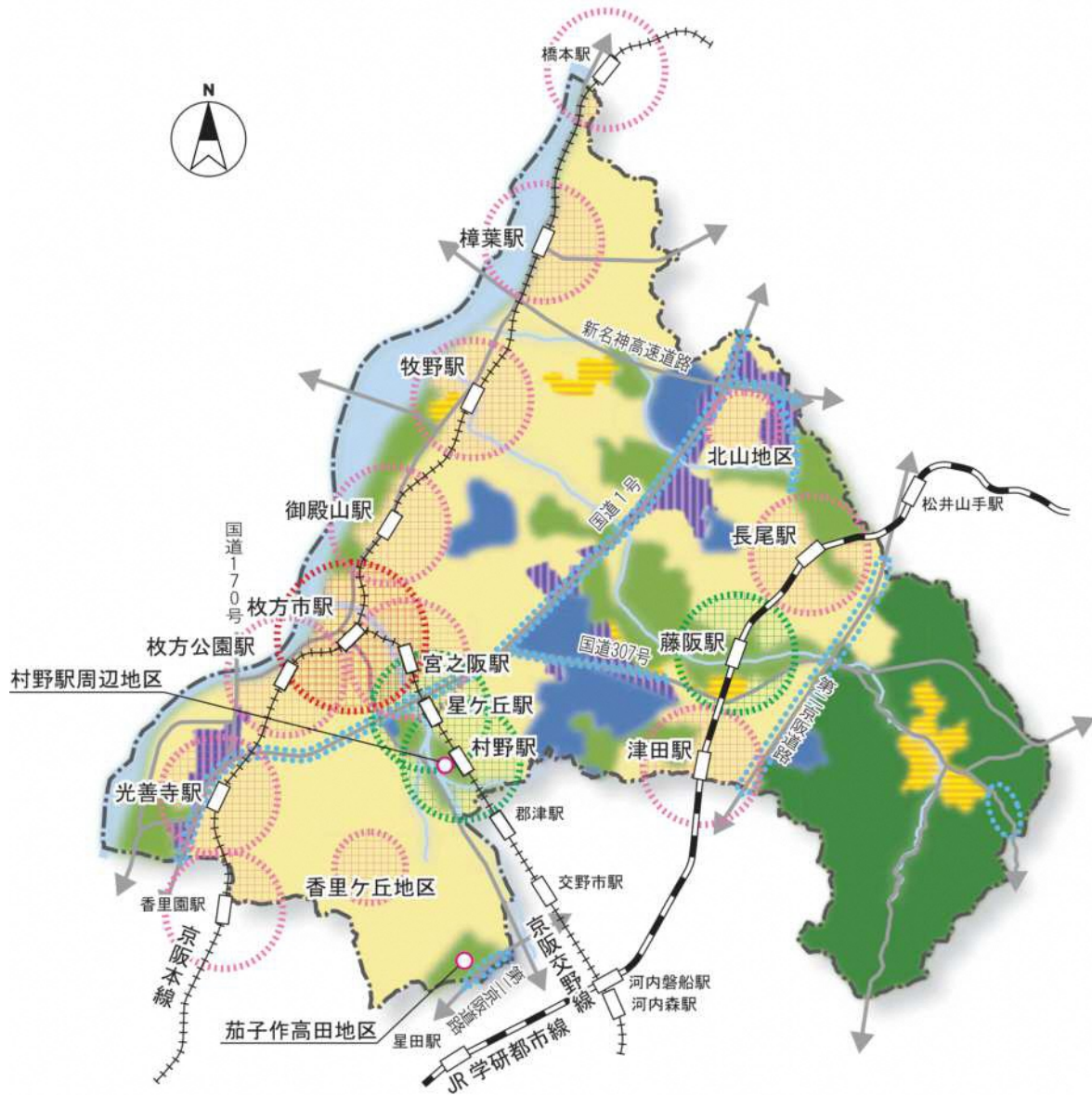
4) 大規模跡地などの土地利用転換について

工場などの大規模な跡地などにおいては、低未利用地の発生を抑制することや、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。

土地利用の基本方針

区分	土地利用の基本方針		
都市的	都市拠点系	広域都市機能集積ゾーン	
		基本方針	広域エリアの中心的な機能を担うため、商業・業務・行政などの多様な都市機能の集積や、それらと調和した魅力あふれる市街地の形成を促進し、都市居住の集積を図ります。
		都市機能集積ゾーン	
		基本方針	周辺エリアの中心的な機能を担うため、生活サービスなどの多様な都市機能の集積を図ります。 また、これらの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促進し、都市居住の誘導を図ります。
		生活利便ゾーン	
		基本方針	公共交通の交通利便を生かし、周辺地域における居住者の生活利便の向上を図ります。
	居住系	居住ゾーン	
		基本方針	生活サービスをはじめとする都市機能にアクセスすることができる良好な居住環境の形成を図ります。
		環境共生居住ゾーン	
		基本方針	農地などの地域資源の保全・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。
	産業系	工業集積ゾーン	
		基本方針	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を図ります。
住工協調ゾーン			
基本方針		住宅地の居住環境の保全や調和を図りながら、主として商業や工業などの複合的な産業集積を図ります。	
自然環境・環境保全	沿道産業集積ゾーン		
	基本方針	幹線道路の沿道という立地条件を生かし、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。	
	自然環境・農地ゾーン		
	基本方針	緑や水辺空間などの自然環境の保全や農地・集落環境の維持・保全を図ります。	
自然環境・環境保全	環境共生ゾーン		
	基本方針	市街化の抑制を基本的な考え方として、地域環境と調和を図りながら、主として農地の保全・活用を図ります。	

土地利用方針図



凡例

都市的	都市拠点系	広域都市機能集積ゾーン
		都市機能集積ゾーン
		生活利便ゾーン
	居住系	居住ゾーン
		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
	環境保全・保留地	自然環境・農地ゾーン
		環境共生ゾーン
茄子作高田地区・村野駅周辺地区		
		JR学研都市線
		京阪本線、京阪交野線
		幹線道路
		河川

2 交通

広域都市圏における連携の強化や都市交通の円滑な交通処理を図るとともに、交通手段間の連携強化を図ることにより、集約型都市構造の軸となる道路や持続可能な公共交通を実現し、総合的な交通体系の形成をめざします。

計画的な都市づくりと連携した総合的かつ計画的な交通施策を促進するため、総合交通計画の取り組みを進めます。

安全を実感できるよう快適な歩行空間と自転車通行空間の確保を推進します。

なお、都市計画道路^{※1}については、今後の社会情勢の変化などを踏まえて、必要に応じて見直しを行います。

1) 道路

種別	路線数	計画延長	整備済延長
自動車専用道路	2	約 7.70km	約 3.41km
幹線街路	44	約 91.10km	約 58.66km
区画街路	14	約 5.85km	約 1.89km
特殊街路	2	約 1.21km	約 1.21km
合計	62	約 105.86km	約 65.17km

都市計画道路の計画内容及び整備済延長：
平成 28（2016）年 3 月現在
都市計画道路の整備率・・・約 62%

① 国土幹線道路・広域幹線道路

- ・新名神高速道路（都市計画名称は新名神自動車道）については、第二京阪道路（都市計画名称は大阪枚方京都線）とともに、国土の広域連携を担う高速道路ネットワークの一部となるもので、自動車専用道路として都市計画に定められています。

新名神高速道路については、国土軸の強化や、効率的な物流機能の向上などを図るための国土幹線道路として、第二京阪道路については、大阪や京都の大都市圏を結ぶ広域幹線道路として位置づけられます。

- ・新名神高速道路については、本市域においては北部エリアを横断する線形で、隣接市に IC、JCT（インターチェンジ、ジャンクション）が設けられる計画として、周辺環境や景観に配慮した事業が進められています。他都市との連携強化、災害時の緊急輸送ルート^{※2}の確保などにより、本市へもたらす効果が期待されることから、整備の促進を図ります。

② 幹線道路

- ・国道 1 号（都市計画名称は枚方国道線）、国道 170 号をはじめとして、近隣都市圏との交流を担いつ

※ 1：都市計画道路

都市計画に定められた道路のことです。

※ 2：緊急輸送ルート

地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらと連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点と相互に連絡する道路のことです。

つ都市の骨格となる道路を幹線道路として位置づけを行います。

- ・都市間の交流や物流などを通じて社会経済活動の活性化を図っていくため適切な道路環境の保全や整備の促進を図ります。
- ・新名神高速道路のアクセス道路となる内里高野道線をはじめとして、関連する道路・公園などの整備を促進します。
- ・淀川対岸の北摂地域などを含めた広域都市圏の交流促進を図るため、淀川渡河橋（牧野高槻線）の整備を促進します。

③ 補助幹線道路

- ・各地域から発生する交通を円滑に導く機能を担い、幹線道路の交通機能を補完し、周辺都市や都市拠点間などの相互の有機的な交流を図る主要な道路については、補助幹線道路として位置づけを行います。
- ・市街地の交通の円滑化や地域防災機能の向上を図るとともに、通学路などの安全な歩行空間、自転車の通行空間の確保などを図る道路として、枚方藤阪線、中振交野線、牧野長尾線、御殿山小倉線などの未整備区間の計画的な整備を進めます。
- ・新名神高速道路や第二京阪道路、京奈和自動車道などの高速道路ネットワークにアクセスする道路を整備することで、第二京阪道路の全線開通に伴って発生している国道307号などの交通渋滞を緩和し、長尾駅周辺地区へのアクセス性を向上させるなど、市内交通の円滑化などを図るために、長尾杉線の実現に向けて取り組みます。

④ 身近な生活道路

- ・災害時における円滑な避難・救助活動や居住環境の向上のために、住宅の建替えなどの土地利用の更新にあわせた道路空間の確保を図ります。
- ・本市が管理する道路については、道路の安全性と機能性を維持するために、計画的に主要道路のリフレッシュ整備などを進め、効率的・効果的な維持管理を図ります。
特に道路橋梁については、枚方市橋梁長寿命化修繕計画に基づき計画的な補修を行い、橋梁の補修・架け替えに要する費用を削減するとともに、多大な費用を要する架け替えが一時期に集中しないよう、橋梁の長寿命化を図ります。また、橋梁など道路構造物においては、近接目視を取り入れた的確な点検を行います。
- ・地域の安全性や利便性を高め、快適な生活空間を創出するため、身近な生活道路の整備や適切な維持管理を図るとともに、歩道、通学路の整備や幹線道路の整備促進による生活道路への流入車両の抑制などを図ります。
- ・道路を安全に利用できる環境を整えることが求められており、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車の利用環境の創出に向けて取り組みを行います。
- ・鉄道駅や生活サービス施設の周辺においては、移動の円滑化や回遊性の向上を図るために、高齢者や障害者などを含む多様な都市居住者が徒歩若しくは車いすなどで移動することを想定して、バリアフリー化を重点的に促進し、安全で快適な歩行空間の確保を図ります。

2) 公共交通

周辺都市や都市拠点間の交流、各地域の生活圏域などからの移動については、過度に自家用車に依存することなく、多様な交通手段を選択することができるように、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通を持続可能なものとし、公共交通機能の確保などに向けた取り組みを行います。

また、交通施設においては、高齢者や障害者を含めた多様な利用者が、案内情報やサイン整備などにより円滑に移動することができる、利用しやすい環境の整備を進めます。

① 鉄道

- ・鉄道と道路の平面交差により発生する交通渋滞や地域分断を解消するため、隣接する寝屋川市を含め寝屋川市駅から枚方市駅までの区間で、鉄道を高架化し道路との立体交差化を図る連続立体交差事業^{*1}が実施されています。

鉄道の高架化により地域間の安全かつ円滑な移動ができるとともに、鉄道駅舎や関連する駅前広場、道路などの都市基盤整備による交通利便性の向上や賑わい創出の効果が期待されており、これらの整備を促進します。

② バス

- ・バス路線については、周辺都市や都市拠点間をつなぎ、生活圏域からの移動を支える公共交通ネットワークの充実などを視野に入れ、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るとともに、公共交通の利用促進を図るなど、持続可能な公共交通機能の確保に向けた取り組みを行います。
- ・バスにおいては、日常生活における重要な市内移動の手段とするとともに、都市機能や歴史・文化などの主要な地域資源などへのアクセスを考慮し、地域交流へ資するバス交通の機能確保を図ります。

③ 交通結節点

- ・鉄道やバス、タクシーなどの公共交通の主要な交通結節点^{*2}においては、駅前広場の整備などにより交通結節点機能の強化を図るとともに、賑わいとゆとりの空間の創出に向けて取り組みます。
- ・交通結節点においては、乗り継ぎ、乗り換えなどの鉄道、バス、タクシー、その他の交通手段間の連携を高め、待ち時間の短縮などのシームレス^{*3}な交通の実現に向けて取り組みます。

※ 1：連続立体交差事業

鉄道を連続的に高架化また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：交通結節点

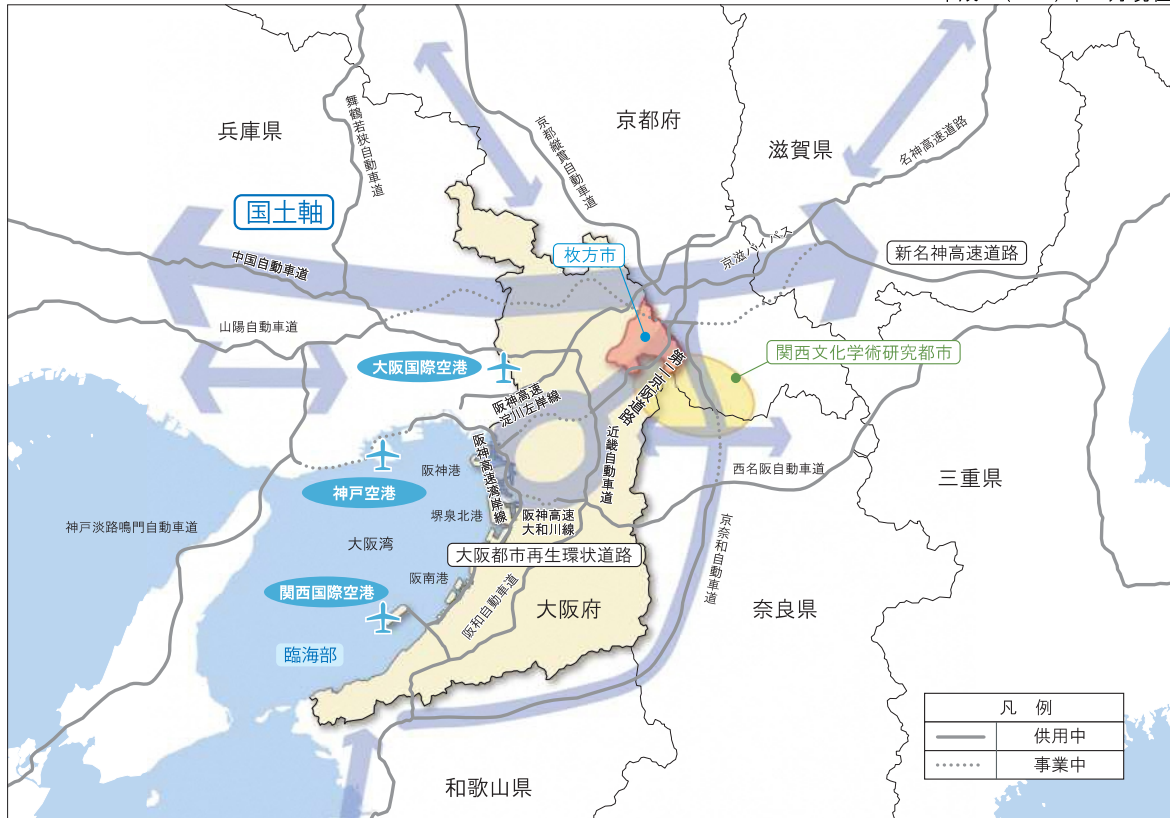
異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のことであり、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などが挙げられます。

※ 3：シームレス

途切れのない、継ぎ目のない、縫い目のないなどの意味で、異なる公共交通の乗り換えなどに対し、切れ目なく円滑に移動できることを指します。

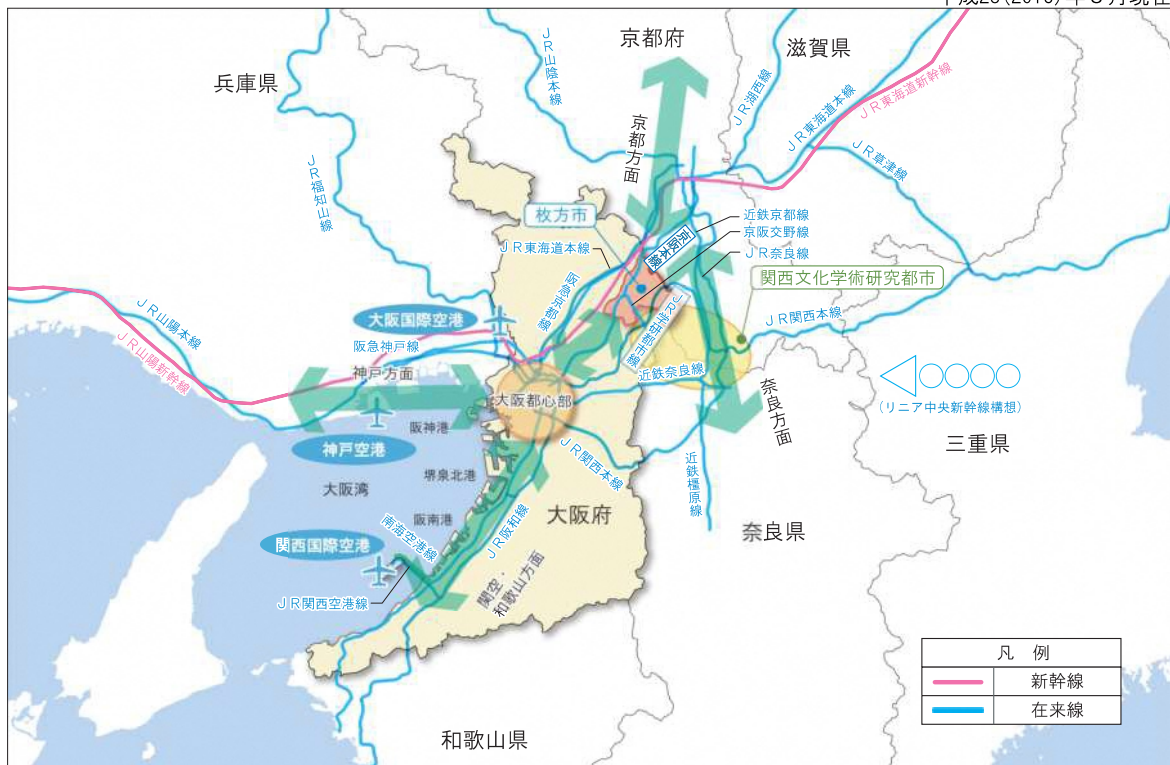
広域道路ネットワーク図

平成28(2016)年3月現在



広域鉄道ネットワーク図

平成28(2016)年3月現在



市内道路ネットワーク図

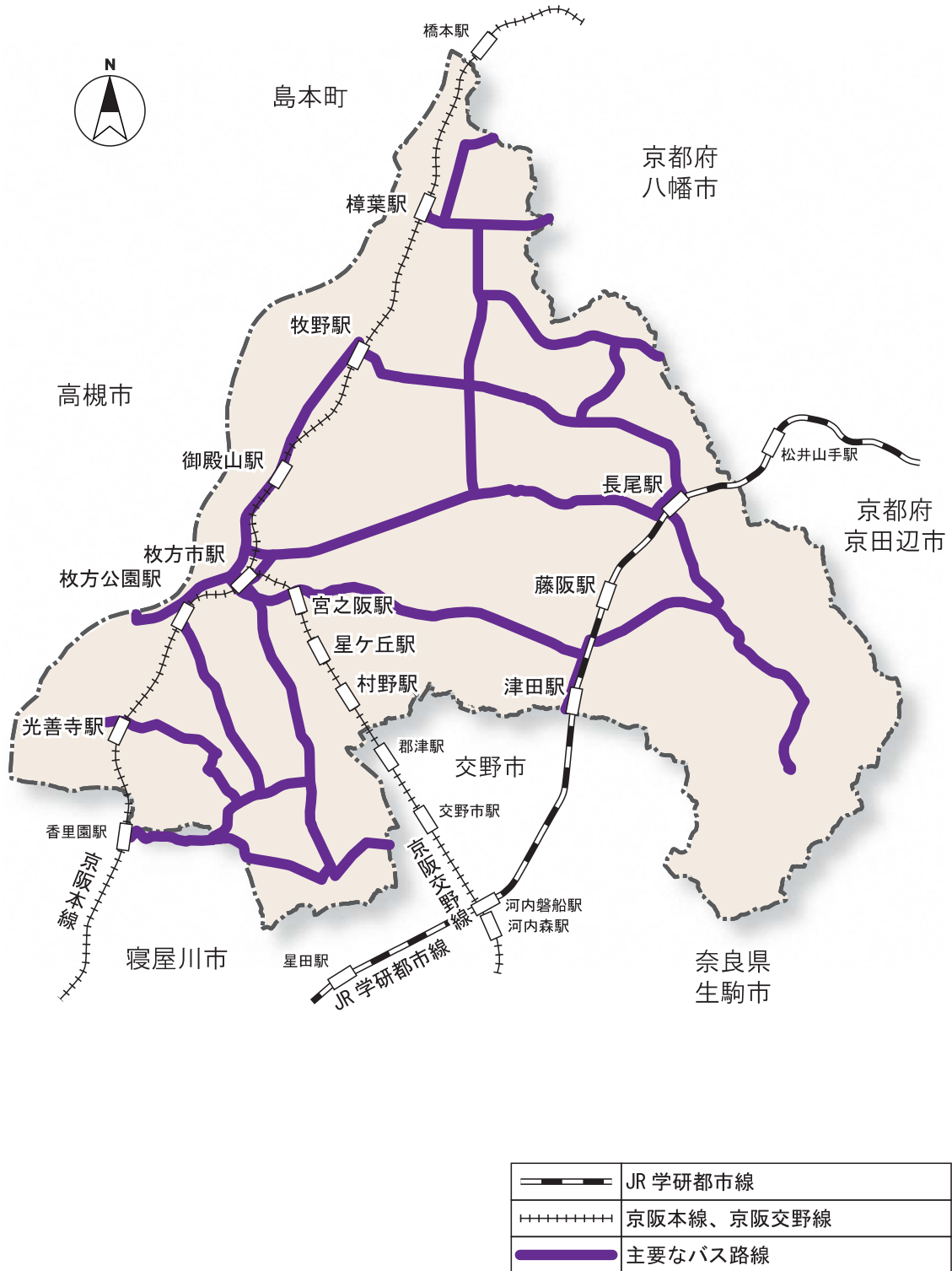


	JR 学研都市線
	京阪本線、京阪交野線
(主)	主要地方道
(府)	府道
(市)	市道

	国土幹線道路	新名神高速道路
	広域幹線道路	第二京阪道路（自動車専用道路）
	幹線道路	国道1号、第二京阪道路（一般道路）、国道170号、国道307号、 枚方東部線（国道307号）、枚野高槻線、枚方大和高田線、 (主) 京都市守口線、楠葉中央線、内里高野道線、(主) 枚方山城線、 (市) 杉尊延寺線、(市) 尊延寺狭戸線、(市) 穂谷狭戸線
	補助幹線道路	国道168号、枚方津田線、(府) 枚方茨木線、枚方藤阪線、長尾家具町線、枚野宇山線、 桜新地伊加賀線、枚方八尾線、高野道船橋線、 (市) 新香里中央線、中振交野線、枚野長尾線、楠葉中宮線、長尾春日線、渚禁野線、 枚方市駅前線、御殿山小倉線、北山通線、長尾東通線、 北中振線、天之川禁野線、長尾杉線、(市) 枚方新香里線

