

# パブリックコメント実施後の修正箇所について

27ページ

- ・ 図中の円のデザインを変更  
(57ページ、60ページ、63ページ、66ページ、69ページの図も同様に変更)
- ・ 図下に文章を追加

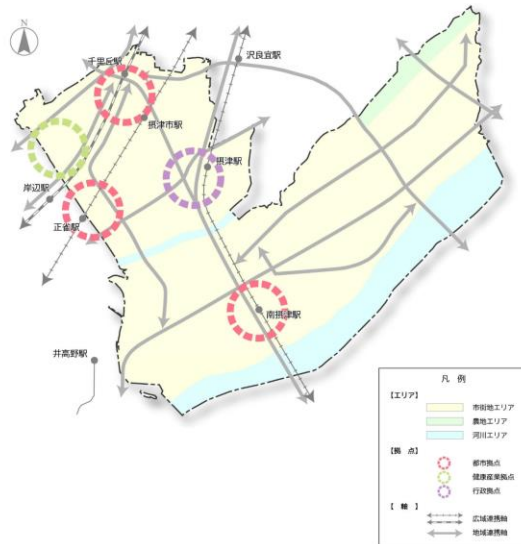
(旧)

## 3. 将来都市構造

基本理念及び目標の実現に向けて、将来人口フレームを踏まえ「エリア」、「拠点」、「軸」の3つの構成要素を設定し、本市の目指す将来都市構造を下図のとおりとします。

エリア：土地利用及び自然的利用の区分や面的な広がりを示すもの  
 拠 点：今後の主要な都市整備の効果的な投資や各種の都市機能集積を図る箇所  
 軸：市内の回遊性向上や広域との交流連携を促進する都市の骨格となるもの

### ■ 将来都市構造図



(新)

## 3. 将来都市構造

基本理念及び目標の実現に向けて、将来人口フレームを踏まえ「エリア」、「拠点」、「軸」の3つの構成要素を設定し、本市の目指す将来都市構造を下図のとおりとします。

エリア：土地利用及び自然的利用の区分や面的な広がりを示すもの  
 拠 点：今後の主要な都市整備の効果的な投資や各種の都市機能集積を図る箇所  
 軸：市内の回遊性向上や広域との交流連携を促進する都市の骨格となるもの

### ■ 将来都市構造図



※ 拠点は、境界ではなく概ねの範囲を示すものです。

# パブリックコメント実施後の修正箇所について

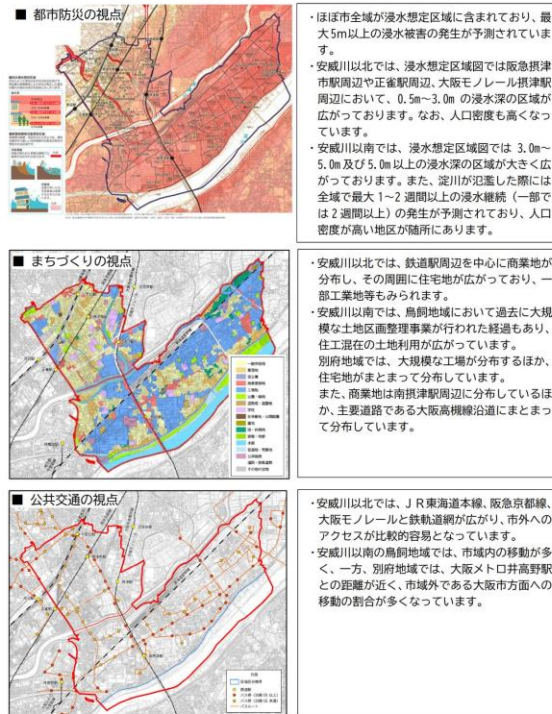
56ページ

・「住工混在」を「住工共存」に変更

(旧)

