

# 池田市立地適正化計画 改定版



平成 31 (2019) 年 3 月策定  
令和 7 (2025) 年 9 月改定

池 田 市

## <目 次>

<b>序章 立地適正化計画とは</b> .....	<b>1</b>
1 立地適正化計画の位置づけと役割 .....	1
2 立地適正化計画の計画期間・対象区域 .....	5
<b>第1章 現計画の評価</b> .....	<b>6</b>
1 届出に係る運用状況 .....	6
2 評価指標の確認 .....	7
<b>第2章 池田市の都市構造上の課題</b> .....	<b>8</b>
1 池田市の現況 .....	8
2 (参考)池田駅周辺地区のマンション住民の意向調査について .....	80
3 池田市における都市構造上の課題 .....	97
<b>第3章 立地の適正化に関する基本的な方針</b> .....	<b>98</b>
1 まちづくりの方針(ターゲット) .....	98
2 課題解決のための施策・誘導方針(ストーリー) .....	102
3 めざすべき都市の骨格構造 .....	104
4 めざすべき都市の移動・交通 .....	106
<b>第4章 誘導区域等</b> .....	<b>110</b>
1 誘導区域等の考え方 .....	110
2 都市機能誘導区域・誘導施設 .....	113
3 居住誘導区域 .....	118
<b>第5章 防災指針</b> .....	<b>129</b>
1 防災指針とは .....	129
2 対象とする災害 .....	129
3 災害ハザードの状況 .....	130
4 災害リスク分析 .....	136
5 災害リスク分析からみる課題の整理 .....	151
6 防災まちづくりの将来像 .....	153
7 取組方針 .....	153
8 具体的な取組 .....	156

## 第6章 誘導施策..... 158

- 1 誘導施策の基本的な考え方..... 158
- 2 誘導施策..... 159
- 3 届出制度..... 168
- 4 公的不動産（PRE）の活用方針..... 171
- 5 低未利用地の集約等による利用の促進と身の回りの公共空間の創出..... 171

## 第7章 計画の進行管理..... 174

- 1 立地の適正化に関する評価指標..... 174
- 2 計画の進行管理と評価..... 177

# 序章 立地適正化計画とは

## 1 立地適正化計画の位置づけと役割

### (1) 立地適正化計画改定の背景と目的

#### ①本市の都市づくりの歩み

池田市は、大阪府の北西部、大阪都心から北へ 16 kmほどのところに位置し、西部は猪名川をはさんで兵庫県川西市と接しています。市域は東西に約 3.8 km、南北に約 10.3 kmと南北に細長く、面積は 22.14km<sup>2</sup>と、非常にコンパクトな都市として形成されてきました。

大阪都心とは阪急電鉄宝塚線や国道 176 号、阪神高速道路 11 号池田線など幹線交通網で結ばれている他、市の南端には大阪国際空港があり、広域的な交通の結節点でもあります。

市内には、猪名川、余野川、箕面川等の河川が流れ、これらの河川の堆積作用によって形成された段丘地形や低地な地形が広がっています。また、標高 300～400m 前後の五月山が分布しており、自然環境に恵まれた地域です。



図 0-1 池田市の位置図

本市は、古くは京都と西国各地とを結ぶ西国街道や大阪と能勢を結ぶ能勢街道などにより交通の要衝として発展し、多彩な文化が開花しました。明治 43 (1910) 年には、箕面有馬電気軌道 (現阪急電鉄) の開通と同時に、わが国で初めての電鉄会社による本格的な郊外型分譲住宅として室町住宅の分譲が開始、沿線での住宅地開発が進みました。その後は、大阪都市圏の衛星都市として都市整備が進展、市街地が拡大し、高度経済成長に伴って人口が急増、あわせて猪名川沿いに内陸工業地区が形成され、産業都市としても大きく発展しました。

## ②人口減少・高齢化等を背景とした持続的な都市づくりへの要請

一方で、2050年を見据えた国土づくりの理念や考え方を示す、国土のグランドデザイン2050（平成26年7月国土交通省策定）において、我が国は「急速に進む人口減少」と「巨大災害の切迫」の2つの大きな危機に直面しているとされ、これらに対応していくため、「多様性（ダイバーシティ）」、「連携（コネクティビティ）」、「災害への粘り強くしなやかな対応（レジリエンス）」の3つの基本理念のもと、「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進していくこととされています。