※新名神高速道路、第二京阪道路、国道1号、国道170号、国道307号、(主) 京都市守口線、国道168号、(府) 枚方茨木線、(主) 枚方山城線、(市) 杉尊延寺線、(市) 尊延寺狭戸線、(市) 穂谷狭戸線、(市) 新香里中央線、(市) 枚方新香里線は道路名となっており、それ以外は都市計画道路名です。

市内公共交通将来ネットワーク図



第1章

第2章

第3章

第4章

付属資料編

3 都市緑化及び緑地保全

公園及び緑地は、市民が身近な自然とふれあうことのできる場であるとともに、市街地における緑地の確保や防災性の向上などの機能を有する施設として、計画的な整備を図ります。

良好な都市環境の形成やヒートアイランド現象^{*1}の緩和、生物多様性の保全などの観点から、都市緑化の促進や自然環境の保全を図ります。

農地は、良好な景観の形成や防災性の向上、自然とのふれあいの場など、多様な機能を有しており、良好な都市環境を形成していく観点から、保全や活用を図ります。

今後の緑地保全や都市緑化活動に向けて、市民、市民団体、事業者・大学、行政といった多様な主体が連携して、取り組むことができる推進体制の構築を促進します。

1) 公園及び緑地

公園には、休息、鑑賞、散歩、遊戯、運動などのレクリエーション及び、災害時の避難場所といった機能があります。公園種別は利用目的や規模などから、街区公園^{*2}、近隣公園^{*3}、地区公園^{*4}、総合公園^{*5}、広域公園^{*6}及び特殊公園^{*7}に区分されています。

また、緑地は、自然とふれあえる貴重な緑の空間としての機能のほか、災害の防止や災害時の避難地、公害の緩和、景観の向上を図るなどの役割を果たしています。

都市計画公園の整備状況

公園区分	計画数	開設数	計画面積	
住区基幹公園 ^{*8}	街区公園	76	71	約 23.72ha
	近隣公園	16	11	約 33.0 ha
	地区公園	4	2	約 18.5 ha
都市基幹公園 ^{*9}	総合公園	2	1	約 25.5 ha
	広域公園	1	1	約 75.8 ha
	特殊公園	1	1	約 2.5 ha
合計	100	87	約 179.09 ha	

(計画面積及び開設面積：平成 28 (2016) 年 3 月現在)
都市計画公園の開設率・・・約 74%

都市計画緑地^{*10}の整備状況

名称	計画数	開設数	計画面積
淀川河川公園	1	1	約 223.2 ha
その他緑地	2	1	約 6.1 ha
合計	3	2	約 229.3 ha

(計画面積及び開設面積：平成 28 (2016) 年 3 月現在)
都市計画緑地の開設率・・・約 22%
注) 淀川河川公園は枚方市内のみの面積

※ 1：ヒートアイランド現象

都市の中心部の気温が郊外に比べて島状に高くなる現象のことです。

※ 2：街区公園

主として街区内に居住する人の利用に供することを目的とする公園です。

※ 3：近隣公園

主として近隣に居住する人の利用に供することを目的とする公園です。

※ 4：地区公園

主として徒歩圏内に居住する人の利用に供することを目的とする公園です。

※ 5：総合公園

主として一の市町村の区域内に居住する人の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園です。

※ 6：広域公園

主として一の市町村の区域を超える広域のレクリエーション需要を充足することを目的とし、地方生活圏等広域的なブロック単位ごとに1箇所当たり面積 50ha 以上を標準として配置する公園です。

※ 7：特殊公園

風致公園、動植物公園、歴史公園、墓園等特殊な公園で、その目的に則し配置する公園です。

※ 8：住区基幹公園

主として徒歩圏内の居住する人を想定した比較的小規模な公園のことで、都市計画公園のうち、街区公園、近隣公園、地区公園の総称をいいます。

※ 9：都市基幹公園

主として一の市町村の区域内に居住する人を想定した比較的大規模な公園のことで、都市計画公園のうち、総合公園、運動公園の総称をいいます。

※ 10：都市計画緑地

都市計画に定められた緑地のことです。

① 公園及び緑地

・山田池公園は、山田池を中心として広大な園内で季節の花が楽しめる公園として市民・府民に親しまれており、広域公園として大阪府により整備が進められています。

また、山田池公園は枚方市地域防災計画において広域避難場所^{※1}として、大阪府地域防災計画において後方支援活動拠点^{※2}として位置づけられており、非常時に住民の安全を守る場として機能しており、この公園機能の充実に向けた整備を促進します。

・淀川河川公園は、淀川の水辺空間を生かした憩いと潤いのある空間として、また、様々なスポーツ施設を備えた公園として広く市民から親しまれており、防災面では枚方市地域防災計画において広域避難場所として位置づけられています。

さらなる憩いの空間の確保に向けて、国により淀川河川公園の整備が進められており、この整備の促進を図ります。

・地域のニーズやライフスタイル^{※3}の変化などに対応し、市民の身近な公園を充実させるため、星ヶ丘公園、中振中央公園などの計画的な整備を進めます。

・公園は延焼遮断空間、一時避難場所^{※4}及び災害支援活動の拠点としての機能もあることから、防災機能の強化に配慮した整備を推進します。

・既設の公園施設については老朽化が進んでいることから、公園施設長寿命化計画に基づき、施設の予防保全型管理^{※5}を行いつつ、長期的な安全性の確保やライフサイクルコスト^{※6}の縮減を図りながら適切な維持管理を行います。

・歴史文化的資源の保全や活用のため、百済寺跡公園の再整備を推進します。

② その他主要な公園など

・国指定史跡の楠葉台場跡の活用のため、整備に向けた取り組みを進めます。

・東部公園は自然と調和し、スポーツ機能を備えた公園として、周辺の里山などの自然環境に配慮して整備を進めます。

③ 都市計画公園及び緑地の見直し

・長期にわたり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、人口減少などの社会情勢の変化や市街地の形成状況、地域の実情や特性などを勘案しながら必要性や代替性、実現性の観点から都市計画の見直しを行います。

※1：広域避難場所

地震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、淀川河川敷が位置づけられています。

※2：後方支援活動拠点

災害発生時に、自衛隊や消防、ボランティア等の広域的な救援救護活動や救援物資輸送の中継基地等の機能を発揮する拠点のことです。

※3：ライフスタイル

生活の様式・営み方のことです。また、人生観・価値観・習慣などを含めた個人の生き方のことです。

※4：一時避難場所

大規模火災や地震などの災害が発生した場合に、広域避難場所や指定された避難所に集団で避難するために、地区の住民などが一時的に集まる比較的小規模なスペースの避難場所のことです。

※5：予防保全型管理

損傷が発生してから対応する対症療法型管理ではなく、損傷の推移を適切に予測し事故の発生を未然に防ぎ、結果的にトータルコストを縮減する管理方式のことです。

※6：ライフサイクルコスト

建物や施設にかかる企画・設計から建設・維持管理を経て解体・撤去されるまでの長期的な費用のことです。

2) 都市緑化

- ・良好な景観を形成することにより居住環境の質を高め、市街地の魅力を向上させるため、都市全体における都市緑化を促進します。
- ・建築物の敷地内における緑化、道路や駅前広場における植栽の配置などにより都市緑化を促進します。
- ・道路の条件などを考慮しながら、道路の整備・改良に合わせた街路樹の植栽などの沿道緑化の促進、自然巡回路や緑道などの歩行者系道路の整備など、連続性のある緑化空間の確保を図ります。
- ・地区計画^{※1}や大阪府自然環境保全条例による緑化指導などにより都市緑化を促進します。

3) 自然環境

- ・本市の東部地域には、近畿圏整備法^{※2}に基づく近郊緑地保全区域に指定されている区域があります。この東部地域にある里山は自然植生が最も豊かな地域であり、多種多様な野生動植物の生息地としての役割のほか、景観形成や土砂災害の防止などの多くの面で重要な役割を果たしています。このことから、市民全体の貴重な財産である里山の良好な自然環境を保全します。
- ・市街地やその周辺部における社寺林・孤立林などは市民が身近に自然にふれあえる場として保全していくとともに、地域森林計画対象民有林の指定を継続するなど、保存樹・樹林の指定の取り組みを進めます。
- ・淀川の自然環境や船橋川・穂谷川・天野川の3河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

- ・農業従事者の高齢化や後継者不足が深刻化しつつあることなどを背景にして、平成27（2015）年に制定された都市農業振興基本法を踏まえ、都市農業の多様な機能が発揮できるよう、都市農地の保全や活用を図ります。
- ・都市農地は、食料生産により都市住民に地元産の新鮮な農産物を供給する機能をはじめ、良好な都市環境の形成や災害時における避難空間、雨水の保水などのさまざまな役割を担い、身近な自然とのふれあいの場としての活用も期待されており、こうした都市農地の保全や活用を図るとともに、生産緑地地区の新規指定を促進します。

※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：近畿圏整備法

近畿圏の整備に関する総合的な計画を策定し、その実施を推進することにより、首都圏と並ぶわが国の経済、文化等の中心としてふさわしい近畿圏の建設とその秩序ある発展を図ることを目的とした法律のことです。

- ・ 東部地域の穂谷集落の周辺農地においては、美しい田園景観を有するとともに、本市で唯一の農業振興地域に指定され、ほ場整備が行われています。こうした優良な農地をはじめとした農地の保全や活用と農業振興を図ります。

公園・緑地などの方針図



	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		その他主要な公園など
	幹線道路		里山
	市街化区域		農地(市街化調整区域内)
	河川		

平成28(2016)年3月現在

4 公共下水道

下水道は、汚水の処理や市街地に降った雨水を速やかに排除して浸水を防ぐなどの市民生活に密接に関係した重要な役割を担う施設です。

下水道には、2以上の市町村からの下水を受け、処理するための終末処理場と幹線管渠から成り大阪府が整備、管理する流域下水道^{*1}と、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本市が整備、管理する公共下水道^{*2}に区分されます。

本市では、市域の面積 約 6,512 ha の内、約 5,228ha（平成 28（2016）年 3 月末現在）の公共下水道の排水区域を都市計画に定め、下水道の整備と維持管理を計画的に進めています。

排水区域の計画面積（平成 28（2016）年 3 月末現在）

名称	排水区域面積
枚方市淀川左岸流域関連公共下水道	約 4,560ha
枚方市寝屋川北部流域関連公共下水道	約 668ha
合計	約 5,228ha

※本市の汚水整備の状況は、平成 28（2016）年 3 月末時点で整備人口普及率（公共下水道の整備が完了した区域に居住している人口の比率）は約 95.6%、面積普及率（計画面積に対する公共下水道の工事が完了した区域の面積の比率）は約 64.4%となっています。

※本市の雨水整備の状況は、平成 28（2016）年 3 月末時点で管渠の計画延長 約 100 km に対して流下能力が確保された管渠の整備延長は、約 44.5 km（整備率約 44.5%）となっています。

1) 下水道の普及

- ・下水道整備の方法には大きく分けて、汚水と雨水を分けて排除する分流式下水道と、汚水と雨水を分けずに排除する合流式下水道があります。

合流式については、一定規模以上の降雨時に、し尿を含む未処理下水の一部が河川などへ流出されることとなります。

このため、放流水の水質改善が大きな課題となることから、本市では分流式を採用し整備を進めます。

- ・汚水事業は人口普及率で 9 割を超え、新規整備の最終段階を迎えつつありますが、残る住居系地域を中心とした汚水整備を着実に進めます。

また、工場等による事業系の汚水については、行政と事業者が協力し合うことを基本としながら実情に応じた効率的・効果的な手法により整備し、水環境の保全を図ります。

※ 1：流域下水道

2 つ以上の市町村から発生する汚水を行政界にとらわれずに効率的に集め、処理して河川などの公共用水域に放流するための下水道のことです。都道府県が事業主体となって、流域下水道の幹線管渠、ポンプ施設、終末処理場を整備・管理します。枚方市には淀川左岸流域下水道と寝屋川北部流域下水道の区域があります。

※ 2：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。

- ・汚水整備に伴い、河川の水質改善が図られてきましたが、引き続き整備済区域における公共下水道への未接続の解消を図ります。

2) 浸水被害の軽減

- ・近年、全国各地で台風や局地的集中豪雨による浸水被害が発生しています。雨水を排除するために実施している雨水整備は、10年確率の降雨^{*1}（時間雨量 約54.4mm）に対応できることを目標にして、浸水被害からまちを守り、安心して生活ができる安全な都市の実現をめざし、幹線・水路などの基幹施設の整備やポンプ施設の機能を拡充し、排水能力の向上を図ります。
- ・開発などの行為においては、適切に雨水を処理できるよう指導を行うとともに、公共・公益施設においては、雨水流出抑制施設^{*2}を設けるなどの取り組みを進めます。

3) 下水道施設の計画的な管理

- ・南海トラフ巨大地震などの大規模地震の発生が予見されるなか、市域全体の下水道施設の耐震性の評価、被害想定、防災対策、減災対策が求められています。本市では、下水道施設の耐震対策の方針を定め、施設の重要度に応じ耐震レベルを設定し、計画的な整備を進めます。
- ・下水道が供用開始され長期に使用している施設があり、老朽化が進んでいる施設もあります。このため、下水道施設の長寿命化に向けた取り組みを進め、計画的な維持、修繕及び改築を行い、適切な維持管理を図ります。

※ 1：10年確率の降雨

10年に1回の割合で発生する雨のことで、10年のうちのどの年も10%の確率でその降雨が生じることを意味します。

※ 2：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。

公共下水道の方針図



	排水区域
	ポンプ場（汚水）
	ポンプ場（雨水）
	終末処理場

5 その他の都市施設

1) 汚物処理場

- ・汚物処理場は、公共下水道が未整備となっているエリアからのし尿や浄化槽^{※1}から生じる清掃汚泥などを処理するための施設です。本市では、淀川衛生工場（都市計画名称は枚方市汚物処理場）を都市計画に定めており、現在、稼働しています。
- ・人口減少や下水道の普及に伴い、し尿等の搬入量は平成23（2011）年の約23,998kℓ／年から、平成34（2022）年の搬入量は約13,041kℓ／年に減少していくことが予測されており、搬入量に見合った効率的・効果的な処理方式へ変更するために、現在の生物処理方式の施設を希釈放流方式^{※2}の下水前処理施設へ改造し、公共下水道へし尿等の放流を行います。

2) ごみ焼却場、ごみ処理場

- ・ごみ焼却場については、穂谷川清掃工場（都市計画名称は枚方市ごみ焼却場）と東部清掃工場（都市計画名称は枚方市第2ごみ焼却場）の2箇所を、ごみ処理場については、枚方市、交野市、寝屋川市及び四條畷市の4市から排出されるプラスチック製容器包装やペットボトルを選別し、圧縮梱包などを行う北河内4市リサイクルプラザを都市計画に定めており、現在、これらの施設が稼働しています。
- ・市民の快適で住みよい居住環境を確保するため、排出されるごみを適切に処理していく必要があることから、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。
- ・穂谷川清掃工場第3プラントの老朽化などに伴い、可燃ごみの焼却などを行う後継施設として、枚方市と京田辺市の共同による新たな施設の建設に向けた取り組みを進めます。

※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。

※2：希釈放流方式

収集されたし尿及び浄化槽から生じる清掃汚泥は高濃度のため、下水道法で定められた基準値以下に水で薄めてから下水道に放流する方式のことです。

6 市街地整備

1) 市街地開発事業

便利で快適に暮らせる都市をめざし、医療、福祉、商業などの各種都市機能の集積を図るべき都市拠点などを、鉄道駅周辺などの公共交通による交通利便性が高い場所に配置し、建物や施設の更新時期にあわせて、効率的な再整備を誘導します。また、民間活力の導入を促し、効果的な市街地の再整備を進めます。

計画的な整備が必要な地区においては、市街地開発事業^{※1}の活用により、良好な居住環境や産業の操業環境の形成などを図ります。

① 土地区画整理事業^{※2}

- ・橋本駅に近接する楠葉中之芝地区では、鉄道駅による高い交通利便性と周辺の緑豊かな地域環境を生かした土地区画整理事業により、歴史などの地域の個性を生かしたまちなみの形成を図ります。また、自然環境と調和しつつ良好な居住機能及び商業機能を有した市街地を創出します。
- ・第二京阪道路に接する茄子作南地区、星田北地区及び茄子作高田地区周辺では、隣接する交野市域を含め一体的に実施される土地区画整理事業により、広域交通網による交通利便を活用して、地域産業の活性化を図り、緑豊かで産業立地にふさわしい市街地を創出します。
- ・枚方市駅周辺再整備の実現に向け、市と民間などが連携した土地区画整理事業により、交通基盤の利便性を向上させるとともに、賑わいと憩いの場となる公園・広場や安全・安心の拠点創出など、広域中心拠点にふさわしい市街地を形成します。
- ・村野駅西地区周辺では、周辺の既成市街地と一体となった計画的な市街地の形成が見込まれる村野駅周辺地区として保留区域が設定されており、鉄道駅による高い交通利便性を生かした土地区画整理事業により、周辺環境との調和等を図りつつ、多様な都市機能や居住環境を有する緑豊かで駅前にふさわしい市街地を創出します。

② 市街地再開発事業^{※3}

- ・枚方市駅周辺では、枚方市駅周辺再整備の実現に向け、交通環境の改善や都市機能の集積、地域資源を生かした賑わいの創出など、広域中心拠点としての都市機能の更新、強化を図ります。
 - ・光善寺駅周辺では、京阪本線の連続立体交差事業により地域の分断が解消され、東西のまちが一体となることを契機として、地域の拠点にふさわしい都市機能の集積を図ります。
- また、街区の再編や建築物の更新による防災性の向上を図るとともに、公共施設の整備改善、駅前広場整備などによる交通結節点機能の強化を図ります。

※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」また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、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：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については、基本的に抑制するとともに、既成市街地の再整備や既存ストックの有効活用を図り、都市機能の集積を図る都市拠点の形成や都市居住の誘導を図るなど、都市再生を促進し、成熟社会に対応した持続可能な集約型都市構造の強化を図ります。
- ・歴史的資源や自然資源を保全し、水や緑の自然を生かした豊かな環境の整備を進め、良質な都市環境を提供することをめざします。
- ・よりきめ細かにまち並みなどの環境を整えるため、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。
- ・多様な世代の人々が快適に生活することができるまちをめざし、子育て世帯などの若い世代の転入を促す住み替えの促進や、サービス付き高齢者向け住宅^{※2}の立地などの多様な居住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、混在するエリアにおいては、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ながら、地域全体で双方の環境が向上していくことをめざします。
- ・将来的に増加することが見込まれる管理不良の空き家・空き地の発生抑制などを行うため、空き家・空き地の適正管理及び活用の促進を図ります。
また、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や空き家の活用を含めた対策の計画策定など、空き家・空き地の適正管理に関する施策の制度化をめざします。
- ・令和2(2020)年2月に表明した「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の取り組みを進めます。

※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

高齢者の居住の安定確保に関する法律に基づき高齢者に安全な居住空間を確保し、介護や医療と連携したサービスを提供する賃貸住宅のことです。

7 都市景観

平成 25（2013）年 11 月に改定した「枚方市都市景観基本計画」の方針などを踏まえ、良好な都市景観の形成をめざします。なお、「枚方市都市景観基本計画」では、『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～ を景観づくりの目標として、市民・事業者・行政が連携し、枚方市の持つ風土や特性を活かしながら、市民の意識や社会的なニーズに応じた魅力づくりを行っていくための基本方針や、類型別に景観形成の方向を設定しています。

1) 魅力作りのテーマと基本方針

- ・ 「豊かな自然や歴史」をまもるために、枚方を象徴する自然風景や市街地に残る自然資源を守り活かし、歴史的景観を守り、まちの記憶・地域の個性として活かします。
- ・ 「快適な地域環境」をはぐくむために、自然が息づき、人々があたたかい“ぬくもり”を感じあえる場を創り、個性を生かしたゆとりある美しいまちなみを育み、まちの景観を乱すものを取り除き、高齢者や障害者にやさしい地域環境を育みます。
- ・ 「都市的な魅力」をつくるために、にぎわいと風格のある都市核を創り、生活を楽しみ文化に触れる地域の拠点をつくり育て、四季のいろあいや一日の時のうつろいに変化する表情を楽しむ都市を演出します。

2) 類型別景観形成の方向

景観を構成している要素を都市の骨格となる景観、地区別の面的な景観に分類し、それぞれの景観形成の方向を以下のとおりとします。

① 都市の骨格景観

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、鉄道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。

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。

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。

眺望景観

優れた眺望景観や眺望点・眺望軸^{※1}、地域を印象づけるランドマークの保全・整備を進めます。

② 地区別の面的な景観

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。

歴史景観

各地区に残る歴史的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。

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居住環境を創造していきます。

商業・業務地景観

商業・業務空間としての活力に溢れ、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。

工業地景観

周辺地域と調和のとれた、快適でうるおいのある地区環境を形成します。

※1：眺望点・眺望軸

眺望点は景色を眺める場所のことです。また、眺望する対象と眺望点を結んだ線を、眺望軸といいます。

枚方市の都市景観構造図



- | 【都市骨格】 | 【地区タイプ】 |
|-------------|------------|
| ターミナル拠点 | 緑地（自然緑地） |
| 主な道路 | 緑地（田園地） |
| 河川・ため池 | 緑地（主な公園緑地） |
| 眺望（背景となる斜面） | 住宅地 |
| 眺望点・眺望軸 | 商業・業務地 |
| （都市のランドマーク） | 工業地 |
| | 主な集落 |
| | 主な旧街道 |

第1章

第2章

第3章

第4章

付属資料編

8 都市防災

枚方市の自然や地形は、西に淀川、東に山地、北と南に丘陵があり、東西に船橋川、穂谷川、天野川が流れているという特徴を持っています。そのため、大雨などによる河川の氾濫や市街地の内水氾濫、山地や丘陵での土石流やがけ崩れなどの土砂災害、農地への被害などが懸念されています。