## 1. 地域区分

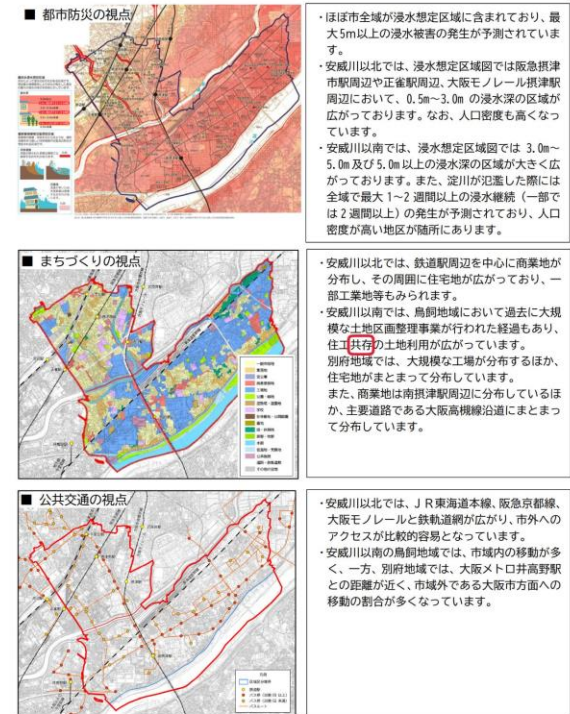
地域別構想とは、全体構想や立地適正化計画で示した目標や方針等の実現に向け、本市の地域特性を踏まえて設定した地域ごとに方針設定を行うものです。  
全体構想で設定した都市防災、まちづくり（市街地整備・都市施設）、公共交通の各部門の視点から地域特性を以下のように整理しました。



(新)

## 1. 地域区分

地域別構想とは、全体構想や立地適正化計画で示した目標や方針等の実現に向け、本市の地域特性を踏まえて設定した地域ごとに方針設定を行うものです。  
全体構想で設定した都市防災、まちづくり（市街地整備・都市施設）、公共交通の各部門の視点から地域特性を以下のように整理しました。



# パブリックコメント実施後の修正箇所について

58ページ

- ・写真の位置を変更し、引き出し線及び写真の説明を追加

(旧)

## 2. 北部地域

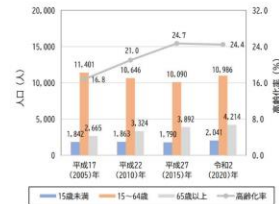
### 2-1. 地域の概況

- ・区域内には、鉄道駅としてJR東海道本線の千里丘駅、阪急京都線の摂津市駅、正雀駅があり、鉄道駅を基点に地域内外をつなぐ路線バスが運行しています。
- ・まちづくりの状況として、JR千里丘駅では、西地区において市街地再開発事業が進められています。
- ・吹田操車場跡地では、北大阪健康医療都市（健都）として健康・医療をコンセプトとした土地利用が始まっています。
- ・阪急京都線では、正雀駅～南茨木駅間の約2.1kmの連続立体交差事業が進められています。
- ・都市施設の状況として、千里丘駅西地区の再開発事業に関わる都市計画道路千里丘駅前線や千里丘三島線の一部区間などが未整備となっています。
- ・人口の推移としては平成27年から令和2年にかけて大きく増加していますが、高齢者人口も同様に増加しており、高齢化率は横ばいで推移しています。
- ・土地利用の状況として、一般市街地及び集落地が広く分布していますが、JR千里丘駅周辺や府道大阪高槻京都線沿いに商業地、健都周辺に一部工業地がみられます。
- ・災害想定として、3.0m以上の浸水想定区域はあまり含まれておらず、市域の中では比較的风险が低くなっています。

#### ■ 位置図



#### ■ 3区分別人口の推移



#### ■ 航空写真



(新)

## 2. 北部地域

### 2-1. 地域の概況

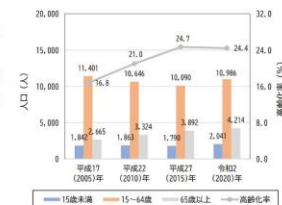
- ・区域内には、鉄道駅としてJR東海道本線の千里丘駅、阪急京都線の摂津市駅、正雀駅があり、鉄道駅を基点に地域内外をつなぐ路線バスが運行しています。
- ・まちづくりの状況として、JR千里丘駅では、西地区において市街地再開発事業が進められています。
- ・吹田操車場跡地では、北大阪健康医療都市（健都）として健康・医療をコンセプトとした土地利用が始まっています。
- ・阪急京都線では、正雀駅～南茨木駅間の約2.1kmの連続立体交差事業が進められています。
- ・都市施設の状況として、千里丘駅西地区の再開発事業に関わる都市計画道路千里丘駅前線や千里丘三島線の一部区間などが未整備となっています。
- ・人口の推移としては平成27年から令和2年にかけて大きく増加していますが、高齢者人口も同様に増加しており、高齢化率は横ばいで推移しています。
- ・土地利用の状況として、一般市街地及び集落地が広く分布していますが、JR千里丘駅周辺や府道大阪高槻京都線沿いに商業地、健都周辺に一部工業地がみられます。
- ・災害想定として、3.0m以上の浸水想定区域はあまり含まれておらず、市域の中では比較的风险が低くなっています。