また、都市内部の小さな敷地単位で、空き地、空き家等の低未利用地が散発的に発生する「都市のスポンジ化」が進行することが、持続可能な都市構造への転換に向けた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組を進める上で重大な支障となるとされており、発生したスポンジ化への対処のほか、まだ顕在化していない地域での予防的な措置をあわせ、都市計画上の課題として対策を講じる必要があるとされるようになりました。

## ③立地適正化計画の策定

今後の急速な人口減少・高齢化において、いかに道路、水道、下水道や公共建築物などの老朽化へ対応していくか、医療、福祉、子育て支援、商業などの生活サービスを維持していくかが全国的な課題となり、この課題に対処すべく、平成26（2014）年8月に、都市再生特別措置法（平成14年法律第22号。以下「法」という。）が改正され、立地適正化計画制度が創設されました。

本市においても、これまで培ってきたコンパクトな都市構造、都市機能の集積を維持しながら、まちや暮らしの質を高め、これからも「選ばれる都市」を目指すため、平成31（2019）年3月に立地適正化計画を策定しました。

## ④激甚化・頻発化する災害への対応～「防災指針」の策定

近年、全国各地で災害が頻発しており、その被害の規模も甚大なレベルになっています。このような状況に対応するため、令和2（2020）年に法の改正により、持続可能で安全・安心して暮らせる都市づくりを推進する立地適正化計画に「居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針」（以下、「防災指針」という。）を、立地適正化計画に記載することが位置づけられました。

本市の立地適正化計画では、五月山の裾野などにある土砂災害（特別）警戒区域や猪名川沿岸部における浸水想定区域など危険性の高いハザードエリアを居住誘導区域から除外し、防災面で一定以上の配慮を行ってきました。しかし、箕面川沿岸部など新たに災害危険性の高いエリアも散見されることから、防災指針の検討を通じて、より安全・安心に配慮した都市づくりを進める必要があります。

## ⑤関連計画の策定・改定に伴う整合性の確保

本市では、市の最上位計画である第7次池田市総合計画（令和5（2023）年3月）のめざすまちの将来像として、「笑顔あふれる豊かな暮らしを未来につなぐ みんなが大好きなまち」を設定し、『「だったらいいな」を叶える いけだ』をキャッチフレーズとして、各種施策を展開しています。

都市づくりの面においては、令和5（2023）年3月に池田市都市計画マスタープランの改定を行い、社会経済情勢の変化やこれまでの池田市の都市づくりの取組等を勘案し、都市づくりのポイントを「コンパクトな都市構造+官民連携による拠点の都市づくり」「子ども・子育て世代が集まり、暮ら

しの好循環がうまれる都市づくり」「池田の良好な景観・環境をいかしたグリーンの都市づくり」の3つに変換するとともに、都市づくりを支える方針と取組と連携を図りながら、都市づくりの各種施策を展開しています。

交通面においては、本市の円滑な移動環境の実現、持続可能な公共交通の確保を目指し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、今後の地域公共交通のあり方や具体的な取組を示した池田市地域公共交通計画（令和4（2022）年3月）を策定しています。また、市民が安心して暮らせる人にやさしい交通環境づくりに向けてバリアフリー化を推進するために、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、池田市バリアフリーマスタープラン（令和3（2021）年3月）を策定しています。本市の立地適正化計画の改定においては、これら関連計画の策定・改定内容と整合性を図ることが必要となります。

①から⑤で記した内容を踏まえ、現行計画策定後の各種施策の進捗状況や新たな都市づくり課題に関する精査を行いつつ、鉄道駅周辺を中心とした官民連携のまちづくりの進展なども考慮し、本市のまちづくりの動きをさらに推進していくため、立地適正化計画の見直しを行うものとします。

## (2) 立地適正化計画の位置づけ

### ①上位・関連計画との関係

立地適正化計画は、人口減少・少子高齢化に対応したまちづくりを進めるため、居住や都市機能に関する包括的な計画として定めるものであり、都市計画マスタープランの高度化版として位置づけられるものです。

そのため、本市の最上位計画である第7次池田市総合計画や大阪府が定めた北部大阪都市計画区域マスタープランをはじめ、各種関連計画と連携・整合を図りながら改定します。

特に、立地適正化計画で重要視しているアクセシビリティ（公共交通の利用しやすさ・移動の利便性等）や生活の質向上にも大きく関係する「池田市地域公共交通計画」との連携・整合には十分に配慮しながら見直し検討を進めます。