本市では、地震や台風、局地的集中豪雨などによる自然災害の際に被害を最小限に抑え、被害の迅速な回復を図る「減災」の考え方を防災の基本としつつ、都市の不燃化・耐震化をはじめ、道路や橋梁、上下水道などの都市基盤の計画的な整備と維持管理のほか、防災公園、緑地、広場などのオープンスペースの確保など、災害予防対策を推進し、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。また、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・耐震化促進や公共施設の整備などにより、住民とともに居住環境の整備に取り組みます。

2) 災害に強い都市基盤

- ・避難場所・避難路の確保、火災の延焼防止及び災害応急活動の円滑な実施を図るため、公園、緑地、道路などの都市基盤の効果的な整備に努めるとともに、道路、橋梁、上下水道などの耐震対策などを促進します。

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・助言などを行うとともに、不特定多数の人が利用する建築物などに関しては、安全かつ快適に利用することができるようにバリアフリー化やユニバーサルデザインの考え方による整備を促進します。

4) 浸水被害の軽減

- ・10年確率の降雨（時間雨量 約54.4mm）に対応できることを目標にした雨水を排除するために実施している雨水整備を進めるとともに、船橋本町雨水支線、溝谷川ポンプ場、新安居川ポンプ場の整備や、蹠跣排水区及び楠葉排水区における下水道浸水被害軽減総合計画に基づく雨水貯留施設^{※1}の整備など、公共下水道の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。

※1：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。

- ・都市型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を普及させるとともに、歩道や緑道などの透水性舗装による整備を進めます。

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、森林の持つ土砂災害防止機能が十分に発揮し、被害を最小にとどめるために、樹木・樹林の適切な管理・保全を促進します。
- また、あらかじめ災害に備えた情報連絡網の整備や地域住民に周知徹底するなどの警戒避難体制の整備や強化を図ります。

6) 防災機能の充実

- ・避難経路や避難場所となる都市公園においては、備蓄倉庫、耐震性貯水槽^{*1}、放送施設及び災害時用臨時ヘリポートなどの災害応急対策に必要となる施設の設置、整備を推進し、防災機能の充実に図ります。
- ・道路においては、歩道の確保、延焼遮断帯としての効果が期待される道路の緑化などを図り災害に強い道路環境を創出します。
- ・広域避難場所（現在、淀川河川公園と山田池公園が指定されています）へ避難するまでの避難路の確保や物資輸送のための緊急交通路^{*2}の確保、未整備となっている都市計画道路の整備などにより防災機能の向上を図ります。
- ・延焼遮断帯や緊急時の避難場所など、防災上重要な役割を担う農地は、防災協力農地^{*3}登録制度の活用を進めます。

※1：耐震性貯水槽

災害時の飲み水を貯めるための耐震性を持った貯水槽のことです。

※2：緊急交通路

災害発生時に救助・救援、医療、消火及び緊急物資の供給を迅速かつ的確に実施するため、緊急輸送ルート及び救急車両等の確保のため、指定された道路のことです。

※3：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。

第3章

地域別構想

1 北部地域

2 中部地域

3 南西部地域

4 南部地域

5 中南部地域

6 中東部地域

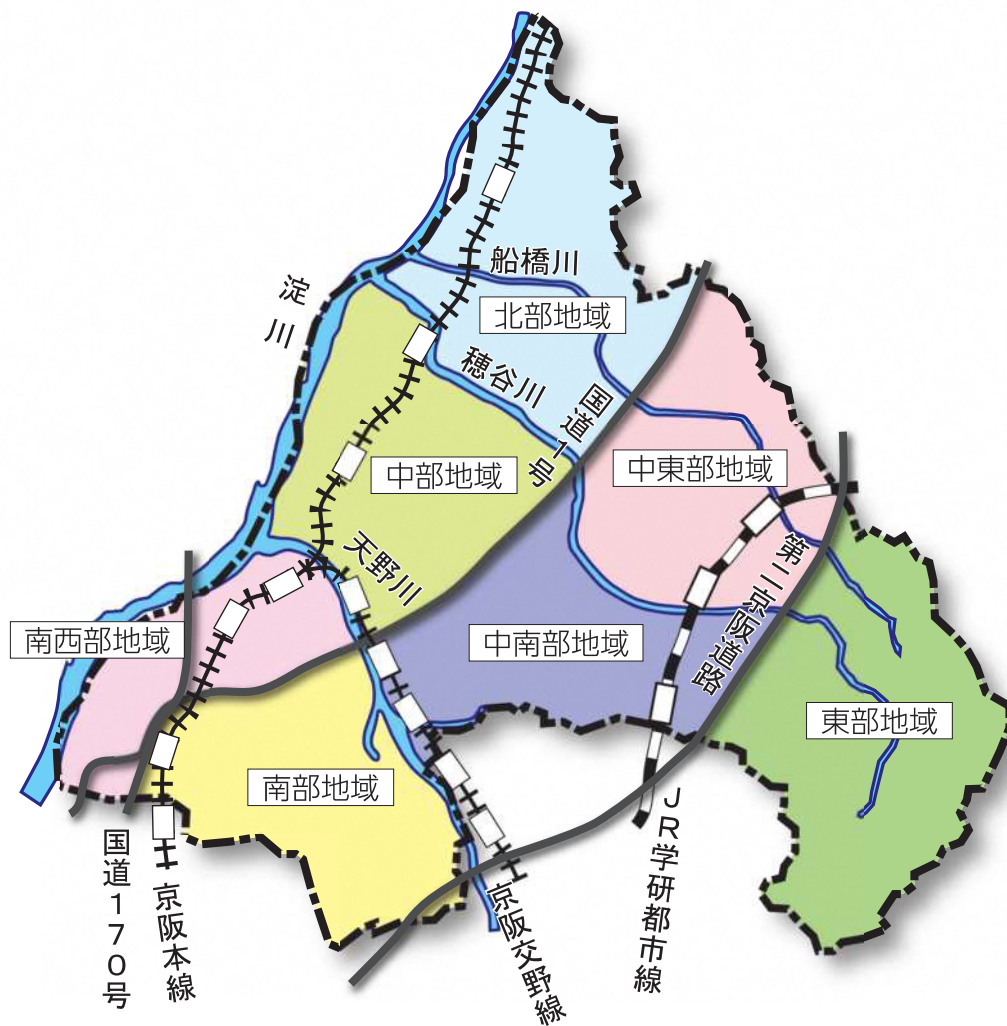
7 東部地域

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。

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。



土地利用の区分

 <p>広域都市機能集積ゾーン 広域エリアの中心的な機能を担うため、商業・業務・行政などの多様な都市機能の集積や、それらと調和した魅力あふれる市街地の形成を促進し、都市居住を集積</p>	 <p>都市機能集積ゾーン 周辺エリアの中心的な機能を担うため、生活サービスなどの多様な都市機能の集積や、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促進し、都市居住を誘導</p>
 <p>生活利便ゾーン 公共交通の交通利便を生かし、周辺地域における居住者の生活利便を向上</p>	 <p>居住ゾーン 生活サービスをはじめとする都市機能にアクセスすることができる良好な居住環境を形成</p>
 <p>環境共生居住ゾーン 農地などの地域資源の保全・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を保全</p>	 <p>工業集積ゾーン 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を集積</p>
 <p>住工協調ゾーン 住宅地の居住環境の保全や調和を図りながら、主として商業や工業などの複合的な産業を集積</p>	 <p>沿道産業集積ゾーン 幹線道路の沿道という立地条件を生かし、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を保全</p>
 <p>自然環境・農地ゾーン 緑や水辺空間などの自然環境の保全や農地・集落環境を維持・保全</p>	 <p>環境共生ゾーン 市街化の抑制を基本的な考え方として、地域環境と調和を図りながら、主として農地を保全・活用</p>

道路・公共交通の区分

 <p>国土幹線道路 国土の広域連携などを担う道路</p>	 <p>広域幹線道路 広域都市の連携強化などを図る道路</p>
 <p>幹線道路 国道1号、国道170号をはじめとして、近隣都市圏との交流を担いつつ都市の骨格となる道路</p>	 <p>補助幹線道路 各地域から発生する交通を円滑に導く機能を担い、幹線道路の交通機能を補完し、周辺都市や都市拠点間などの相互の有機的な交流を図る主要な道路</p>
 <p>主要なバス路線 公共交通（鉄道、バス）における、利便性の高い将来ネットワーク</p>	 <p>京阪本線、京阪交野線</p>
 <p>JR 学研都市線</p>	

第1章

第2章

第3章

第4章

付属資料編

1 北部地域

北部地域は、本市の最北部に位置し、地域の北東は京都府八幡市に一部が接しており、西端は淀川に接しています。

面積は約 11.0 平方キロメートルで、地域はおおむね平坦ですが、地域の北東部は丘陵となっています。



1 地域の状況

1) 地域の特徴・地域資源

日本書紀にも登場する楠葉は、継体天皇が樟葉宮で即位するなど古い歴史が残された地区です。昭和30年代に入って八幡丘陵を削った土で楠葉にあった湿地が埋められ、住宅団地の造成とともに、その核として樟葉駅が整備されました。樟葉駅周辺には、くずはモールなどの商業施設、大阪歯科大学などの大学施設が立地しています。牧野駅周辺では、昭和初期に京阪電鉄が歯科医専、女子医専そして美術学校を誘致し、現在も文教地区のたたずまいを残しています。

地域の南東部は、農業の盛んな地区でしたが、国道1号バイパス(枚方バイパス) 開通とともに、枚方企業団地がつくられ、周辺では住宅開発が進みました。

歴史文化的資源としては、楠葉台場跡や交野天神社本殿、交野天神社末社八幡神社本殿、片埜神社本殿などの文化財があります。自然資源としては、淀川河川敷の自然植生以外の自然樹林は少ないですが、交野天神社の鎮守の森などが残されています。

資源図



樟葉駅



枚方企業団地



大阪歯科大学



市民の森 (鏡伝池)



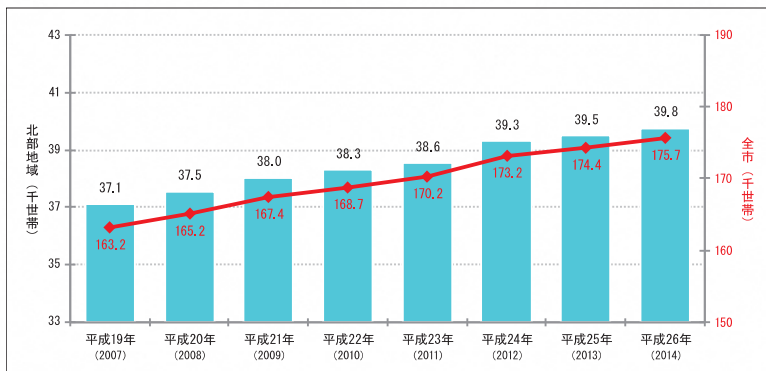
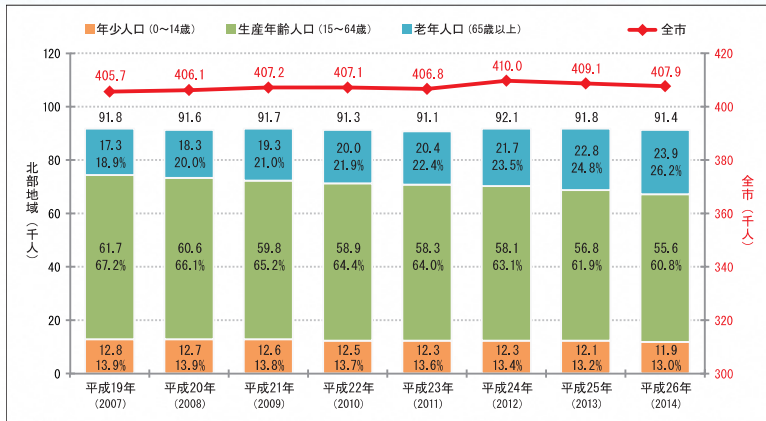
樟葉宮跡の杜

2) 人口・世帯数

北部地域の人口は約9万1千人となっています。

市全体の人口が7年前と比べ、約0.5%増加しているのに対し、北部地域では約0.4%（約4百人）減少しています。また、平成26（2014）年の高齢者数は約2万4千人、高齢化率は約26.2%となっており、7年前より約7.3ポイント増加しています。

世帯数は7年前と比べ、市全体で約7.7%増加しているのに対し、北部地域では約2万7千世帯、約7.3%の増加となっており、市全体と概ね同様の増加率で推移しています。



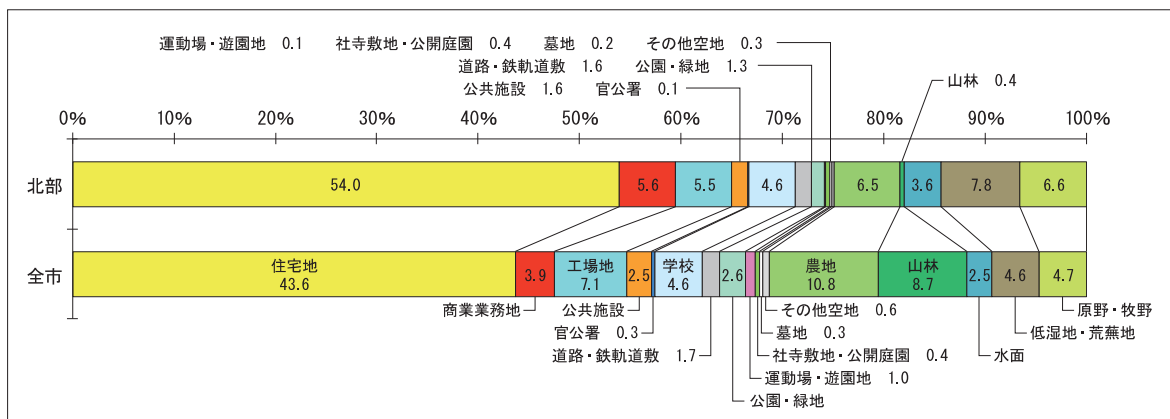
出典：枚方市統計書（平成19年～平成26年）より集計

3) 土地利用

地域の約54%を住宅地が占めており、全市の平均より高くなっています。

樟葉駅、牧野駅の周辺は商業系の土地利用となっており、地域の北東部における国道1号沿道には、企業団地が立地しており、工業系の土地利用が図られています。

市街地の内側に穴抜き形状の市街化調整区域があり、農地が約7%程度残されているものの全市平均の約11%に対して少なくなっているなど、市街化が進んでいる状況となっています。



出典：都市計画基礎調査（平成22年度）大阪府調査より集計

4) 都市基盤

交通

国道 1 号や京都守口線では第二京阪道路全線開通の効果を受け、交通渋滞の緩和がみられます。地域の中心部には、新名神高速道路の整備が進められています。概ね市街地の地下を通過しますが、淀川近くで地上に出て、高槻市に渡る計画です。

樟葉駅と牧野駅は駅前広場が整備されており、鉄道やバスなどの交通結節点が形成されています。

公園、緑地

中の池公園や牧野公園をはじめとして、主要な公園（近隣公園以上）は、面積約 17.4ha、6 箇所として都市計画決定されています。計画面積に対する開設率は約 51%となっており、招提今池公園などの未着手の公園が残されている状況です。

地域内には、淀川河川公園をはじめとして、3 箇所の緑地が都市計画に定められており、鏡伝池緑地は整備済みですが、残りの 2 箇所の緑地は未整備の状況です。

都市施設※1 整備状況図



※ 1：都市施設

都市活動を支える主要な施設として都市計画に定められるべき施設のことで、道路・都市高速鉄道など、公園・緑地など、水道・ごみ焼却場など、河川・運河などがあります。

5) 市街地

北部地域では、昭和30年代後半から北部土地区画整理事業や大規模な開発事業が行われ、樟葉駅を中心とした住宅地が広がり、国道1号沿道には交通便利を生かした企業団地の整備が行われました。

平成20(2008)年より市街地再開発事業が行われ、牧野駅の駅前広場とその周辺が整備されました。

また、橋本駅に近接する楠葉中之芝地区においては、土地区画整理事業が行われており、生活利便施設が立地する商業地や良好な居住環境の住宅地などの計画的な市街地整備が進められています。

2 地域の主要課題

❖ 樟葉駅周辺の拠点性の強化

樟葉駅周辺は人が集い交流し、地域の生活・文化情報の拠点として地域に活気をもたらし続けるような魅力ある都市環境を形成していくことが求められています。

❖ 牧野駅周辺の拠点性の強化

牧野駅周辺では地区拠点として、日常生活に必要な生活サービスに関わる都市機能を充実させるとともに、鉄道駅周辺におけるバリアフリー化を促進するなど安全で快適な歩行空間の確保とともに、賑わいとゆとりのある空間の形成が求められています。

❖ 浸水被害の軽減

台風や局地的集中豪雨などの降雨時においては、浸水する地域が見られるなど浸水被害を軽減させる取り組みが求められています。

❖ 枚方企業団地の操業環境

枚方企業団地では操業環境の向上を図るため、操業環境の形成や生産基盤の強化などが求められています。

❖ 淀川の自然環境などの保全、活用

本地域は市街化が進んでおり市街地に残された自然が少なくなっているため、淀川の自然環境、都市農地などの保全や活用を図っていくことが求められています。

❖ 歴史文化的資源の保全、活用

史跡楠葉台場跡や史跡九頭神麩寺などの貴重な歴史文化的資源の保全や活用を図るとともに、後世に伝える取り組みが求められています。

3 地域の都市づくりの方針

便利で快適に暮らせる計画的な都市づくり

- **樟葉駅周辺の広域的な都市機能を集積する拠点の形成**
樟葉駅周辺においては、広域エリアの中心となる商業、業務、医療などの都市機能の集積を図ります。
- **牧野駅周辺、橋本駅周辺の生活サービスなどの都市機能を集積する拠点の形成**
牧野駅及び橋本駅周辺においては、周辺エリアの中心となる生活サービスなどの都市機能の集積を図ります。
- **鉄道駅周辺における多様な都市機能と調和した良好な居住環境の形成と都市居住の促進**
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を形成し、都市居住の促進を図ります。
- **楠葉中之芝地区における土地区画整理事業の実施**
楠葉中之芝地区における土地区画整理事業による計画的な市街地整備を行います。
- **枚方企業団地や国道1号沿道地域における産業集積**
幹線道路の交通利便を生かし、枚方企業団地や国道1号沿道地域における産業集積を図ります。

都市基盤や公共交通ネットワークが充実した都市づくり

- **樟葉駅前の交通機能の強化**
樟葉駅前における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や樟葉駅前を通過する車両の流入を抑制するとともに、賑わいとゆとりのある駅空間の形成を図ります。
- **新名神高速道路の整備促進**
広域都市圏との交流促進や、災害時の緊急輸送ルートの確保などが期待される新名神高速道路の整備を促進します。
- **楠葉中宮線の整備**
樟葉駅へアクセスし、交通利便性の向上や、安全な歩行者空間の確保などを図る楠葉中宮線を整備します。

安全安心の都市づくり

● 楠葉排水区の浸水被害軽減対策

台風や局地的集中豪雨などの降雨時における浸水被害の軽減に向けて、楠葉排水区浸水被害軽減総合計画に基づく雨水貯留管※¹を整備します。

● 船橋川雨水支線の計画的な下水道整備

楠葉排水区における10年確率の降雨（時間雨量 約54.4mm）に対応する船橋本町雨水支線を整備します。

● 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、安全かつ円滑な移動などができるよう、枚方市バリアフリー基本構想の取り組みをはじめとした、バリアフリー化を促進します。

水や緑の豊かな地域資源を生かし、質が高く潤いのある都市づくり

● 淀川の自然環境や景観の保全、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、身近に憩い潤う場の確保を図ります。

● 天満川緑道の整備

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るために天満川緑道を整備します。

● 住宅地と工場の混在抑制

企業団地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、工場の外延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。

● 牧野高校周辺の居住環境の保全

牧野高校周辺などの市街化調整区域において、既に形成されている住宅地については居住環境の保全を図ります。

● 歴史文化的資源の保全、活用

交野天神社本殿、交野天神社末社八幡神社本殿、史跡九頭神麁寺、史跡楠葉台場跡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活用を図ります。

● 都市農地の保全、活用

都市農地は、良好な景観の形成や自然とのふれあいの場、防災機能などの多様な機能を有しており、保全や活用を図ります。

※ 1：雨水貯留管

大雨が降ったときに、道路や家に水があふれないように、一時的に雨水を貯めておくものことです。貯めた雨水は晴れた日に処理場で処理した後、川に戻します。

地域別方針図



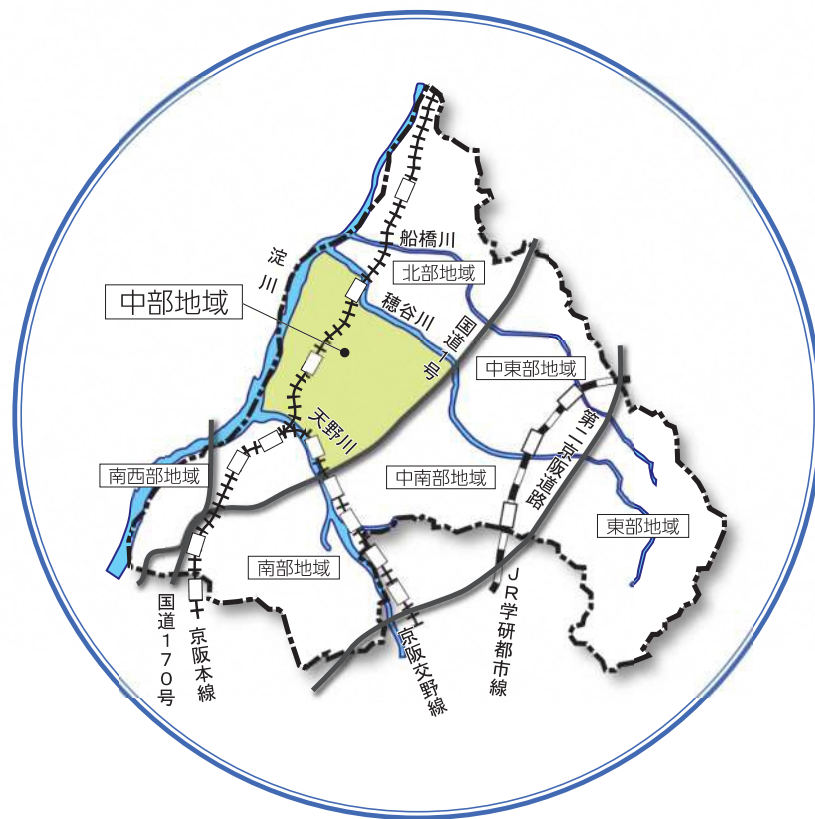
凡例

都市的	都市系		都市機能集積ゾーン
			居住ゾーン
			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
環境保全		沿道産業集積ゾーン	
		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
	(主) 主要地方道
	主要なバス路線
	市街地開発事業区域
	都市計画公園(近隣公園)・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