#### ■ 位置図



<航空写真：健都周辺>

#### ■ 3区分別人口の推移



# パブリックコメント実施後の修正箇所について

61ページ

- ・写真の位置を変更し、引き出し線及び写真の説明を追加

(旧)

## 3. 中部地域

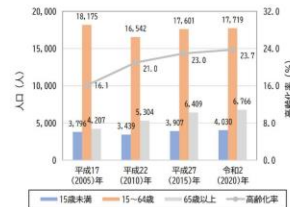
### 3-1. 地域の概況

- ・地域内には、鉄軌道駅として阪急京都線の摂津市駅、正雀駅、大阪モノレールの摂津駅があり、鉄道駅間や地域内外をつなぐ路線バスが運行しています。
- ・まちづくりの状況として、阪急京都線では、正雀駅～南茨木駅間の約 2.1km の連続立体交差事業が進められています。
- ・都市施設の状況として、阪急京都線連続立体交差事業に関わる環境側道である都市計画道路阪急東 1 号線や西 1 号線、阪急歩道 1 号線が未整備となっています。
- ・人口の推移としては、平成 17 年から 22 年にかけて減少していますが、以降は微増傾向となっています。
- ・土地利用の状況として、一般市街地及び集落地が広く分布していますが、各鉄道駅周辺に商業地がみられるとともに、大阪モノレール摂津駅周辺に大規模な工業地や行政施設がみられます。
- ・災害想定として、阪急摂津市駅周辺や正雀駅周辺、大阪モノレール摂津駅周辺において、0.5m～3.0m の浸水深の区域が広がっており、人口密度が高い地域が随所にあります。

■ 位置図



■ 3 区分別人口の推移



■ 航空写真



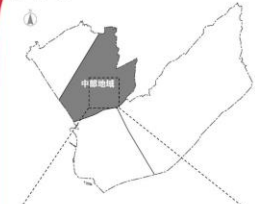
(新)

## 3. 中部地域

### 3-1. 地域の概況

- ・地域内には、鉄軌道駅として阪急京都線の摂津市駅、正雀駅、大阪モノレールの摂津駅があり、鉄道駅間や地域内外をつなぐ路線バスが運行しています。
- ・まちづくりの状況として、阪急京都線では、正雀駅～南茨木駅間の約 2.1km の連続立体交差事業が進められています。
- ・都市施設の状況として、阪急京都線連続立体交差事業に関わる環境側道である都市計画道路阪急東 1 号線や西 1 号線、阪急歩道 1 号線が未整備となっています。
- ・人口の推移としては、平成 17 年から 22 年にかけて減少していますが、以降は微増傾向となっています。
- ・土地利用の状況として、一般市街地及び集落地が広く分布していますが、各鉄道駅周辺に商業地がみられるとともに、大阪モノレール摂津駅周辺に大規模な工業地や行政施設がみられます。
- ・災害想定として、阪急摂津市駅周辺や正雀駅周辺、大阪モノレール摂津駅周辺において、0.5m～3.0m の浸水深の区域が広がっており、人口密度が高い地域が随所にあります。

■ 位置図



<航空写真：摂津駅周辺>

■ 3 区分別人口の推移



# パブリックコメント実施後の修正箇所について

64ページ

- ・写真を縮小し位置を変更し、引き出し線及び写真の説明を追加

(旧)

## 4. 南西部地域

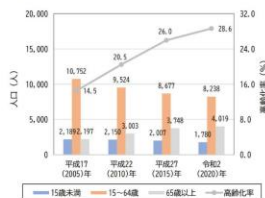
### 4-1. 地域の概況

- ・地域内には、鉄軌道駅として大阪モノレール南摂津駅がある他、大阪メトロ井高野駅にも近接しており、地域内外をつなぐ形で路線バスが運行しています。
- ・都市施設の状況として、本地域内に未整備の都市計画道路はありません。
- ・人口の推移としては、減少傾向にあるなか、高齢者人口は増加傾向にあり、高齢化率が市内でも比較的高くなっています。
- ・土地利用の状況として、東海道新幹線以南に大規模な工業地が分布しているほか、広く住宅地が分布しています。
- ・災害想定として、3.0m～5.0m及び5.0m以上の浸水深の区域が大きく広がっており、淀川が氾濫した際には、全域で最大1～2週間以上の浸水継続（一部では2週間以上）の発生が予測されています。