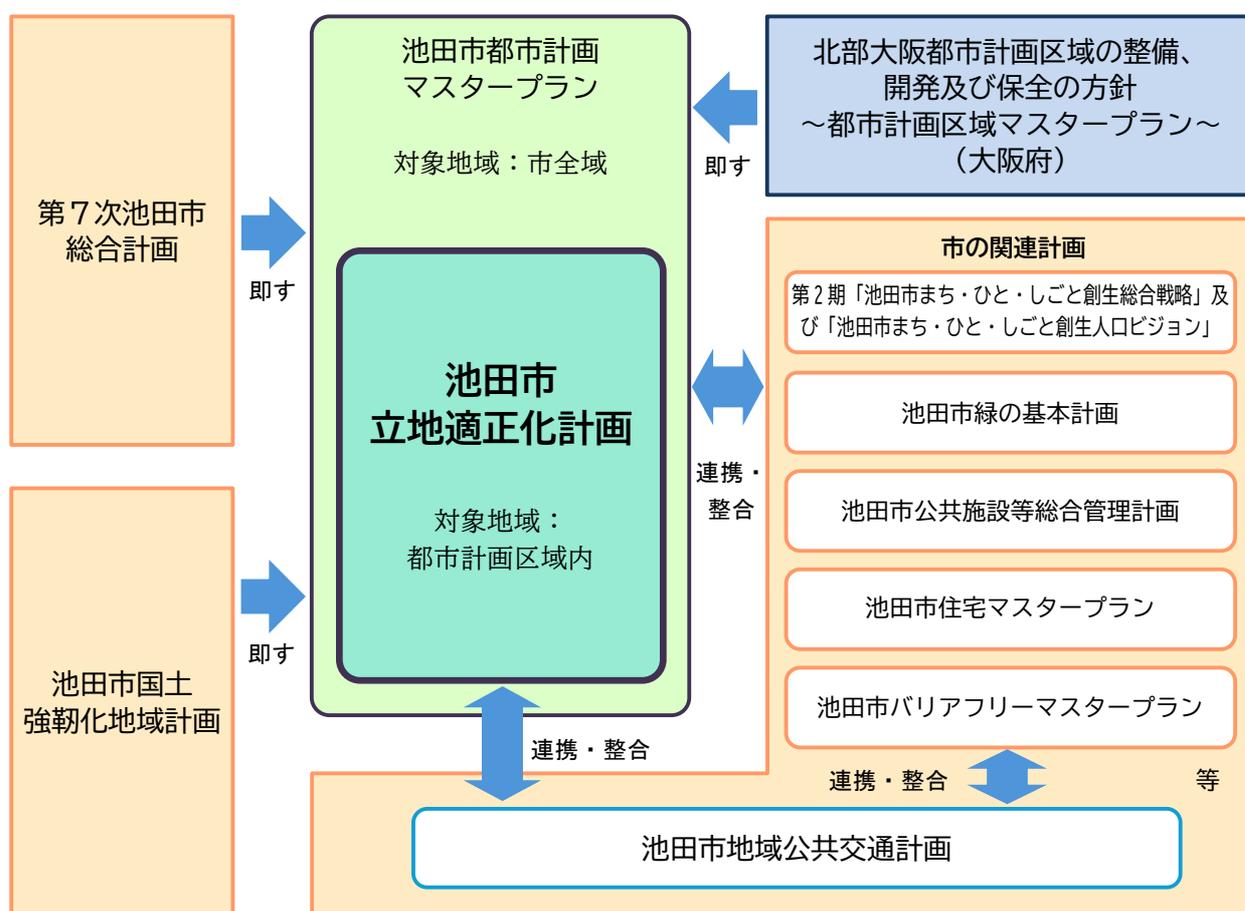


図 0-2 池田市立地適正化計画における主な上位・関連計画等との関係

## 2 立地適正化計画の計画期間・対象区域

### (1) 計画期間

本計画の期間は、概ね 20 年後の都市の姿を展望し、「令和 22（2040）年度」とします。

### (2) 対象区域

本計画の対象区域は、「都市計画区域全域」とします。

# 第1章 現計画の評価

## 1 届出に係る運用状況

立地適正化計画に係る届出については、「池田市立地適正化計画に係る届出マニュアル」を作成し、それに基づく運用を行っています。

計画策定後、届出件数は以下のとおりです。

表 1-1 届出件数一覧

(単位：件)