2 中部地域

中部地域は、本市の北西に位置し、地域の西端は淀川に接しています。面積は約 8.5 平方キロメートルとなっています。地域の東部は概ね平坦ですが、地域の西部は低地部との間が高低差のある地形となっています。



1 地域の状況

1) 地域の特徴・地域資源

交北は枚方台地の北辺に位置し、穂谷川左岸の田園部で、山田池の水利区域でした。小倉・御殿山・渚・磯島には奈良時代に百済寺がつくられ、平安時代には惟喬親王が別荘の渚院を構えました。明治に入って「小倉・御殿山」地区に陸軍禁野火薬庫がつくられました。昭和初期には火薬庫に隣接して陸軍造兵廠の枚方製造所がつくられ、戦後に民間の工場として払下げられました。

日本住宅公団（現在の独立行政法人都市再生機構）の中宮団地などの京阪沿線の開発により、穂谷川左岸及び枚方台地は密集度の高い住宅地となっています。

地域には、関西外国語大学が立地しています。歴史文化的資源として、特別史跡百済寺跡、禁野本町遺跡、禁野車塚古墳、伝渚院跡などがあります。自然資源として、河岸段丘崖^{*1}・社寺林など、市街地に残された緑地があります。

資源図



※ 1：段丘崖

上面と下面の平坦な部分の間に現れる傾斜が急な崖部分のことです。平坦な部分は段丘面といえます。



牧野駅



市立ひらかた病院



関西外国語大学



御殿山駅

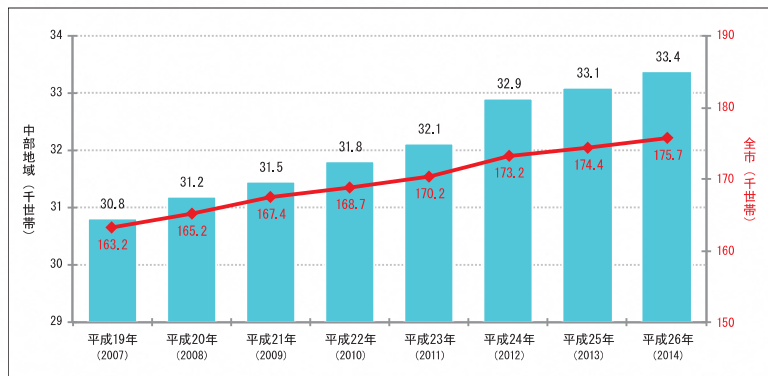
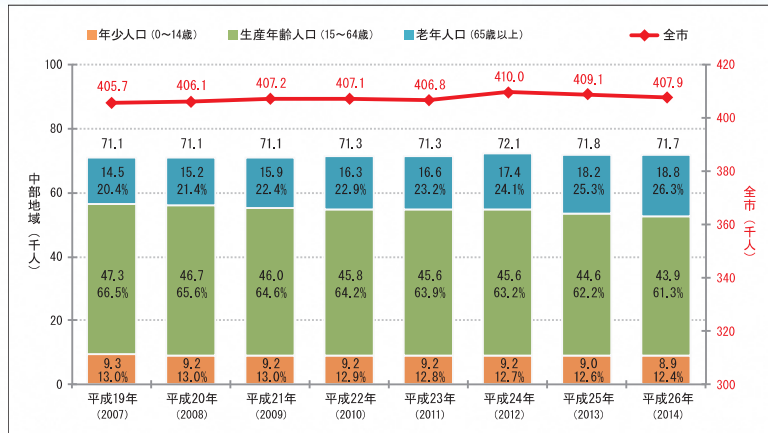


百済寺跡

2) 人口・世帯数

中部地域の人口は約7万2千人となっています。7年前と比べ、市全体の人口は約0.5%増加しているのに対し、中部地域では約0.8%（約6百人）、増加しており、市全体と概ね同様の傾向で推移しています。また、平成26（2014）年の高齢者数は約1万9千人、高齢化率は、約26.3%となっており、7年前より約5.9ポイント増加しています。

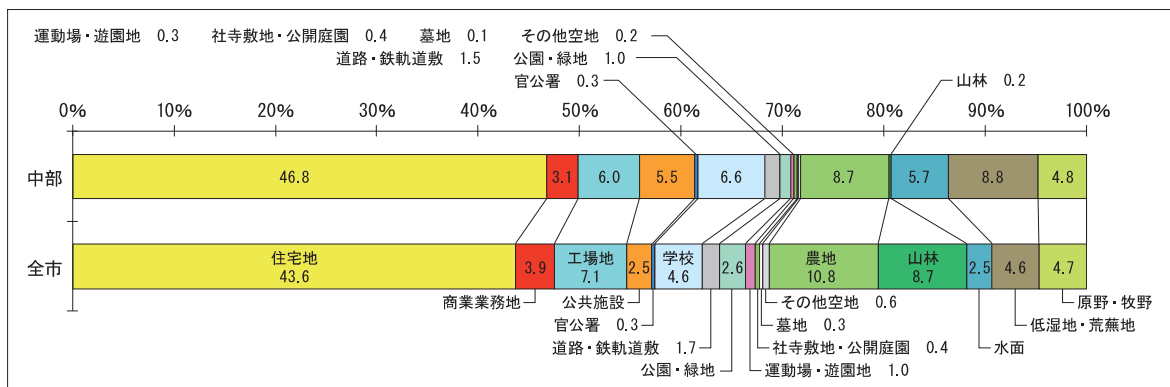
世帯数は、7年前と比べ、市全体で約7.7%増加しているのに対し、中部地域では約2万6千世帯、約8.4%の増加となっており、市全体よりやや高い増加率で推移しています。



出典：枚方市統計書（平成19年～平成26年）より集計

3) 土地利用

市内でも比較的早い時期において開発が進んだ地域で、地域南部には商業施設と住宅地が共存し、枚方市駅に近く利便性の高い居住環境が形成されています。地域の約47%を住宅地が占めており、全市の平均程度となっています。（府）杉田口禁野線沿道には、市立ひらかた病院や大学が立地し、淀川沿いには大阪府の広域下水処理場や渚市民体育館などの公共施設の占める割合が市内で最も高い地域です。地域の中央には大規模工場があり工業系の土地利用となっています。また、国道1号沿道は商業施設が建ち並び商業系の土地利用となっています。淀川沿いや地域の東部に市街化調整区域があり、まとまった農地が広がっています。



出典：都市計画基礎調査（平成22年度）大阪府調査より集計

4) 都市基盤

交通

楠葉中宮線や枚方藤阪線の整備が進みつつあり、市内の地域間の移動が容易になりつつあります。

御殿山駅には駅前広場が整備されているものの、アクセス道路が未整備となっています。また、御殿山駅の周辺などでは、幹線道路から流入する通過交通が生活道路にまで入り込んでいる状況です。

公園、緑地

交北公園や歴史公園となる百済寺跡公園をはじめとした主要な公園（近隣公園以上）は、面積約14.1ha、5箇所が都市計画決定されており、面積的な整備はほぼ完了しています。

また、淀川河川公園が、緑地として都市計画に定められていますが、この地域内においては未整備の状況です。

都市施設整備状況図



5) 市街地

中部地域では、昭和14(1939)年の禁野火薬庫大爆発の後に、中宮復興地区において土地区画整理事業が行われ、住宅地などの整備が行われました。戦後は旧陸軍の枚方製造所跡地が活用され、現在も民間の工場として稼働しています。

昭和30年代後半には中宮団地が完成し、その後も開発が進み、住宅地が広がりました。平成16年頃からは北片鉾町地区において土地区画整理事業が行われ、防災公園の車塚公園などの整備が行われました。

2 地域の主要課題

❖ 牧野駅、御殿山駅、宮之阪駅周辺の拠点性の強化など

牧野駅周辺、御殿山駅、宮之阪駅周辺では地区拠点として、日常生活に必要な生活サービスに関する都市機能を充実させるとともに、鉄道駅周辺におけるバリアフリー化を促進するなど安全で快適な歩行空間の確保とともに、賑わいとゆとりのある空間の形成が求められています。

❖ 良好な居住環境の整備

地域内では幅員が狭い道路や老朽木造家屋などが密集する地区がみられ、居住環境の改善が求められています。

また、地域内の幹線道路の整備が十分ではなく住宅地への通過交通の流入が発生しており、道路整備の促進が求められています。

❖ 歩行者の安全を確保する道路整備など

鉄道駅周辺や新たに整備された市立ひらかた病院、大学などを利用する人々が安全で安心して通行できる道路空間の形成などが求められています。

また、鉄道駅周辺におけるバリアフリー化を促進するなど安全で快適な歩行空間の確保とともに、賑わいとゆとりのある空間の形成が求められています。

❖ 浸水被害の軽減

台風や局地的集中豪雨などの降雨時においては、浸水する地域が見られるなど浸水被害を軽減させる取り組みが求められています。

❖ 淀川の自然環境などの保全、活用

淀川の自然環境や淀川沿いや地域の東部にある都市農地などの保全や活用を促進していくことが求められています。

3 地域の都市づくりの方針

便利で快適に暮らせる計画的な都市づくり

- 枚方市駅周辺における都市機能を集積する拠点の形成

枚方市駅周辺においては、宮之阪駅周辺と一体となって商業などの多様な都市機能の集積を図ります。

- 牧野駅周辺、御殿山駅周辺、宮之阪駅周辺の生活サービスなどの都市機能を集積する拠点の形成

牧野駅、御殿山駅及び宮之阪駅周辺において、周辺エリアの中心となる生活サービスなどの都市機能の集積を図ります。また、児童発達支援センターの整備により、障害のある児童の健やかな成長支援の促進を図ります。

- 鉄道駅周辺における多様な都市機能と調和した良好な居住環境の形成と都市居住の促進

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を形成し、都市居住の促進を図ります。

- 工業集積ゾーンや国道1号沿道地域における産業集積

幹線道路の交通利便を生かし、工業集積ゾーンや国道1号沿道地域における産業集積を図ります。

都市基盤や公共交通ネットワークが充実した都市づくり

- 淀川渡河橋（牧野高槻線）の整備促進

淀川対岸の北摂地域などを含めた広域都市圏の交流促進を図るため、淀川渡河橋（牧野高槻線）の整備を促進します。

- 枚方藤阪線の整備促進

枚方市地域防災計画において地域防災センターとして位置づけられている「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を図り、安全な歩行空間の確保などのため、枚方藤阪線の整備を促進します。

- 御殿山小倉線の整備

生活道路への通過交通の流入の抑制及び安全な歩行空間の確保などを図るとともに、御殿山駅や「輝きプラザきらら」へのアクセス性を高める御殿山小倉線を整備します。

安全安心の都市づくり

- **浸水被害の軽減に向けたポンプ場の整備**

浸水被害の軽減に向けて、溝谷川ポンプ場の排水機能の向上を図ります。

- **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、安全かつ円滑な移動などができるよう、枚方市バリアフリー基本構想の取り組みをはじめとした、バリアフリー化を促進します。

水や緑の豊かな地域資源を生かし、質が高く潤いのある都市づくり

- **淀川の自然環境や景観の保全、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、身近に憩い潤う場の確保を図ります。

- **西牧野小学校周辺の居住環境の保全**

西牧野小学校周辺などの市街化調整区域において、既に形成されている住宅地については、居住環境の保全を図ります。

- **歴史文化的資源の保全、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活用を図ります。

- **都市農地の保全、活用**

都市農地は、良好な景観の形成や自然とのふれあいの場、防災機能などの多様な機能を有しており、保全や活用を図ります。

地域別方針図



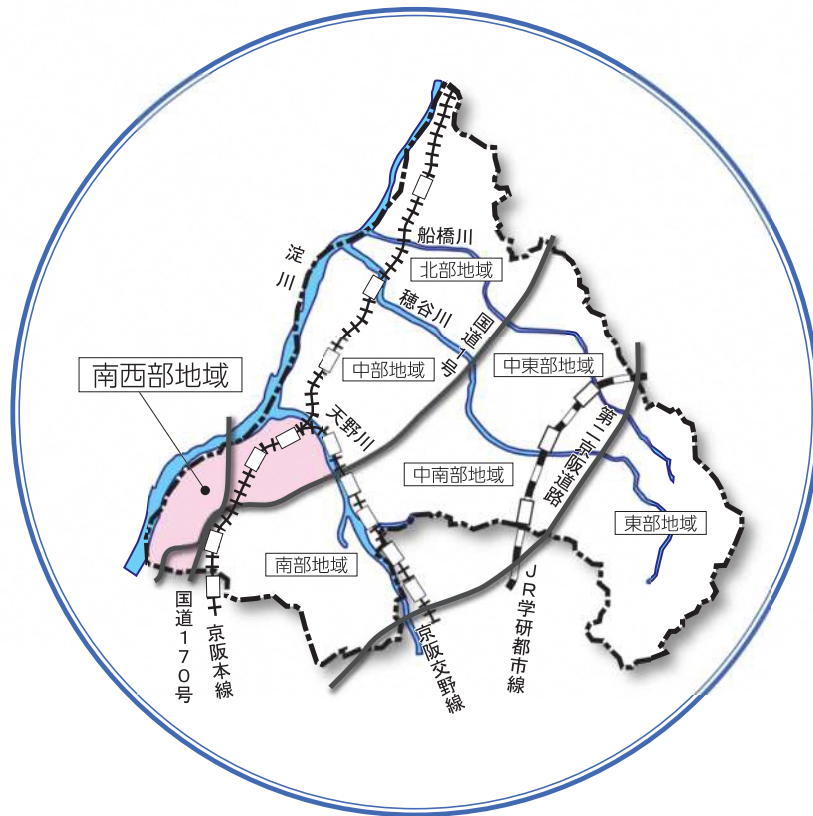
凡例

都市的	都市拠点系		広域都市機能集積ゾーン
			都市機能集積ゾーン
			生活利便ゾーン
居住系			居住ゾーン
			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
環境保全			沿道産業集積ゾーン
	自然系		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
(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)・緑地
	供給処理施設
	ポンプ場
	河川
	地域界

3 南西部地域

南西部地域は、本市の南西に位置し、地域の南部は寝屋川市に、西端は淀川に接しています。面積は約4.8平方キロメートルで、枚方公園駅の後背地には枚方丘陵がせまっています。



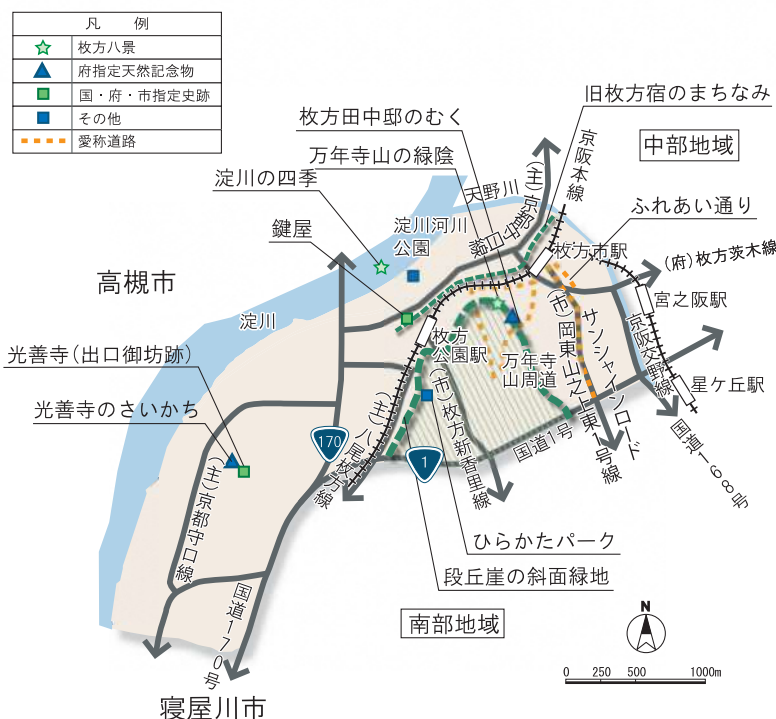
1 地域の状況

1) 地域の特徴・地域資源

枚方地区はかつての三矢、岡、岡新町、泥町と枚方、伊加賀、田宮の7つの村と禁野村の一部からなり、西北側は淀川に面し、東側は天野川そして南側は枚方丘陵の段丘崖となっています。江戸時代には枚方宿が設置され、淀川舟運でもにぎわいました。三矢には明治に入って郡役所が置かれ、その後は枚方町役場も置かれるなど行政の中心でしたが、昭和前期から徐々に行政の中心は大垣内方面に移動しました。本地域には国道1号と国道170号が通過しており、大正期に国道1号（現国道170号）沿道に蝶矢シャツが進出したことや、昭和初期の枚方大橋の架橋により、工業・流通業務施設の立地が盛んとなりました。その後、昭和40年以降は開発が進み、住宅地がつけられました。

地域には、関西医科大学付属病院、ひらかたパークなどが立地しています。歴史文化的資源として、鍵屋、光善寺（出口御坊跡）、旧枚方宿のまちなみなどがあります。自然資源として、丘陵部の万年寺山の緑陰や、枚方田中邸のむくの木などの特徴ある緑も残っています。

資源図



枚方市駅周辺



枚方宿



淀川河川公園



枚方市駅

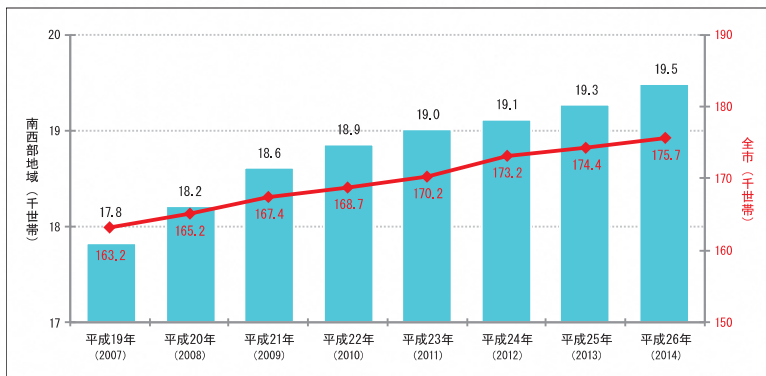
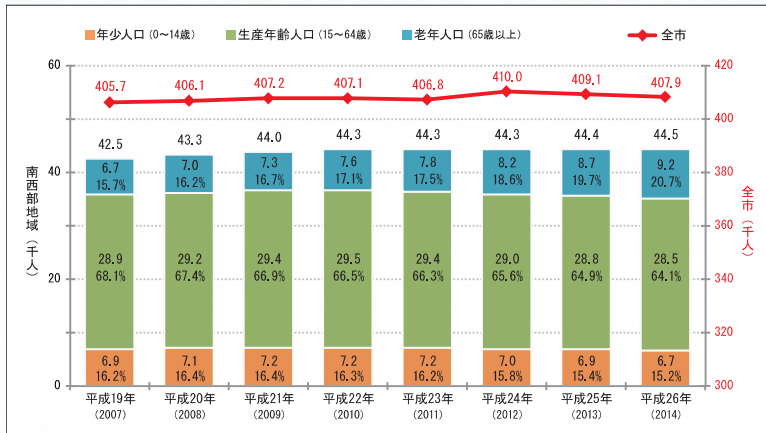


万年寺山

2) 人口・世帯数

南西部地域の人口は約4万5千人となっています。市全体の人口が7年前と比べ、約0.5%増加しているのに対し、南西部地域では約4.7%（約2千人）の増加と7地域で最も増加しています。また、平成26（2014）年の高齢者数は約9千人、高齢化率は約20.7%となっており、7年前より約5.0ポイント増加しています。

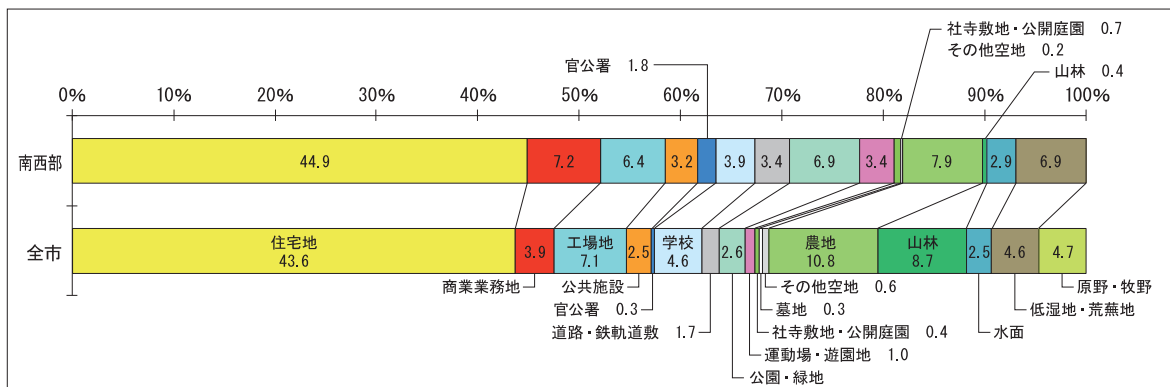
世帯数は7年前と比べ、市全体で約7.7%増加しているのに対し、南西部地域では約1万7千世帯、約9.6%の増加となっており、市全体より高い増加率で推移しています。



出典：枚方市統計書（平成19年～平成26年）より集計

3) 土地利用

地域北部には枚方市の玄関口である枚方市駅があり、その乗降車人員数は1日で約9万人を超えています（平成26（2014）年現在）。地域の約45%を住宅地が占めており、全市平均程度となっていますが、商業業務地は約7%と全市平均より高くなっています。枚方市の中心地である枚方市駅周辺は官公庁団地や大学病院などの公共・公益施設や商業施設が集まり、地域南部の国道170号沿道は物流センターなどの工業系の土地利用となっています。多くの人が訪れる淀川河川公園が整備されており、地域の公園・緑地率は他の地域と比べて比較的高いものとなっています。淀川沿いや地域の南部に市街化調整区域があり、農地などが広がっています。



出典：都市計画基礎調査（平成22年度）大阪府調査より集計

4) 都市基盤

交通

地域内を南北方向に、京都守口線などの幹線道路が通過しています。枚方市駅から枚方公園駅にかけては、安全、安心で快適な歩行エリアを確保するため、交通体系の見直しを行い、交通の円滑化を図るとともに、生活道路への通過交通の流入を抑制しています。

また、京阪本線の枚方市駅から寝屋川市駅までの区間で連続立体交差事業が進められています。

公園、緑地

主要な公園（近隣公園以上）は、広域公園の枚方公園が面積約 15.9ha として都市計画決定されています。また、地域北部には、淀川河川公園が緑地として都市計画に定められており、河川空間を生かした憩いの場が形成されています。

都市施設整備状況図



5) 市街地

南西部地域は、昭和初期より、工業・流通業務施設の立地が盛んとなり、昭和 40 年代以降住宅開発が進みました。昭和 44（1969）年から行われた土地区画整理事業において官公庁団地の整備などが行われました。