#### ■ 位置図



#### ■ 3区分別人口の推移



#### ■ 航空写真



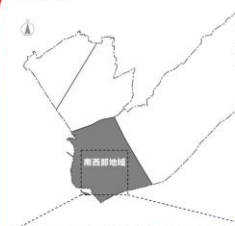
(新)

## 4. 南西部地域

### 4-1. 地域の概況

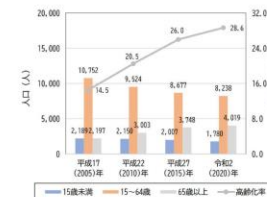
- ・地域内には、鉄軌道駅として大阪モノレール南摂津駅がある他、大阪メトロ井高野駅にも近接しており、地域内外をつなぐ形で路線バスが運行しています。
- ・都市施設の状況として、本地域内に未整備の都市計画道路はありません。
- ・人口の推移としては、減少傾向にあるなか、高齢者人口は増加傾向にあり、高齢化率が市内でも比較的高くなっています。
- ・土地利用の状況として、東海道新幹線以南に大規模な工業地が分布しているほか、広く住宅地が分布しています。
- ・災害想定として、3.0m～5.0m及び5.0m以上の浸水深の区域が大きく広がっており、淀川が氾濫した際には、全域で最大1～2週間以上の浸水継続（一部では2週間以上）の発生が予測されています。

#### ■ 位置図



<航空写真：工業地及び住宅地の分布>

#### ■ 3区分別人口の推移



# パブリックコメント実施後の修正箇所について

67ページ

- ・写真を縮小し位置を変更し、引き出し線及び写真の説明を追加
- ・「混在する地域」を「共存するエリア」に変更
- ・5-1地域の概況に文章を追加

(旧)

## 5. 南東部地域

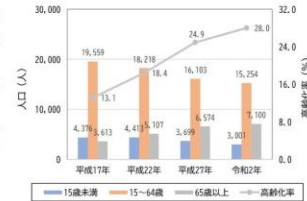
### 5-1. 地域の概況

- ・地域内には、鉄軌道駅として大阪モノレール南摂津駅があり、地域内外をつなぐ形で路線バスが運行しています。
- ・都市施設の状況として、都市計画道路新在家鳥飼上線が一部未整備となっています。
- ・人口の推移としては、減少傾向にあるなか、高齢者人口は増加傾向にあり、高齢化率が市内でも比較的高くなっています。
- ・土地利用の状況として、一部の大規模な工業地や小規模な工業集積地がみられる他、住宅地が広く分布しており、住宅地と工業地が混在する地域もみられます。
- ・災害想定として、3.0m～5.0m及び5.0m以上の浸水深の区域が大きく広がっており、淀川が氾濫した際には、全域で最大1～2週間以上の浸水継続（一部では2週間以上）の発生が予測されています。

#### ■ 位置図



#### ■ 3区分別人口の推移



#### ■ 航空写真



(新)

## 5. 南東部地域

### 5-1. 地域の概況

- ・地域内には、鉄軌道駅として大阪モノレール南摂津駅があり、地域内外をつなぐ形で路線バスが運行しています。
- ・都市施設の状況として、都市計画道路新在家鳥飼上線が一部未整備となっています。
- ・人口の推移としては、減少傾向にあるなか、高齢者人口は増加傾向にあり、高齢化率が市内でも比較的高くなっています。
- ・土地利用の状況として、一部の大規模な工業地や小規模な工業集積地がみられる他、住宅地が広く分布しており、住宅地と工業地が共存するエリアもみられます。
- ・また、地域の北部に広がる市街化調整区域は、農地となっています。
- ・災害想定として、3.0m～5.0m及び5.0m以上の浸水深の区域が大きく広がっており、淀川が氾濫した際には、全域で最大1～2週間以上の浸水継続（一部では2週間以上）の発生が予測されています。

#### ■ 位置図



<航空写真：住工共存及び市街化調整区域>

#### ■ 3区分別人口の推移