枚方市駅周辺においては、市街地再開発事業により、昭和 47（1972）年から枚方市駅南口の駅前広場や商業施設などの整備が、昭和 58（1983）年からは枚方岡本町地区において複合施設などの整備が行われました。近年では、枚方市駅周辺地区において市街地再開発事業が行われており、交通環境の改善及び多様な都市機能の導入等、広域中心拠点の形成に向けた取り組みが進められています。

伊加賀西地区においては、平成5（1993）年から土地区画整理事業が行われ住宅地などが整備されました。

2 地域の主要課題

❖ 枚方市駅周辺の広域性の強化

枚方市駅周辺は、枚方市の中心市街地にふさわしい広域性のある交流拠点として、さらなる都市機能の高度化や賑わいの創出が求められています。

❖ 枚方市駅周辺の交通環境の改善

枚方市駅周辺では、バスなどの駅へのアクセス交通と駅を通過する交通で朝夕は混雑しており通過交通の抑制、駅前広場や道路の整備・改良等による交通環境の改善が求められています。

また、鉄道駅周辺では、人々の回遊性の向上をめざした歩行者動線の整備など、安全で快適な空間の確保が求められています。

❖ 鉄道に起因する交通問題の解消や地域一体のまちづくり

京阪本線では、踏切が交通渋滞や踏切事故の大きな要因となっています。また、鉄道により分断されている市街地の一体化による地域の活性化が課題となっています。このため、安全で安心な交通環境の確保や市街地の健全な発展と都市機能の充実を図ることが求められています。

❖ 良好な都市環境の保全、形成

道路が狭あいでは災害時に緊急車両が通りにくい地区や家屋が密集しているエリア、住宅と工場が混在しているエリアなどにおいて、工場の操業環境と居住環境を保全、形成していくことが求められています。

❖ 枚方公園駅周辺の地域資源の活用

枚方公園駅周辺は、淀川河川公園や歴史街道、「ひらかたパーク」など広域観光拠点を形成するために必要な地域資源が豊富なエリアです。

これらの地域資源を活用し、それぞれのつながりを連続的なものとなる歩行者動線の整備など、回遊性を創出することにより賑わいの相乗効果の創出を図ることが求められています。

❖ 自然環境や歴史文化的資源の保全、活用

本地域は、淀川をはじめとする自然環境や歴史文化的な資源などに恵まれています。こうした資源は、市民や訪れる人がその豊かさをより実感できるように守り、生かしていくことが求められています。

3 地域の都市づくりの方針

便利で快適に暮らせる計画的な都市づくり

- **枚方市駅周辺における広域都市圏を対象とした都市機能を集積する広域中心拠点の形成**
枚方市駅周辺において、広域都市圏の中心的な機能を担う商業、業務、医療などの多様な都市機能の集積を図ります。
- **枚方市駅周辺再整備の実現に向けた取り組みの推進**
枚方市駅周辺においては、駅前広場の交通混雑や周辺施設の老朽化などの様々な問題に対応し、社会環境の変化や市民ニーズの多様化に対応していくため、地域全体を総合的にとらえつつ、適切に土地の高度利用が図られるよう都市計画制度を活用するなど、都市の活性化に向けた再整備を推進します。
- **総合文化施設の整備促進による文化芸術拠点の形成**
広域的な集客・交流機能を持つ総合文化施設の整備を進め、文化芸術の拠点を形成します。
- **枚方公園駅周辺における、自然、歴史、アミューズメント施設などを活用した人が集まる広域観光交流拠点の形成**
枚方公園駅周辺において、淀川河川公園などの自然環境や、歴史街道、ひらかたパークなどを活用した広域観光交流拠点を形成します。
- **鉄道駅周辺における多様な都市機能と調和した良好な居住環境の形成と都市居住の集積**
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を形成し、都市居住の集積を図ります。
- **国道1号沿道地域における産業の集積**
幹線道路の交通利便を生かし、国道1号沿道地域における産業集積を図ります。
- **居住環境の保全と調和が図られた複合的な産業の集積**
住工協調ゾーンでは、居住環境の保全と調和を図りながら、主として工業系や商業系の複合的な産業集積を図ります。

都市基盤や公共交通ネットワークが充実した都市づくり

- **枚方市駅前の交通機能の強化**
枚方市駅前における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や枚方市駅前を通過する車両の流入を抑制するとともに、賑わいとゆとりのある駅空間の形成を図ります。
- **京阪本線連続立体交差事業の整備促進**
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、交通渋滞や地域分断の解消などを図る連続立体交差事業と関連する道路などの整備の促進を図ります。
- **枚方藤阪線の整備促進**
枚方市地域防災計画において地域防災センターとして位置づけられている「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を図り、安全な歩行空間の確保などのため、枚方藤阪線の整備を促進します。

● 淀川衛生工場（汚物処理施設）の改造

淀川衛生工場（汚物処理施設）を将来の搬入量に見合った効率的・効果的な処理方式である希釈放流方式の下水前処理施設へ改造し、公共下水道へし尿などの放流を行います。

安全安心の都市づくり

● 浸水被害の軽減に向けたポンプ場整備と雨水調整池※¹ 整備

台風や局地的集中豪雨などの降雨時における浸水被害の軽減に向けて、新安居川ポンプ場の排水機能の向上や蹉跎排水区において雨水調整池や雨水貯留管などを整備します。

● 雨水流出抑制対策の促進

寝屋川流域※² 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や公共・公益施設における雨水流出抑制対策を促進します。

● 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、安全かつ円滑な移動などができるよう、枚方市バリアフリー基本構想の取り組みをはじめとした、バリアフリー化を促進します。

水や緑の豊かな地域資源を生かし、質が高く潤いのある都市づくり

● 淀川の魅力の向上

淀川の四季や魅力を感じることができるよう、舟運の再生を推進します。

また、淀川により親しめるよう、淀川河川公園の整備を促進します。

● 地域資源や観光資源を生かしたにぎわいの創出

京街道の宿場町である枚方宿や淀川河川公園、ひらかたパークなどの地域資源や観光資源を生かし、にぎわいの創出を図ります。

● 住宅地と工場などの混在抑制

住宅地と工場などが混在している地区では、地域の実情に応じ、住民と企業が協調して、地区計画制度などの活用を検討するなど、共存できる環境づくりを図ります。

● 歴史文化的資源の保全、活用

旧枚方宿、歴史街道や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活用を図ります。

● 都市農地の保全、活用

都市農地は良好な景観の形成や自然とのふれあいの場、防災機能などの多様な機能を有しており、保全や活用を図ります。

※ 1：雨水調整池

市街地から表面流出した雨水を一時的に貯留し、その際に雨水と共に流出する汚濁物質を堆積させる池のことです。

※ 2：寝屋川流域

大阪府中部に位置し、大阪市をはじめとする流域関係 11 市（大阪市＜東部＞、枚方市、寝屋川市、交野市、守口市、門真市、四條畷市、大東市、東大阪市、八尾市、柏原市）、約 270kmに広がっている寝屋川水系の河川流域のことです。寝屋川流域の大部分は「内水域」となっており、急速な都市化の進展により保水遊水機能が低下しているため、国・府・流域関係 11 市及び民間が協力しながら、河川と下水の一体的、総合的な治水対策が進められています。

地域別方針図

第1章

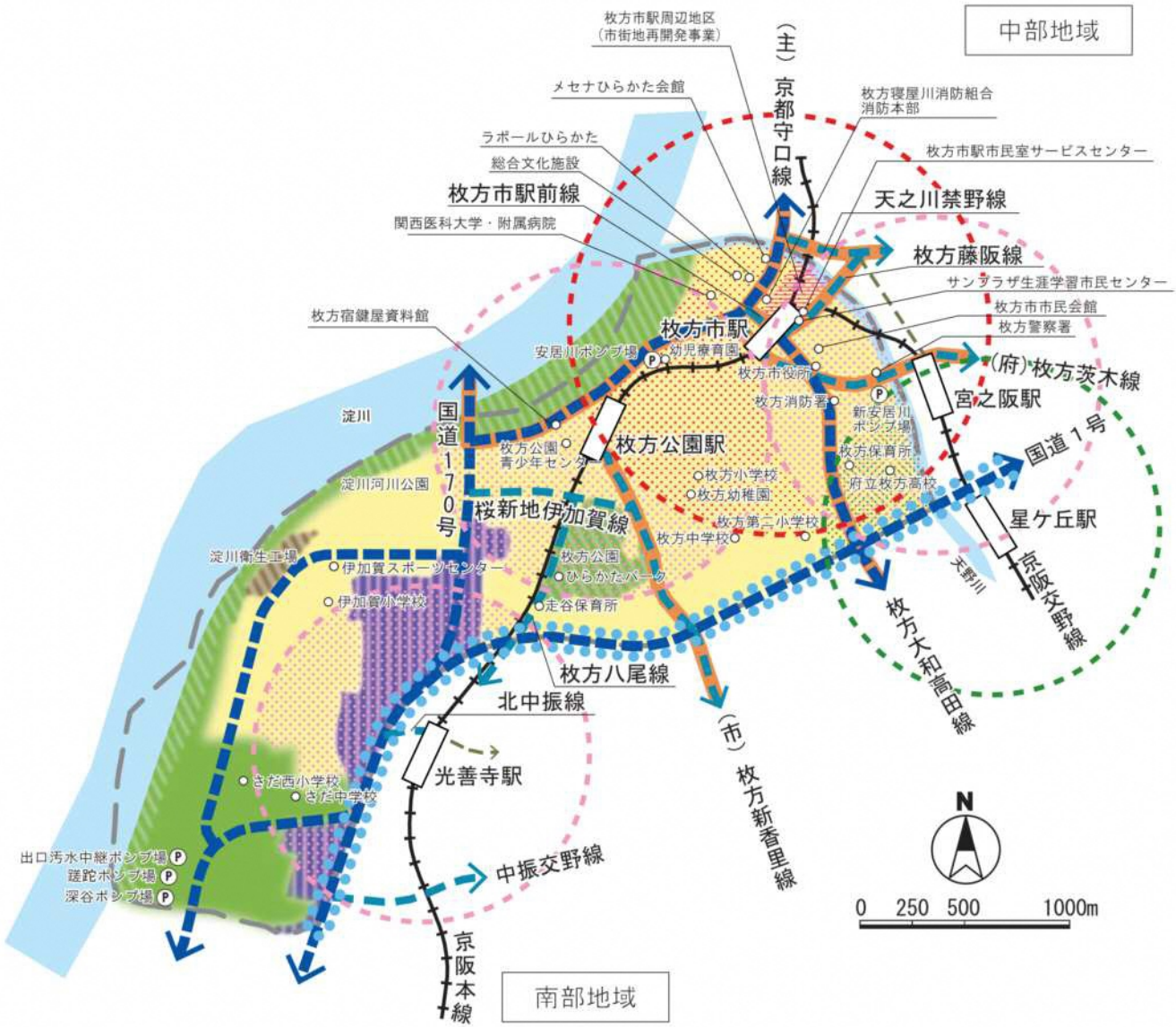
第2章

第3章

3 南西部地域

第4章

付属資料編



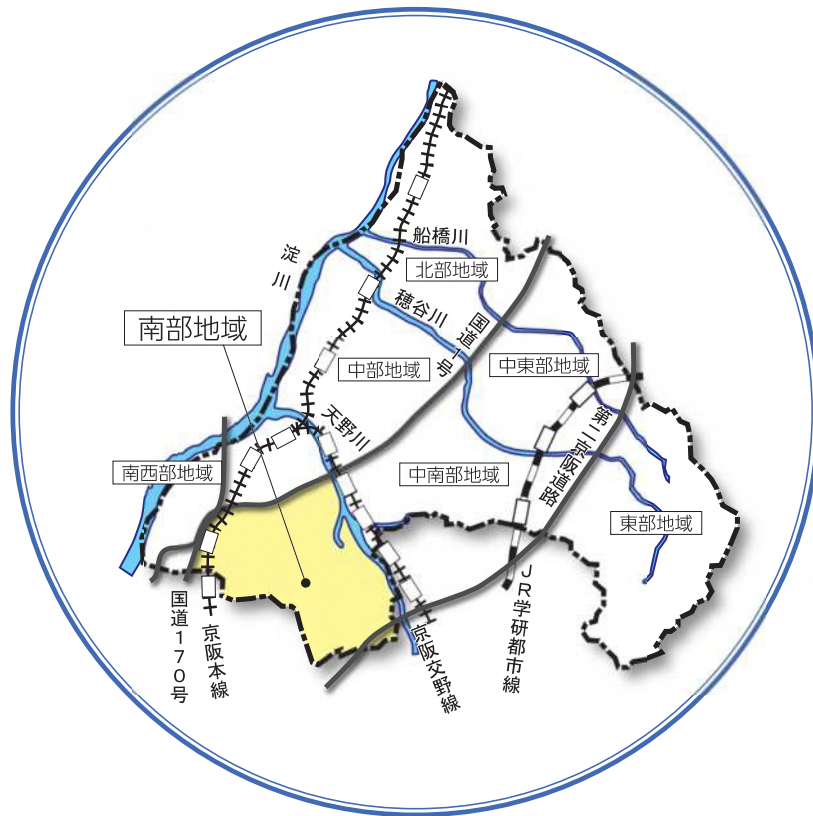
凡例

都市的 都市的 居住系		広域都市機能集積ゾーン	京阪本線、京阪交野線		
		都市機能集積ゾーン			幹線道路
		生活利便ゾーン			補助幹線道路
		居住ゾーン		(主)	主要地方道
産業系		住工協調ゾーン	(府)	府道	
		沿道産業集積ゾーン	(市)	市道	
環境保全		環境共生ゾーン		主要なバス路線	
		都市計画公園(近隣公園)・緑地		供給処理施設	
		ポンプ場		都市計画公園(近隣公園)・緑地	
		河川		河川	
		地域界		地域界	
		市街地開発事業区域		市街地開発事業区域	

4 南部地域

南部地域は、本市の南に位置し、地域の南端は寝屋川市、東部は交野市に接しています。

面積は約9.0平方キロメートルで、地域の大半が丘陵部(枚方丘陵)であるため、起伏のある地形となっています。



1 地域の状況

1) 地域の特徴・地域資源

本地域には蹉跎神社があり、その後背の丘陵は蹉跎山と呼ばれてきました。これらも住宅開発が進み、中央部の谷あいには農地や竹林を残す程度となっています。

戦前、香里丘陵に陸軍火薬製造所がつくられ、戦後はその跡地に日本住宅公団（現在の独立行政法人都市再生機構）による香里団地が建設されたことにより、この地域は大きく様変わりしました。民間住宅地開発が進み、集落地をわずかに残しながら、新しいまちが香里団地周辺につくられました。

歴史文化的資源として、蹉跎神社、釈尊寺、春日神社（茄子作）などがあります。自然資源として、天野川沿いには農地が広がっています。開発がおよばないところに雑木林が残っていますが、自然の樹林や田畑が少ない地域です。



香里ヶ丘地区



けやき通り



第二京阪道路

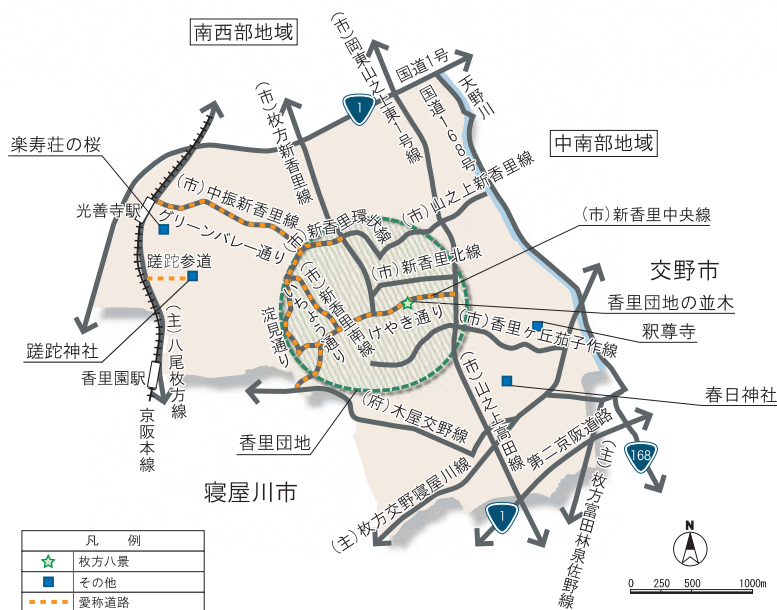


楽寿荘



天野川沿いの農地

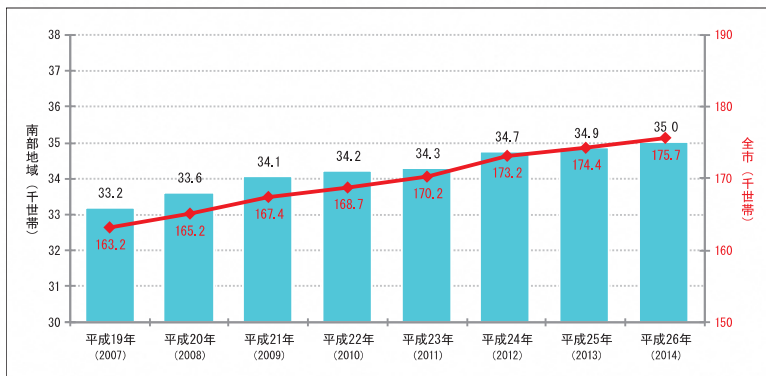
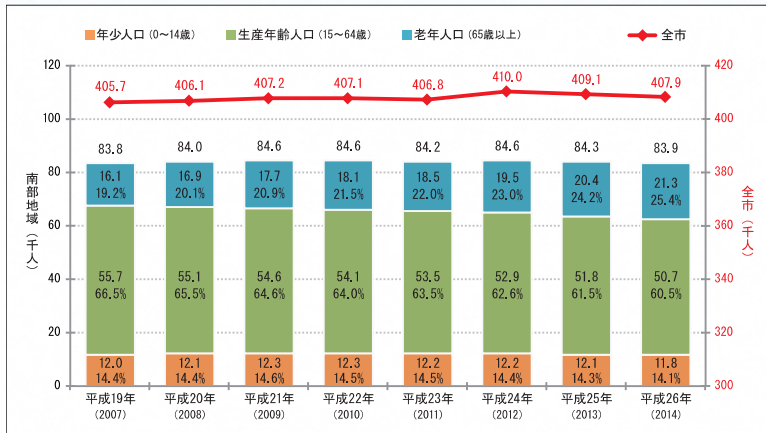
資源図



2) 人口・世帯数

南部地域の人口は約8万4千人となっています。市全体の人口が7年前と比べ約0.5%増加しているのに対し、南部地域では約0.1%（約百人）増加しています。また、平成26（2014）年の高齢者数は約2万1千人、高齢化率は約25.4%となっており、7年前より約6.2ポイント増加しています。

世帯数は7年前と比べ、市全体で約7.7%増加しているのに対し、南部地域では約1万8千世帯、約5.4%の増加となっており、市全体より低い増加率で推移しています。

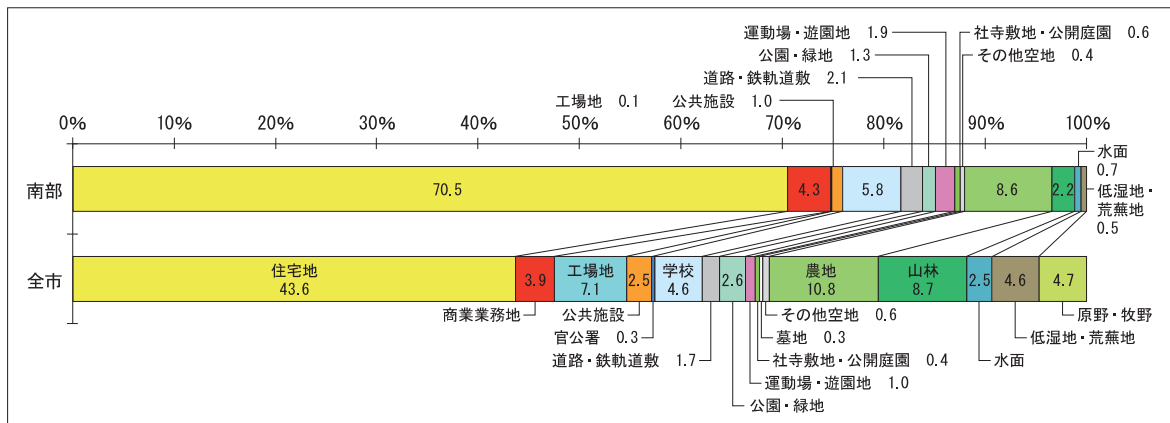


出典：枚方市統計書（平成19年～平成26年）より集計

3) 土地利用

全市平均を大きく上回る約71%を住宅地が占めるこの地域では、地域のほぼ全域が丘陵に位置しており、地域の中央に香里団地を中心とした住宅地が広がっています。丘陵地を生かして建ち並ぶ住宅地では建築協定などにより良好な居住環境が保たれており、農地や山林などが占める割合は少ないものの、緑を多く感じることができる地域となっています。

市街化区域は地区全体に対して約92%となっており、その大部分が住宅系の土地利用となっています。地域の南部に市街化調整区域があり、まとまった農地が広がっています。



出典：都市計画基礎調査（平成22年度）大阪府調査より集計

4) 都市基盤

交通

地域内の都市計画道路の整備率は比較的高い状況にありますが、枚方大和高田線や中振交野線などの道路の一部が未整備となっています。

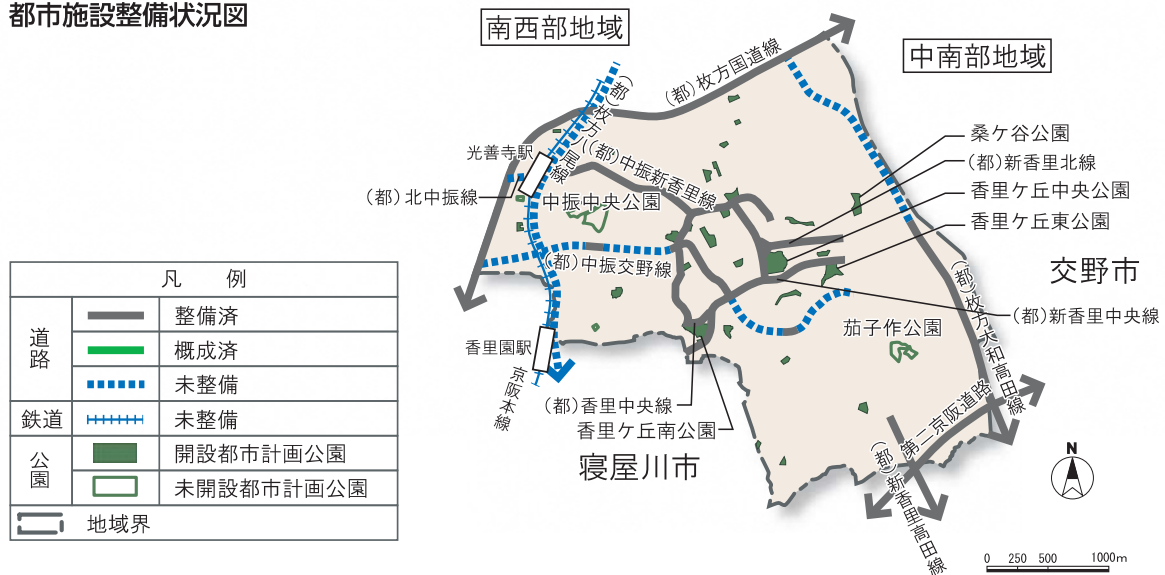
主要な交通施設については、香里園駅前に駅前広場が設けられていますが、光善寺駅の駅前広場は未整備となっています。また、京阪本線の枚方市駅から寝屋川市駅までの区間で連続立体交差事業が進められています。

香里団地については、便数が多く、多方面へ向かう複数のバス路線が運行している状況となっています。

公園

香里ヶ丘中央公園をはじめとした主要な公園（近隣公園以上）は、面積約 12.7ha、6 箇所が都市計画決定されています。計画面積に対する開設率は約 54%となっており、地域の基幹的な公園となる中振中央公園などが未整備となっている状況です。

都市施設整備状況図



5) 市街地

南部地域では、昭和 32 (1957) 年より香里地区において、日本住宅公団（現在の独立行政法人都市再生機構）により土地区画整理事業が行われ、大規模な住宅地などの整備が行われました。その後も土地区画整理事業や開発により住宅地などの整備が進みました。

平成 18 (2006) 年より香里園駅東地区において市街地再開発事業が行われ、駅前広場や商業、住宅、医療施設などが整備されました。

近年では、茄子作南地区及び星田北地区において土地区画整理事業が行われており、第二京阪道路の交通便利を生き、産業系の土地利用を目的とした市街地整備が進められています。また、光善寺駅西地区において、連続立体交差事業にあわせた市街地再開発事業が行われており、光善寺駅前広場を含むアクセス道の整備と都市機能の集積等、地区拠点の形成が進められています。

2 地域の主要課題

❖ 光善寺駅周辺の拠点性の強化

光善寺駅周辺は、日常生活の拠点にふさわしい地区として、交通結節点機能、商業などの都市機能の拠点機能の強化が求められています。

❖ 鉄道に起因する交通問題の解消や地域一体のまちづくり

京阪本線では、踏切が交通渋滞や踏切事故の大きな要因となっています。また、鉄道により分断されている市街地の一体化による地域の活性化が課題となっています。このため、安全で安心な交通環境の確保や市街地の健全な発展と都市機能の充実を図ることが求められています。

❖ 香里団地の良好な都市環境づくりの促進

順次進められている建て替えなどの香里団地では、緑豊かな環境を継承しながらゆとりのある良好な居住環境の形成や都市機能の更新など、街全体のリニューアルが求められています。すべての世代に親しまれ、次世代に引き継いでいける良好な都市環境づくりを促進していくことが求められています。

❖ 幹線道路沿道のポテンシャルを生かしたまちづくり

広域幹線道路である第二京阪道路の交通便利を生かし、農地の保全と豊かな自然環境との調和に配慮しつつ産業集積を図るなど、広域幹線道路沿道のまちづくりを促進することが求められています。

❖ 自然環境の保全、活用

本地域には、天野川や枚方丘陵にみられる段丘崖の緑地などの豊富な自然資源があり、これらを市民の憩いや安らぎの空間として有効に活用していくことが求められています。

3 地域の都市づくりの方針

便利で快適に暮らせる計画的な都市づくり

- **光善寺駅や香里園駅周辺、香里ヶ丘地区の生活サービスなどの都市機能を集積する拠点の形成**
光善寺駅や香里園駅周辺、香里ヶ丘地区においては、周辺エリアの中心となるサービス施設などの都市機能の集積を図ります。
- **多様な都市機能と調和した良好な居住環境の形成と都市居住の促進**
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を形成し、都市居住の促進を図ります。
- **光善寺駅前広場の整備による利便性の向上などの計画的な土地の高度利用の促進**
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により、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賑わいとゆとりのある駅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。
- **茄子作南地区等における土地区画整理事業による広域交通網を利用した地域産業の活性化**
茄子作南地区及び星田北地区並びに茄子作高田地区周辺では、広域幹線道路の第二京阪道路による交通便利を生かし、土地区画整理事業により地域産業の活性化を図り、緑豊かで産業立地にふさわしい市街地を創出します。
- **香里団地の再生**
老朽化した建築物の建替えなどのまち全体のリニューアルが進みつつある香里団地の再生を促進します。また、これに併せて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。
- **国道1号、第二京阪道路沿道地域における産業の集積**
幹線道路の交通便利を生かし、国道1号や第二京阪道路沿道地域における産業集積を図ります。

都市基盤や公共交通ネットワークが充実した都市づくり

- **京阪本線連続立体交差事業の整備促進**
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、交通渋滞や地域分断の解消などを図る連続立体交差事業と関連する道路などの整備の促進を図ります。
- **中振交野線などの整備**
枚方八尾線や中振交野線などの整備による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ります。

安全安心の都市づくり

- **浸水被害の軽減に向けた対策**

台風や局地的集中豪雨などの降雨時における浸水被害の軽減に向けて、蹠跢排水区における雨水調整池や雨水貯留管などを整備します。

- **雨水流出抑制対策の促進**

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や公共・公益施設における雨水流出抑制対策を促進します。

- **鉄道駅周辺などにおけるバリアフリー化の促進**

光善寺駅周辺などの道路や主要な公共施設などのバリアフリー化を促進します。

水や緑の豊かな地域資源を生かし、質が高く潤いのある都市づくり

- **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、生駒山系の豊かな緑や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。

- **中振中央公園の整備**

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。

- **歴史文化的資源の保全、活用**

蹠跢神社、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活用を図ります。

- **都市農地の保全、活用**

都市農地は良好な景観の形成や自然とのふれあいの場、防災機能などの多様な機能を有しており、保全や活用を図ります。

地域別方針図



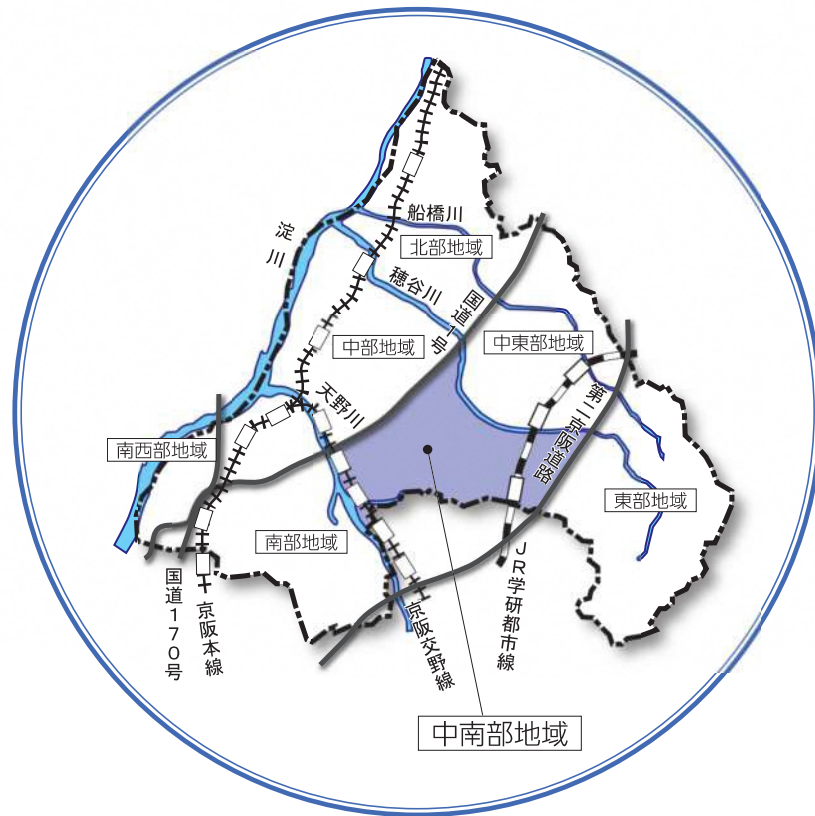
凡例

都市的	都市機能集積系		都市機能集積ゾーン
	居住系		生活利便ゾーン
	産業系		居住ゾーン
			工業集積ゾーン
			住工協調ゾーン
環境系		沿道産業集積ゾーン	
環境保全・留置域	自然系		環境共生ゾーン
	留置域		茄子作高田地区

	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
(市)	市道
	主要なバス路線
	主要なバス停
	市街地開発事業区域
	都市計画公園(遊園公園)・緑地
	河川
	地域界

5 中南部地域

中南部地域は、本市の南に位置し、地域の南部が交野市に接しています。面積は約8.7平方キロメートルで、天野川と穂谷川の2つの天井川に囲まれた地域で天野川沿いは河岸段丘となり、他は台地となっています。



1 地域の状況

1) 地域の特徴・地域資源

村野・桜丘は天野川とその支川の北川に沿う台地上に集落がつけられていた農村部で、昭和初期に現在の京阪交野線が敷かれ、その後新しい住宅地として星ヶ丘、桜丘が形成されました。出屋敷は東高野街道沿いに形成された集落です。津田は、山根街道が通っていました。昭和40年代になり、国道1号や国道307号などが開通し、その後、枚方東部企業団地、枚方工業団地が形成され、農業と工業が共存するまちとなったところに住宅開発の波が押し寄せ、現在に至っています。

本地域には、枚方東部企業団地、枚方工業団地が立地しています。歴史文化的資源として、村野村高札場、春日神社（津田）のほか出屋敷集落、春日集落などがあります。自然資源として、ため池が多く、穂谷川に沿って緑が残っています。



津田駅



枚方東部企業団地

資源図



国道307号沿道



枚方工業団地

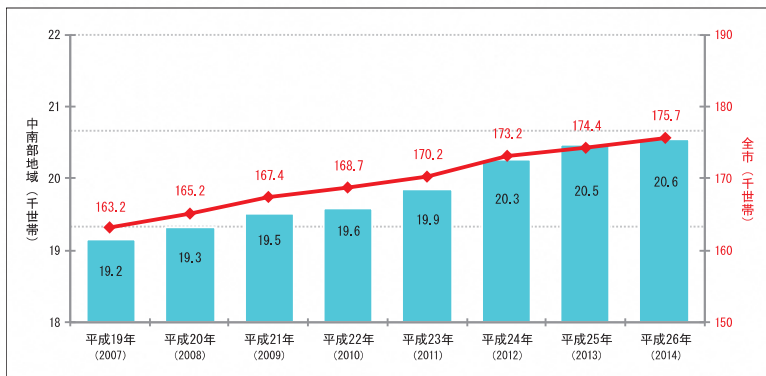
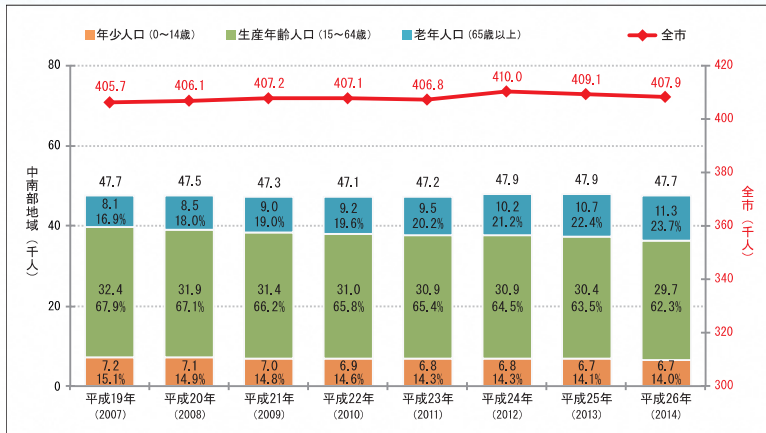


穂谷川

2) 人口・世帯数

中南部地域の人口は約4万8千人となっています。7年前と比べ、市全体の人口が約0.5%増加しているのに対し、中南部地域では同水準となっています。また、平成26(2014)年の高齢者数は約1万人、高齢化率は約23.7%、7年前より約6.8ポイント増加しています。

世帯数は7年前と比べ、市全体で約7.7%増加しているのに対し、中南部地域では約千世帯、約7.3%の増加となっており、市全体と概ね同様の増加率で推移しています。

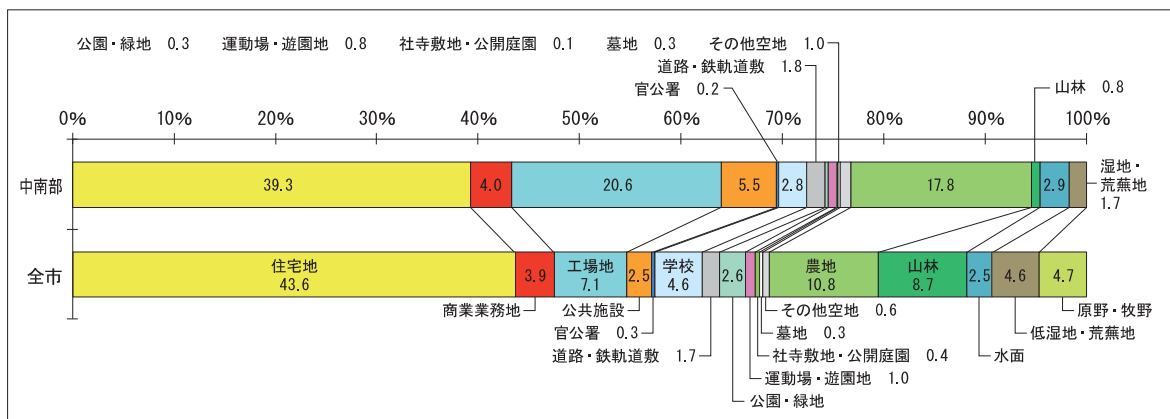


出典：枚方市統計書(平成19年～平成26年)より集計

3) 土地利用

東西に走る国道307号沿道には枚方東部企業団地や大規模の工場施設が立地するなど、地域の約21%を工場地が占めており、全市平均よりかなり高くなっています。また、京阪交野線やJR学研都市線の周辺一帯は住宅系の土地利用がなされており、地域に残る屋敷敷集落や春日集落などの古いまちなみは歴史を感じさせるたたずまいとなっています。

地域の北部に位置する穂谷川の沿川には市街化調整区域があり、まとまった農地が広がっています。



出典：都市計画基礎調査(平成22年度) 大阪府調査より集計

4) 都市基盤

交通

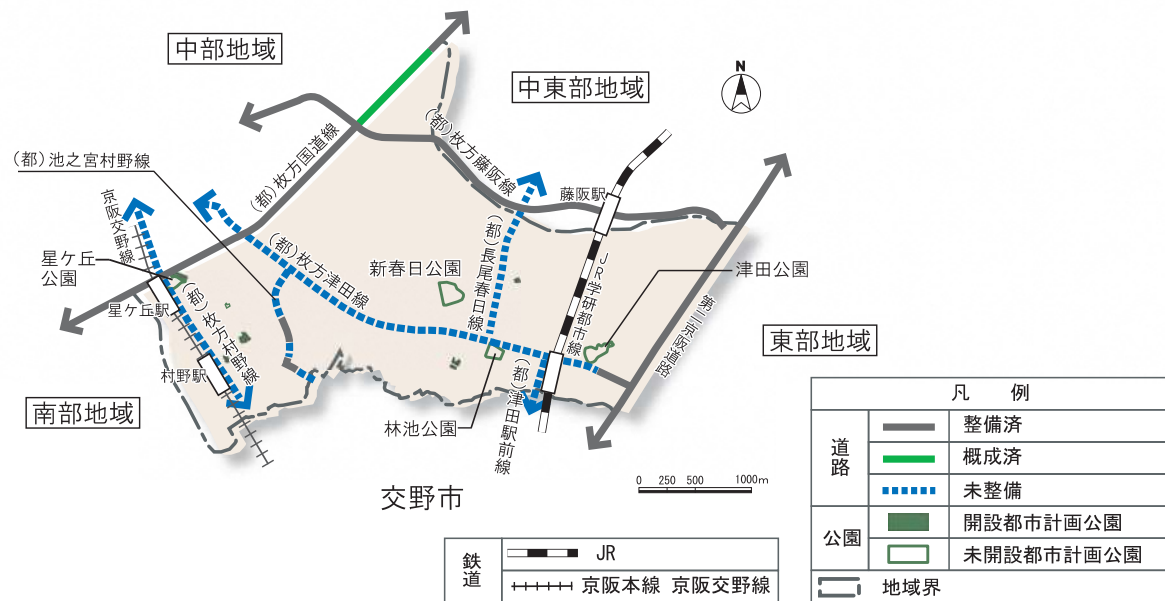
枚方藤阪線の整備により、国道 307 号の交通負担が軽減され一定の交通渋滞の緩和が図られました。第二京阪道路との交差点周辺などでは未だ交通渋滞が見受けられます。府道交野久御山線では歩道設置や交差点改良による道路環境の改善が図られています。

津田駅では駅前広場が設けられていますが、星ヶ丘駅、村野駅においては未整備の状況となっています。

公園

星ヶ丘公園や津田公園をはじめとした主要な公園（近隣公園以上）は、面積約 9.8ha、4 箇所が都市計画に定められています。現在、一部で整備が進められつつありますが、ほぼ未整備の状況となっています。

都市施設整備状況図



5) 市街地

中南部では、昭和 36（1961）年より京阪村野駅前地区において土地区画整理事業が行われ、その後も土地区画整理事業や開発により、鉄道駅の周辺においては住宅地、国道 1 号、307 号沿道においては商業や工業の立地が進みました。

2 地域の主要課題

❖ 津田駅、星ヶ丘駅、村野駅周辺の拠点性の強化

鉄道駅周辺では地区拠点として日常生活の利便性が高い拠点を形成するとともに、津田駅周辺では周辺のエリアの居住者の生活サービスを担うなど東部地域につながる拠点として、都市機能や交通機能の確保が求められています。

❖ 幹線道路の新たな道路渋滞への対応

国道 307 号と第二京阪道路との交差点周辺などでは交通渋滞が見受けられ、道路改良等の取り組みの促進が求められています。

❖ 操業環境の向上及び居住環境との協調

工業団地などの生産基盤の整備による産業集積を図るとともに、工業団地に隣接し、住工が混在している地区では、操業環境と居住環境の双方の機能が損なわれないように協調することが求められています。

❖ 集落景観など歴史文化的資源の保全

伝統的な佇まいを残す集落の景観や歴史文化的資源があり、そうした歴史文化的資源が住宅の開発などにより失われないように保全していくことが求められています。

❖ 自然資源を生かした市民の憩いの空間づくり

市民が自然と触れ合い、憩いや安らぎを感じることができるまちとするため、穂谷川などの自然資源を生かした市民の憩いの空間づくりが必要です。

3 地域の都市づくりの方針

便利で快適に暮らせる計画的な都市づくり

- **津田駅周辺の生活サービスなどの都市機能を集積する拠点の形成**
津田駅周辺においては周辺エリアの中心として、生活サービスなどの都市機能を集積を図ります。
- **星ヶ丘駅周辺、村野駅周辺の生活利便の向上を図る拠点の形成**
星ヶ丘駅周辺、村野駅周辺においては生活利便の向上を図ります。
- **鉄道駅周辺における多様な都市機能と調和した良好な居住環境の形成と都市居住の促進**
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を形成し、都市居住を促進します。また、村野駅西地区周辺では、鉄道駅による交通利便性の高い立地を生かし、土地区画整理事業により既成市街地と一体となった良好な市街地の形成を促進します。
- **企業団地などの工業集積ゾーンにおける産業の集積**
幹線道路の交通利便を生かし、工業集積ゾーンにおける産業集積を図ります。
- **国道 1 号、国道 307 号、第二京阪道路沿道地域における産業の集積**
幹線道路の交通利便を生かし、国道 1 号、国道 307 号、第二京阪道路の沿道地域における産業集積を図ります。

都市基盤や公共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り組みを促進します。

安全安心の都市づくり

- **鉄道駅周辺におけるバリアフリー化の促進**
津田駅、星ヶ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、安全かつ円滑な移動などができるよう、枚方市バリアフリー基本構想の取り組みをはじめとした、バリアフリー化を促進します。

水や緑の豊かな地域資源を生かし、質が高く潤いのある都市づくり

● 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。

● 工場の操業環境の維持、増進

工業集積エリアなどにおいては、都市計画制度などの活用により、工場の操業環境の維持や増進を図ります。

● 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、工場外延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。

● 星ヶ丘公園の整備

身近に憩い潤う場所の創出を図るため、星ヶ丘公園の整備を推進します。

● 津田支所周辺などの居住環境の保全

津田支所周辺などの市街化調整区域において、既に形成されている住宅地の居住環境の保全を図ります。

● 歴史文化的資源の保全、活用

村野村高札場や春日神社、伝統的な佇まいを残す出屋敷地区を通過する東高野街道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活用を図ります。

● 都市農地の保全、活用

都市農地は良好な景観の形成や自然とのふれあいの場、防災機能などの多様な機能を有しており、保全や活用を図ります。

地域別方針図

第1章

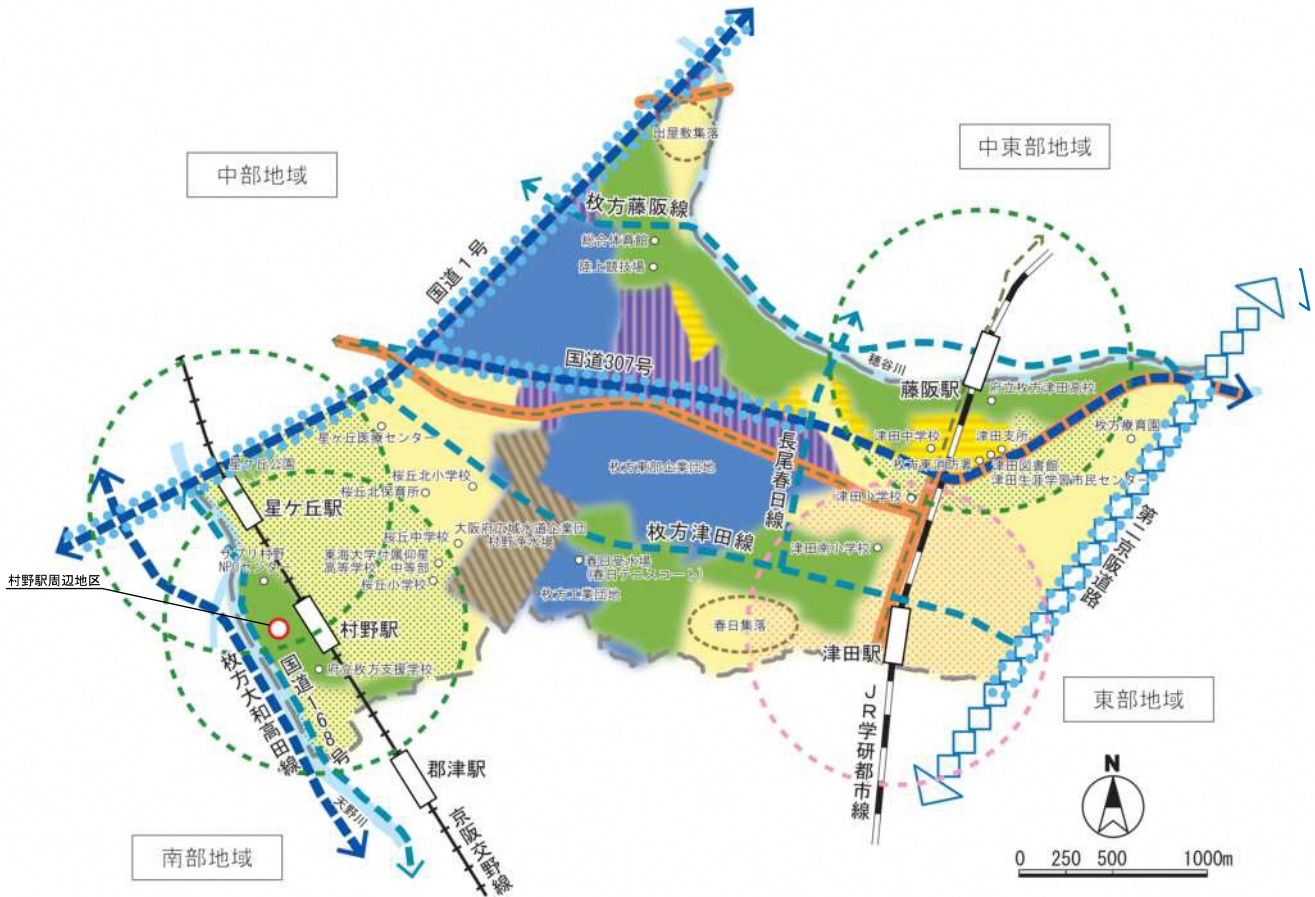
第2章

第3章

5 中南部地域

第4章

付属資料編

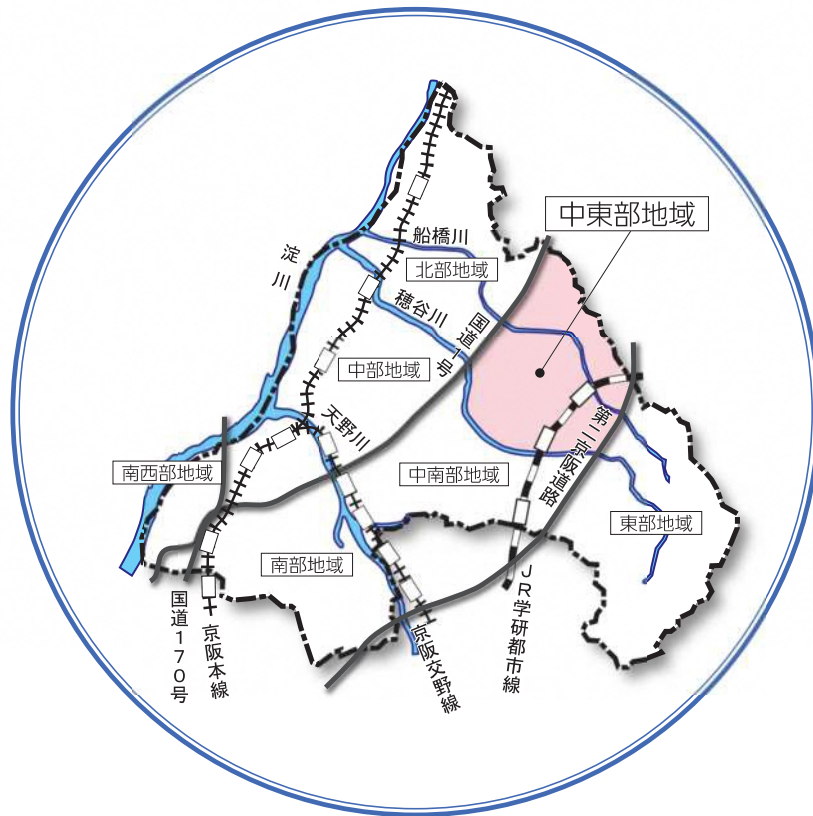


凡例

都市的	都市拠点系		都市機能集積ゾーン	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 主要なバス路線 都市計画公園(近隣公園)・緑地 供給処理施設 河川 地域界	
			生活利便ゾーン		
	居住系				居住ゾーン
					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		
環境保全系	自然地区		環境共生ゾーン		
	保留地区		村野駅周辺地区		

6 中東部地域

中東部地域は、本市の北東に位置し、一部が京都府八幡市、京田辺市に接しています。面積は約 8.8 平方キロメートルで、長尾丘陵に位置する地域であり、丘陵や谷など変化に富んだ地形となっています。

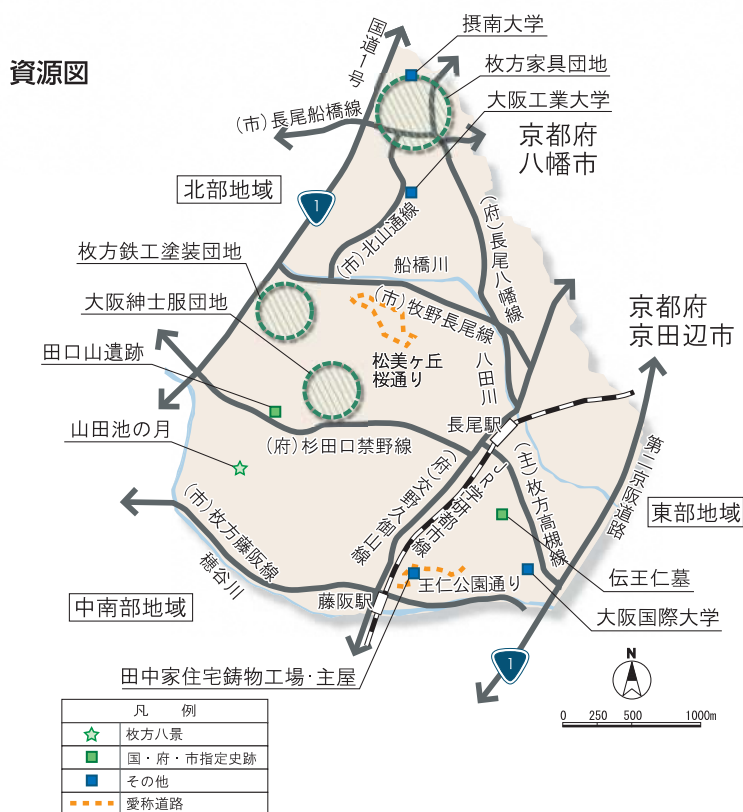


1 地域の状況

1) 地域の特徴・地域資源

穂谷川の扇状地で水はけがよく、野菜や茶を栽培する畑地が広がっていました。山田池は、農業用のため池で下流の甲斐田、片鉾、田口（出屋敷含む）の農業用水を供給してきました。現在はため池を中心とした広域公園として整備されており、この地域の地域イメージ形成に大きく影響しています。昭和40年代には、大阪家具コンビナート工場団地（現枚方家具団地）、大阪既製服団地（現大阪紳士服団地）、そして枚方鉄工塗装団地が進出し、宅地開発も進み、郊外型の住宅地が形成されてきました。近年には摂南大学が開設し、住宅・都市整備公団（現在の独立行政法人都市再生機構）による北山地区開発が進み、大阪工業大学も開設されました。

また、工業地には、枚方鉄工塗装団地、枚方家具団地、大阪紳士服団地が立地しています。歴史文化的資源としては、田中家住宅鋳物工場・主屋のほか伝王仁墓や田口山遺跡などがあります。自然資源としては、地域北東部に比較的大規模な雑木林があり、まとまった農地もみられます。地域の南部には、自然豊かな山田池公園が整備されています。



長尾駅



枚方家具団地



山田池公園



枚方鉄工塗装団地

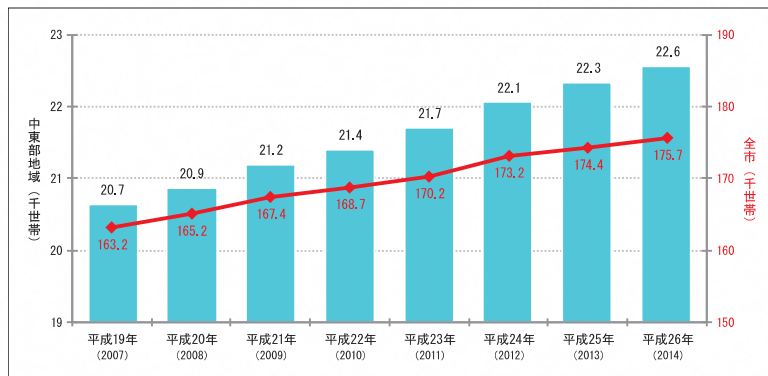
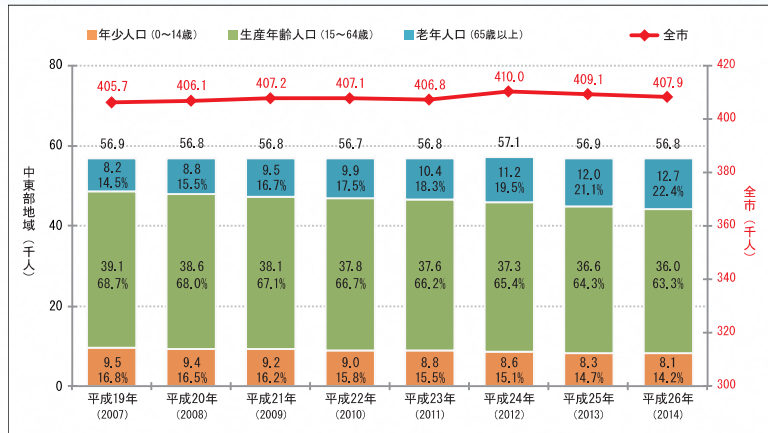


伝王仁墓

2) 人口・世帯数

中東部地域の人口は約5万7千人となっています。7年前と比べ、市全体の人口が約0.5%増加しているのに対し、中東部地域では約百人、約0.2%減少しています。また、平成26(2014)年の高齢者数は約1.3万人、高齢化率は約22.4%となっており、7年前より約7.9ポイント増加しています。

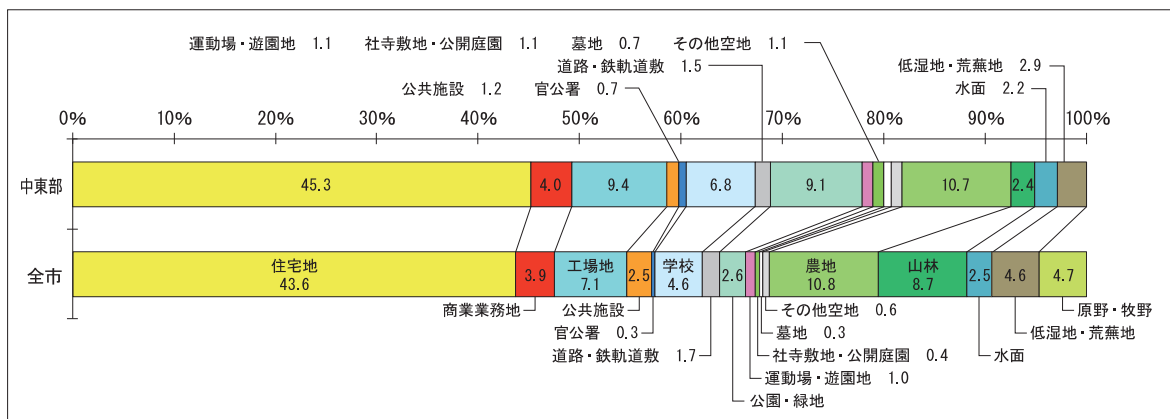
世帯数は7年前に比べ、市全体で約7.7%増加しているのに対し、中東部地域では約2千世帯、約9.2%の増加となっており、市全体より高い増加率で推移しています。



出典：枚方市統計書(平成19年～平成26年)より集計

3) 土地利用

地域の南部には山田池公園や王仁公園が整備されており、公園・緑地の占める割合が高い地域です。地域の約45%を住宅地が占めており、全市平均程度となっています。地域北部には枚方家具団地、地域中央には大阪紳士服団地が位置しており、中南部地域に次いで工業系土地利用の占める割合が高い地域となっています。地域の北部には昭和60年代に始まった土地区画整理事業により整備された良好な住宅地が形成されています。地域北東部と藤阪駅の周辺が市街化調整区域となっており、まとまった農地が広がっています。



出典：都市計画基礎調査(平成22年度) 大阪府調査より集計

4) 都市基盤

交通

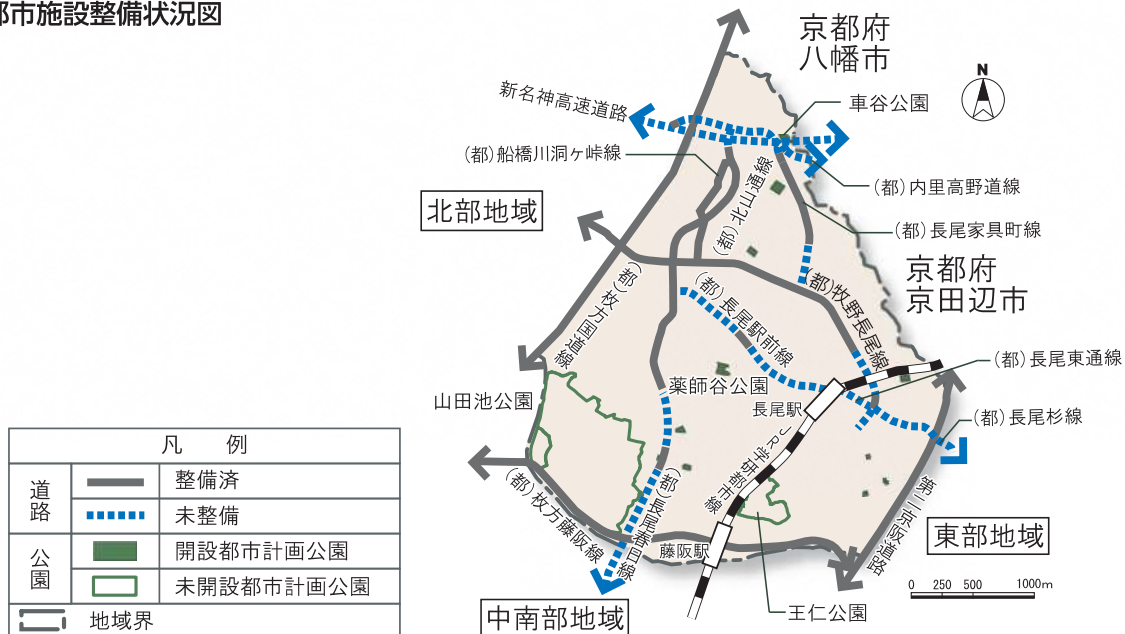
第二京阪道路の開通に伴い、国道1号の渋滞は緩和されつつありますが、国道1号と交差する高野道船橋線周辺などでは混雑している箇所があります。また、地区北部には国土軸を形成する新名神高速道路の整備が進められています。

主要な交通施設については、長尾駅は駅前広場が西側に整備されたものの、東側においては、牧野長尾線の一部と駅前広場や鉄道駅へアクセスする道路が未整備となっています。

公園

広域公園である山田池公園や総合公園である王仁公園は、面積約85.4haで都市計画に定められています。整備済みの合計面積は約81.0haで、計画面積に対する開設率は約95%と高い水準となっています。

都市施設整備状況図



5) 市街地

中東部では、昭和38(1963)年より長尾藤阪地区で土地区画整理事業が実施され、その後も開発が進み、北山、長尾家具町などでは土地区画整理事業が実施されました。住宅地や企業団地などの整備が進みました。

2 地域の主要課題

❖ 東部の拠点形成

JR 学研都市線による交通利便性の向上や新名神高速道路の全線供用開始に向け、周辺における幹線道路などの整備が進みつつあり、市域東部のポテンシャルの高まりに対応する長尾駅周辺が都市拠点として発展していくことが期待されています。

また、藤阪駅周辺は、自然環境との調和を図りつつ、周辺居住者の生活利便を担うエリアとして活用を図っていくことが求められています。

❖ 道路などの都市基盤の整備

広域都市圏との連携強化、災害時の緊急輸送ルートの確保などが期待される新名神高速道路や、そのアクセス道路となる内里高野道線の広域的な幹線道路の整備などにより、地域の交通利便性が向上することが見込まれます。

また、第二京阪道路の全線開通に伴って発生している国道 307 号などでは交通渋滞が発生しています。

このため、円滑な交通処理などを図るために、道路などの都市基盤の整備を促進していくことが求められています。

❖ 操業環境と居住環境の協調

工業系の用途地域のエリアにおいて、住宅開発などによる住工の混在がみられることから、工業地の操業環境と居住環境の双方の機能が損なわれないように協調することが求められています。

❖ 大阪紳士服団地や枚方家具団地の産業

大阪紳士服団地は、製造から小売機能を持つ加工配送センターへと機能が変化しており、実情に合った土地利用の誘導や整備を図ることが求められています。また、枚方家具団地については製造、小売商業地区にふさわしい環境整備などにより、地域産業の活性化や産業集積を促進することが求められています。

❖ 豊かな自然環境と調和した幹線道路沿道の景観形成、産業集積

本地域の起伏に富んだ地形を生かして、周辺の豊かな自然環境と調和した幹線道路沿道の景観形成、産業集積を図ることが求められています。

3 地域の都市づくりの方針

便利で快適に暮らせる計画的な都市づくり

- **長尾駅周辺の広域的な都市機能を集積する拠点の形成**
長尾駅周辺においては、広域エリアの中心となる商業、業務、医療などの多様な都市機能の集積を図ります。
- **藤阪駅周辺の生活利便の向上を図る拠点の形成**
藤阪駅周辺においては生活利便の向上を図ります。
- **多様な都市機能と調和した良好な居住環境の形成と都市居住の促進**
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を形成し、都市居住を促進します。
- **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。
- **企業団地や国道1号、第二京阪道路沿道地域における産業の集積**
幹線道路の交通利便を生かし、企業団地や、国道1号、第二京阪道路の沿道地域における産業集積を図ります。

都市基盤や公共交通ネットワークが充実した都市づくり

- **新名神高速道路の整備促進**
広域都市圏との連携強化、災害時の緊急輸送ルート確保などが期待される新名神高速道路の整備を促進します。
- **内里高野道線の整備促進**
新名神高速道路のアクセス道路となる内里高野道線や、それに関連する道路、公園の整備を促進します。
- **長尾杉線の実現化**
第二京阪道路の全線開通に伴って発生している交通渋滞の緩和や新名神高速道路などの高速道路ネットワーク及び長尾駅周辺地区へのアクセス性の向上などを図るとともに、災害時の支援活動における拠点となる東部公園などへ連絡する長尾杉線の実現に向けて取り組みます。
- **長尾駅周辺の交通機能の強化**
中東部地域の拠点として、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。
- **牧野長尾線の整備**
東部地域における長尾駅前や府道などの周辺道路の交通渋滞を緩和し、交通の円滑化や安全な歩行空間の確保などを図る牧野長尾線の整備を進めます。
- **長尾春日線の整備**
生活道路への通過交通の進入を抑制するとともに、広域避難地である「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進めます。

安全安心の都市づくり

- **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、安全かつ円滑な移動などができるよう、枚方市バリアフリー基本構想の取り組みをはじめとした、バリアフリー化を促進します。

- **都市計画道路における歩行者、自転車の通行空間の確保**

新たに道路整備を行う長尾杉線、長尾春日線などの都市計画道路においては、通学路などの安全な歩行者空間、自転車の通行空間の確保などを図ります。

水や緑の豊かな地域資源を生かし、質が高く潤いのある都市づくり

- **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。

- **住宅地と工場などが混在する地域の調和**

住宅地と商業、工場などの土地利用が混在している地区では、地域の実情に応じ、住民と企業が協調し地区計画制度の活用を検討するなど、共存できる環境づくりを図ります。

- **山田池公園や王仁公園の活用**

山田池公園や王仁公園は市街地の中のレクリエーションや憩いの空間として、引き続き維持や活用を図ります。

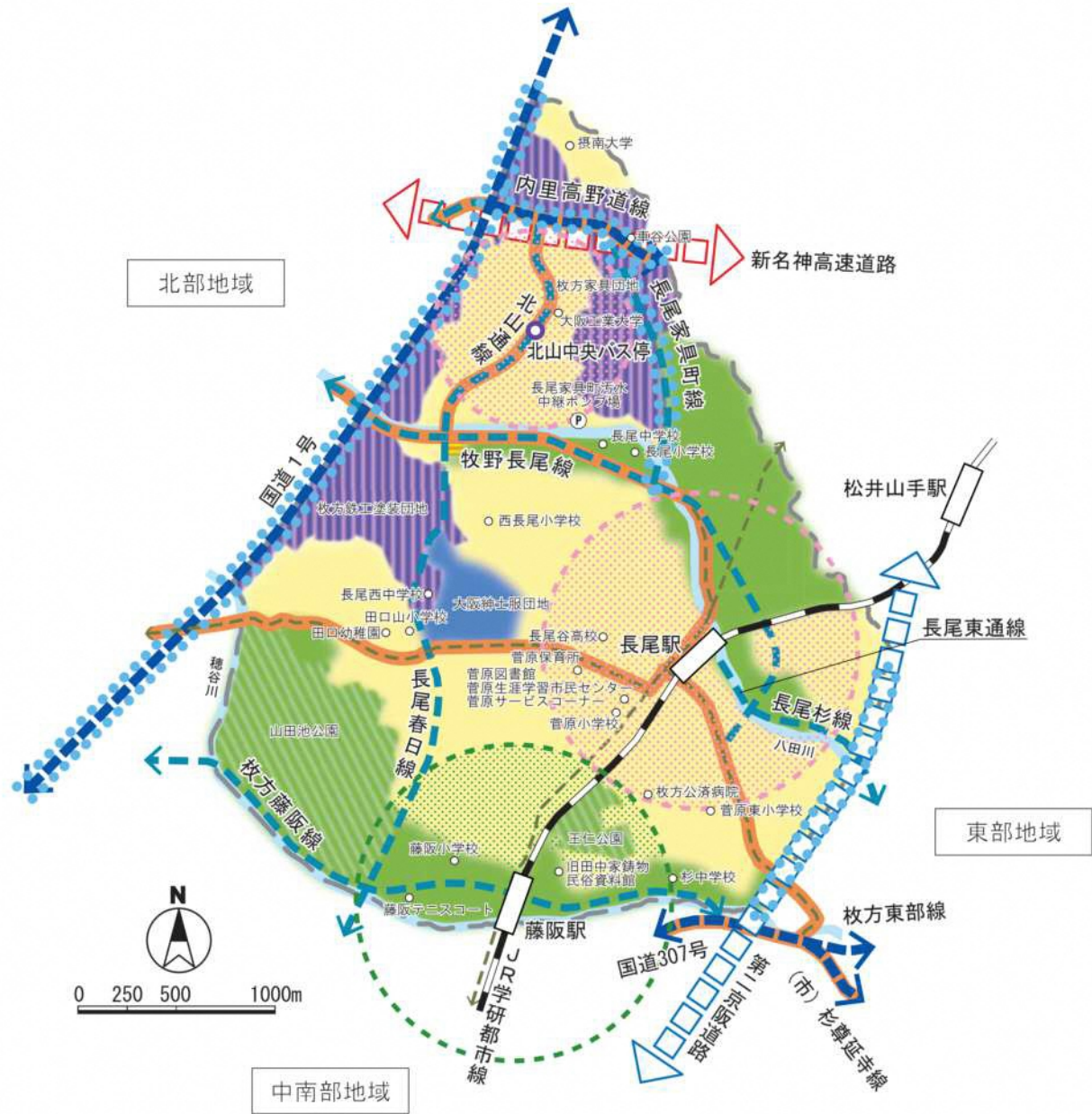
- **歴史文化的資源の保全、活用**

田中家住宅鋳物工場・主屋や田口山遺跡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活用を図ります。

- **都市農地の保全、活用**

都市農地は良好な景観の形成や自然とのふれあいの場、防災機能などの多様な機能を有しており、保全や活用を図ります。

地域別方針図



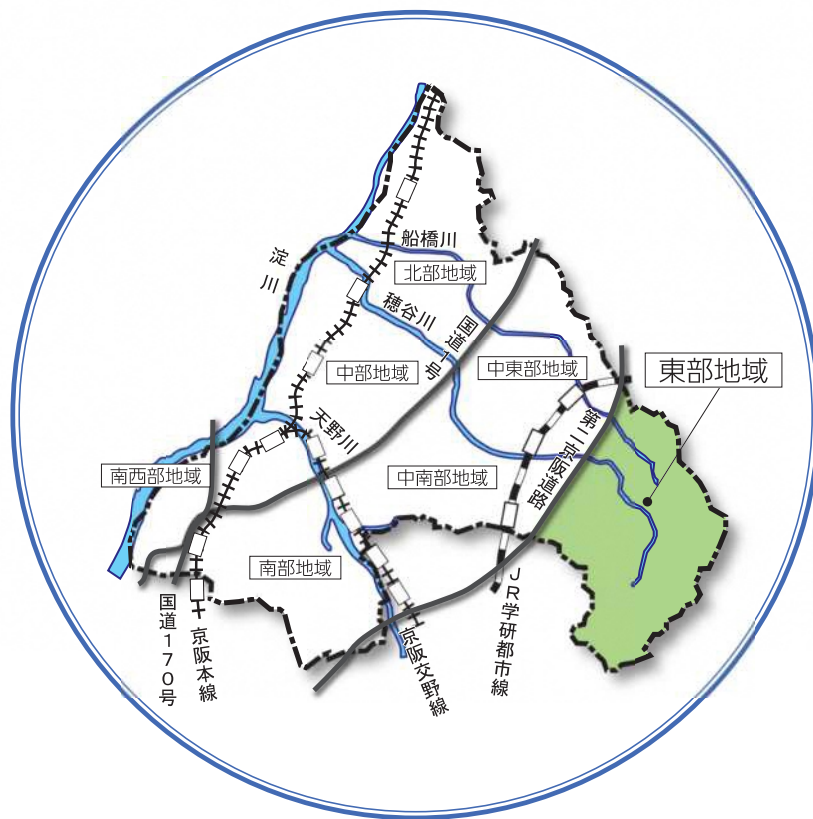
凡例

都市的	都市拠点系		都市機能集積ゾーン
	居住系		生活便利ゾーン
			居住ゾーン
			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	
環境保全	自然系		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
	主要なバス路線
	都市計画公園(河川公園)・緑地
	ポンプ場
	河川
	地域界

7 東部地域

東部地域は、本市の最東部に位置し、一部が交野市、京都府京田辺市、奈良県生駒市に接しています。面積は約 11.9 平方キロメートルで、地域内の標高差が約 260m と大きく、国道 307 号沿道と穂谷の集落は約 110m の高低差があります。地域南東部の山地は近畿圏整備法により、近郊緑地保全区域の指定を受けています。



1 地域の状況

1) 地域の特徴・地域資源

東部地域には里山など豊かな自然地が広がり、近畿圏整備法の近郊緑地保全区域に指定されています。

氷室は生駒山系の延長部で穂谷川が南東から北西に流れています。本地域には標高100～150mに位置する3つの集落（穂谷、尊延寺、杉）があります。穂谷はかつて大和棟（やまとむね）の家屋が点在していました。また、農事組合法人枚方畜産組合団地がつくられ酪農に取り組まれているほか、キャンプなどのレクリエーションが楽しめる野外活動センターも立地しています。

本地域には、関西文化学術研究都市※¹（津田サイエンスヒルズ※²）などが立地しています。歴史文化的資源として、巖島神社末社春日神社本殿や三之宮神社、尊延寺などがあります。自然資源として、生駒山系からつづく山間部が広がり、里山や田園など豊かな自然が多く残っている地域です。

資源図



津田サイエンスヒルズ



里山と田園風景



東部清掃工場



野外活動センター



三之宮神社

※1：関西文化学術研究都市

関西文化学術研究都市は、京都府、大阪府、奈良県にまたがる木津川左岸の京阪奈良丘陵地域に位置し、近畿圏はもとより、我が国及び世界の発展に大きく寄与する国家プロジェクトとして、関西文化学術研究都市建設促進法に基づき建設された文化・学術・研究の拠点です。

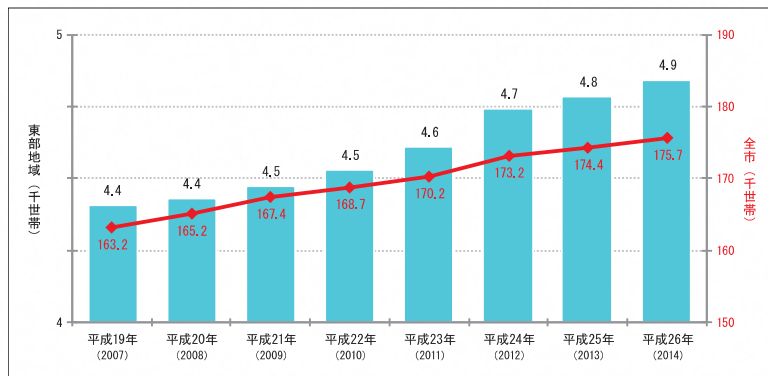
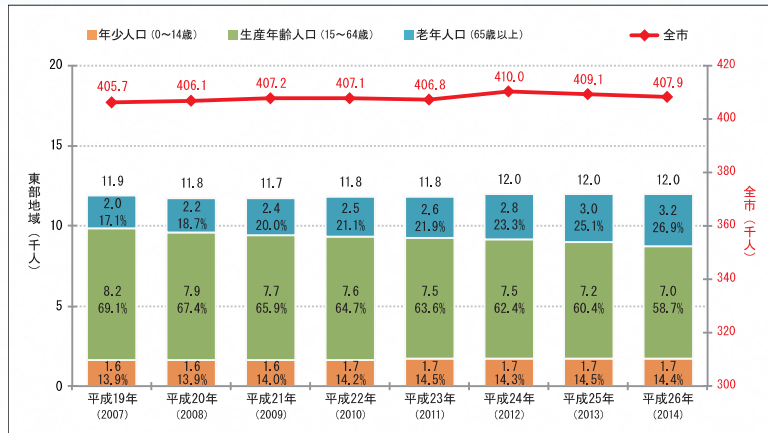
※2：津田サイエンスヒルズ

関西文化学術研究都市の文化学術研究地区の1つで、津田地区の文化学術研究ゾーンとして位置づけられています。津田サイエンスヒルズは、枚方市の中心部から東へ約6km、生駒山系北端部の裾野に広がる丘陵地に位置しています。

2) 人口・世帯数

東部地域の人口は約1万2千人となっています。7年前と比べ、市全体の人口が約0.5%増加しているのに対し、東部地域では約百人、約0.8%増加しています。また、平成26(2014)年の高齢者数は約3千人、高齢化率は約26.9%、7年前より約9.8ポイント増加しており、7地域で最も高い増加率を示しています。

世帯数は7年前と比べ、市全体で約7.7%増加しているのに対し、東部地域では約5百世帯、約11.4%の増加となっており、市全体より高い増加率で推移しています。

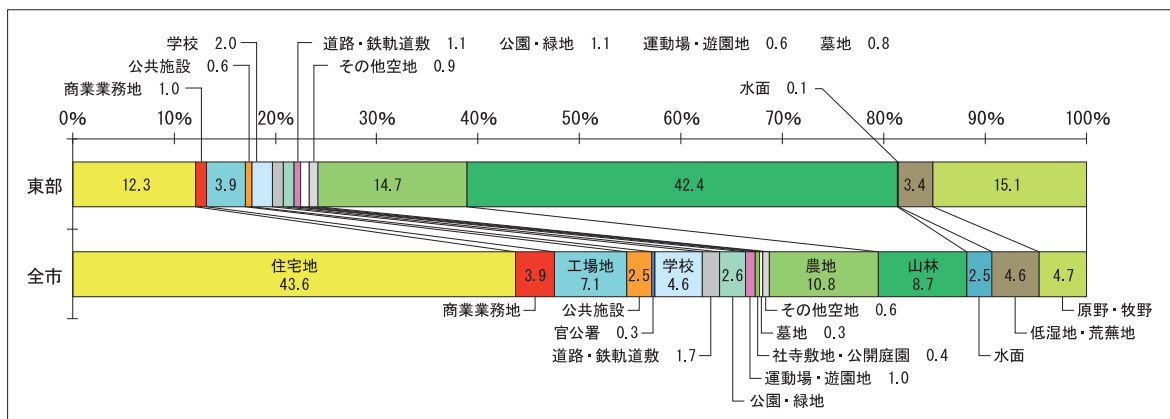


出典：枚方市統計書(平成19年～平成26年)より集計

3) 土地利用

地域の南部が近郊緑地保全区域や農業振興地域に指定されており、農地や山林などが地域全体の約3/4を占めている自然的資源に恵まれている地域で、住宅地は地域の約12%にとどまります。第二京阪道路沿道には関西文化学術研究都市の津田サイエンスヒルズが位置しており、生駒山系と調和した緑豊かで丘陵地を生かした良好な操業環境が形成されています。

市街化区域は、第二京阪道路沿道と地域の東部の国道307号沿道に位置しており、地域全体に占める割合は約15%となっています。



出典：都市計画基礎調査(平成22年度) 大阪府調査より集計

4) 都市基盤

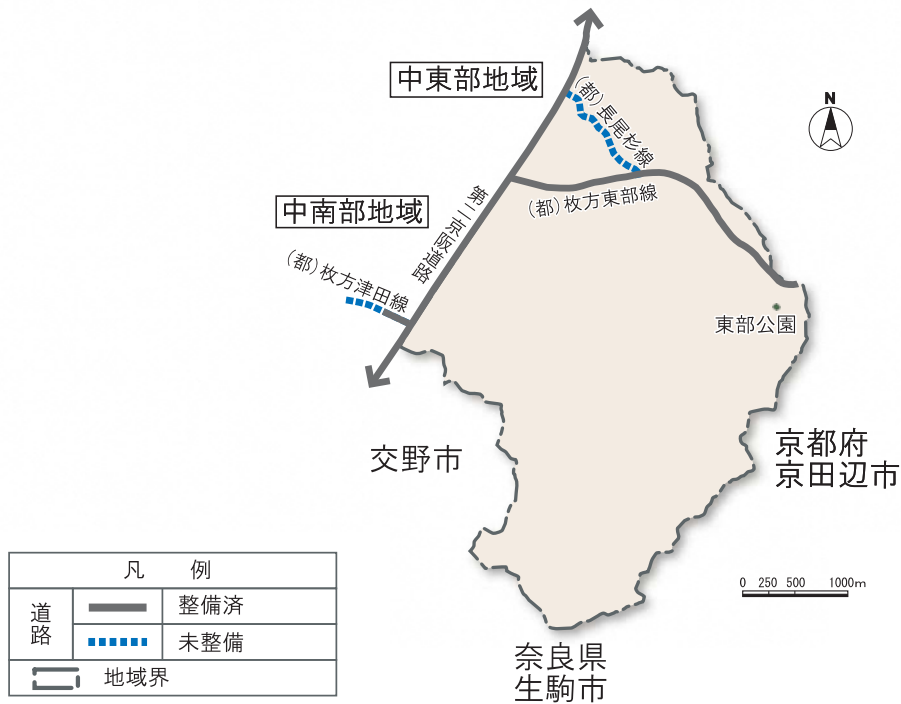
交通

枚方東部線の開通により国道 307 号などでは一定の渋滞緩和が見受けられますが、第二京阪道路の全線開通による影響を受け、周辺道路では新たな交通渋滞などが発生しています。

公園

東部地域には都市計画公園はありませんが、周辺の豊かな自然と調和し、スポーツ機能を備えた東部公園の整備が進みつつあります。

都市施設整備状況図



5) 市街地

昭和 40 年代中ごろから、開発事業などにより住宅地の整備が行われました。平成 10 (1998) 年より、津田サイエンスヒルズ地区において、研究施設などの誘致が進められ、現在は研究・商品開発機能を備えた企業や大学研究施設が集積しています。

2 地域の主要課題

❖ 幹線道路の新たな道路渋滞への対応

第二京阪道路の全線開通により、周辺都市への交通利便性が向上するとともに生活道路内の通過交通の流入が大幅に減少していますが、その一方で、国道307号などにおける第二京阪道路との交差点部では新たな交通渋滞が発生しています。

❖ 関西文化学術研究都市にふさわしい拠点づくり

関西文化学術研究都市（氷室・津田地区）では、産・学・公が連携し科学技術の発展と産業の振興を目的とした「知の創造都市」の形成をめざし、自然共生型の文化学術研究地区にふさわしい拠点機能の強化を図ることが求められています。

❖ 里山などの豊かな自然環境の保全・整備・活用

東部地域の里山は、人と自然との関わり合いの中で形成されてきた豊かな自然環境が広がっています。里山の耕作地や森林の管理が行き届いていない状況や自然環境が悪化している状況であるため、里山の自然環境を保全し、活用していく取り組みが求められています。

❖ 集落景観・田園景観の保全

地域南部の穂谷地区では「いらか」の続く美しい家並みが残されており、その周辺には四季折々に表情が移り変わる棚田が広がっています。集落景観と田園景観の一体的な保全を図り、地域特性を生かした魅力ある景観を形成していくことが求められています。

❖ スポーツ、レクリエーションの機能の維持、充実

広域的に人々が集い、スポーツを楽しむことでスポーツの振興とスポーツを通じた交流促進を図るため、周辺環境と調和したスポーツ施設の整備などが求められています。

キャンプなどが楽しめる野外活動センターが既に立地しており、レクリエーション機能の維持、充実を図ることが求められています。

3 地域の都市づくりの方針

便利で快適に暮らせる計画的な都市づくり

- **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。
- **第二京阪道路沿道地域における産業の集積**
幹線道路の交通利便を生かし、第二京阪道路の沿道地域における産業集積を図ります。

都市基盤や公共交通ネットワークが充実した都市づくり

- **長尾杉線の実現化**
第二京阪道路の全線開通に伴って発生している交通渋滞の緩和や新名神高速道路などの高速道路ネットワーク及び長尾駅周辺へのアクセス性の向上などを図るとともに、災害時の支援活動における拠点となる東部公園などへ連絡する長尾杉線の実現に向けて取り組みます。
- **住みよい生活環境の確保**
市民の快適で住みよい生活環境を確保し、排出されるごみの処理を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。

安全安心の都市づくり

- **安全な歩行空間の確保**
(主) 枚方山城線などの道路において安全な歩行空間の確保などを促進します。

水や緑の豊かな地域資源を生かし、質が高く潤いのある都市づくり

- **里山の保全、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、保全配慮地区を新たに指定するとともに、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、里山の活用強化を図るとともに、里山の良好な自然環境を守るため、里山保全活動への支援を図るなど、里山の維持管理を強化します。
- **農地の保全、活用**
地域南部には、市域で唯一の農業振興地域である穂谷地区の農地が広がっており、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いることから、こうした優良な農地をはじめとし

た農地の保全と農業振興を図ります。

- **東部公園の整備、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整備を図ります。

- **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、生駒山系の豊かな緑などの周辺環境と調和のとれたまちなみを創出します。

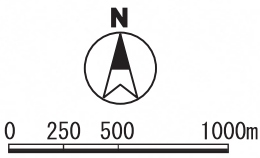
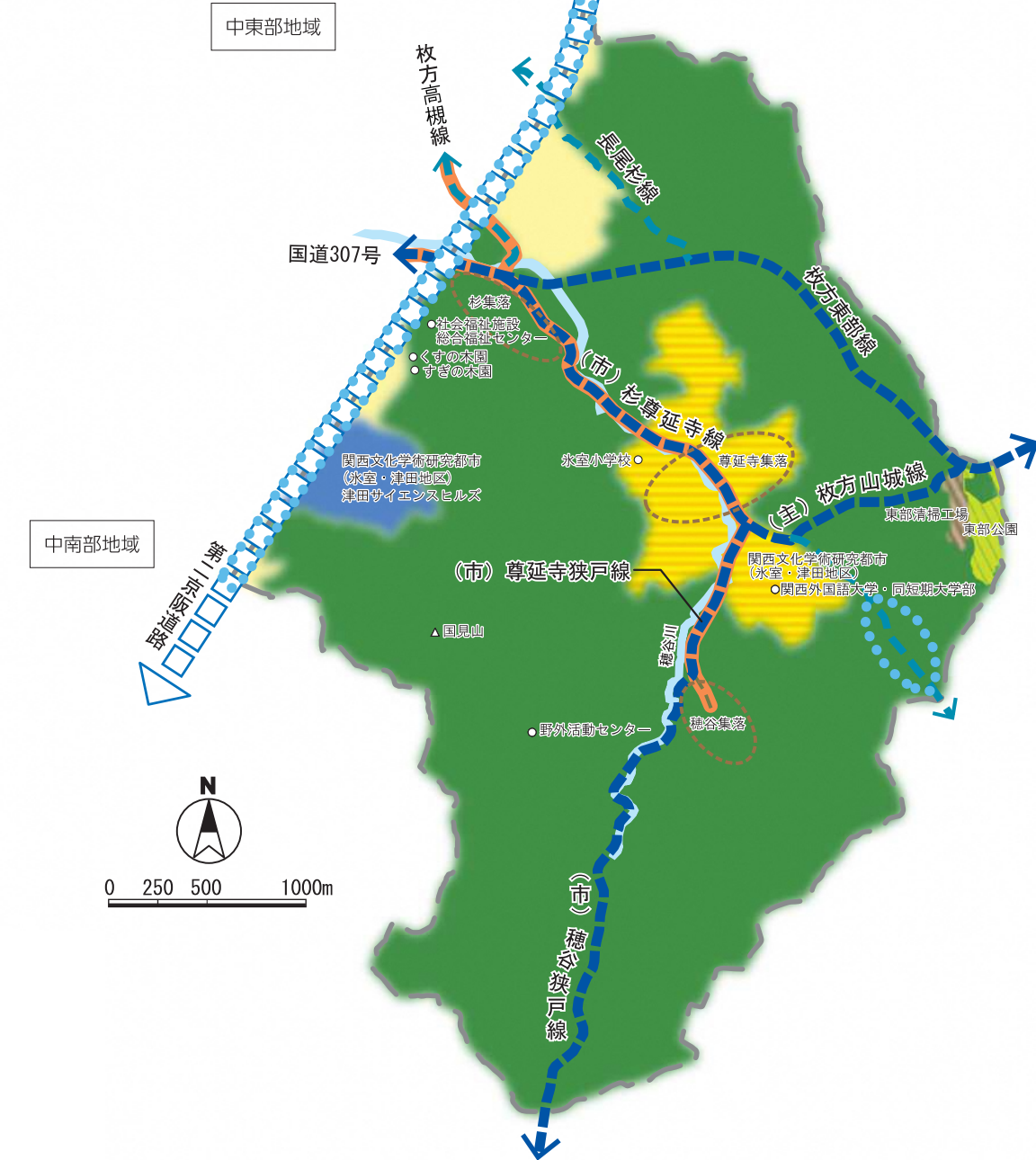
- **自然を感じることでできるレクリエーションの場の維持、活用**

野外活動センター、第二京阪道路の自転車歩行者道などは身近に自然を感じることでできるレクリエーションの場として、維持や活用を図ります。

- **歴史文化的資源の保全、活用**

巖島神社末社春日神社本殿や三之宮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活用を図ります。

地域別方針図



凡例

都市的	居住系		居住ゾーン
			環境共生居住ゾーン
	産業系		工業集積ゾーン
環境保全・自然系			沿道産業集積ゾーン
			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
(主)	主要地方道
(市)	市道
	主要なバス路線
	その他主要な公園など
	供給処理施設
	河川
	地域界

第4章

都市づくりの 実現に向けて

本市の将来都市像である、「まち・ひと・自然がつながり、持続的に発展する都市」を実現するためには、多様な主体が連携しながら、更なるまちの魅力の向上を図る都市づくりを進めていくことが必要となります。

1 住民、事業者、行政などによる連携の推進

今後、より一層多様化・複雑化していく都市づくりの課題を効果的に解決していくためには、住民、事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、連携していくことが必要です。

住民は、互いに支えあう関係を築きながらまちづくりに参画することが求められています。

事業者は、社会経済活動の中で、より活力のある魅力的なまちをめざしていくなどの社会貢献を行うことが求められています。

行政においては、関連する機関が一層の連携を図り、効果的に公共サービスを提供し、住民、事業者それぞれとの連携を図り、また、各主体が都市づくりに参画できる環境を整え、支援することが求められており、こうした連携を推進し、より良い都市の実現に取り組みます。

2 計画の評価

本市の将来都市像を実現していくためには、一定の期間が必要になることから、継続的な取り組みが必要となる一方、今後の社会情勢の変化にも柔軟に対応していく必要があります。

そのため、それらの変化に対応していくためにも、計画を実施し、その結果を検証、評価し、次の計画へ適切に反映していく PDCA サイクル^{※1}の考え方が必要です。

今後、都市計画事業等の進捗や地域を取り巻く環境の変化、社会情勢の変化を踏まえ、都市計画マスタープランの検証を行い、必要に応じて見直しを行います。

※1：PDCA サイクル

業務プロセスの管理手法の一つで、計画 (plan) →実行 (do) →評価 (check) →改善 (act) という4段階の活動を繰り返し行なうことで、継続的にプロセスを改善していく手法のことです。