	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	合計
建築等	0	2	1	2	1	3	9
開発行為等	2	2	1	1	0	0	6
開発行為・建築等	0	0	0	1	0	0	1
合計	2	4	2	4	1	3	16

## 2 評価指標の確認

評価指標の現状値は、以下のような結果となっています。

表 1-2 評価指標の現状値

評価指標	基準値	当初目標値	現状値
①居住誘導区域内の人口密度	○令和 22 (2040) 年 推計値 (平成 30 (2018) 年社 人研推計値に基づく数 値) 99.3 人/ha	○令和 22 (2040) 年 目標値 101.9 人/ha 以上	○令和 22 (2040) 年 推計値 (令和 5 (2023) 年社人 研推計値に基づく数 値) 100.6 人/ha ○令和 2 (2020) 年 実績値 106.1 人/ha
②市の子育て環境・支 援に対する満足度	○平成 25 (2013) 年 実績値 満足度が高い・やや高 いの割合・・・20.9%  満足度が低い・やや低 いの割合・・・37.6%	○令和 22 (2040) 年 目標値 満足度が高い・やや高 いの割合・・・20.9%以 上 満足度が低い・やや低 いの割合・・・37.6%以 下	○平成 30 (2018) 年 実績値 満足度が高い・やや高 いの割合・・・35.3%  満足度が低い・やや低 いの割合・・・20.8%
③池田駅・石橋阪大前 駅 1 日平均乗降客数の 合計値 (定期外)	○平成 27 (2015) 年 実績値 53,544 人	○令和 22 (2040) 年 目標値 56,800 人以上	○令和 4 (2022) 年 実績値 42,063 人

①、②については、現状値が目標値を既に上回っており、計画に基づく施策・取組の成果が着実に表れていると考えられます。

③については、令和 4 (2022) 年実績値が目標値だけでなく平成 27 (2015) 年実績値も大きく下回っています。しかし、これは新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛やリモートワークの増加など、暮らし方・働き方の変化に伴う影響が大きく作用したためと考えられ、引き続きモニタリングしていく必要があります。

## 第2章 池田市の都市構造上の課題

---

### 1 池田市の現況

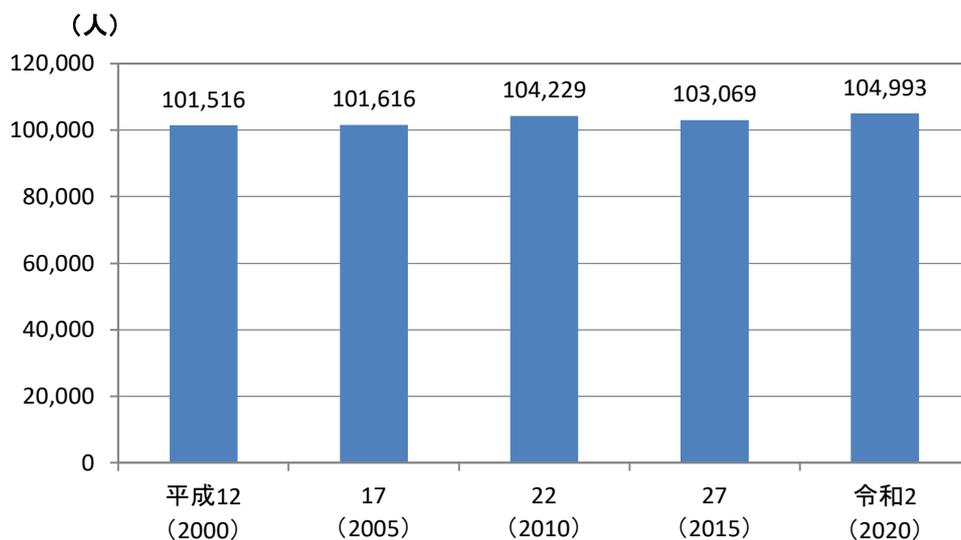
本市の人口、土地利用、都市交通、都市機能、経済活動、地価、災害、財政等について、「立地適正化計画の手引き【基本編】（国土交通省都市局都市計画課 令和6（2024）年4月改訂）」や「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課 平成26（2014）年8月）」等に基づき、GISデータなどを活用して現況調査を行い、データを収集・整理しました。

# 1-1 人口

## (1) 人口・世帯数の推移

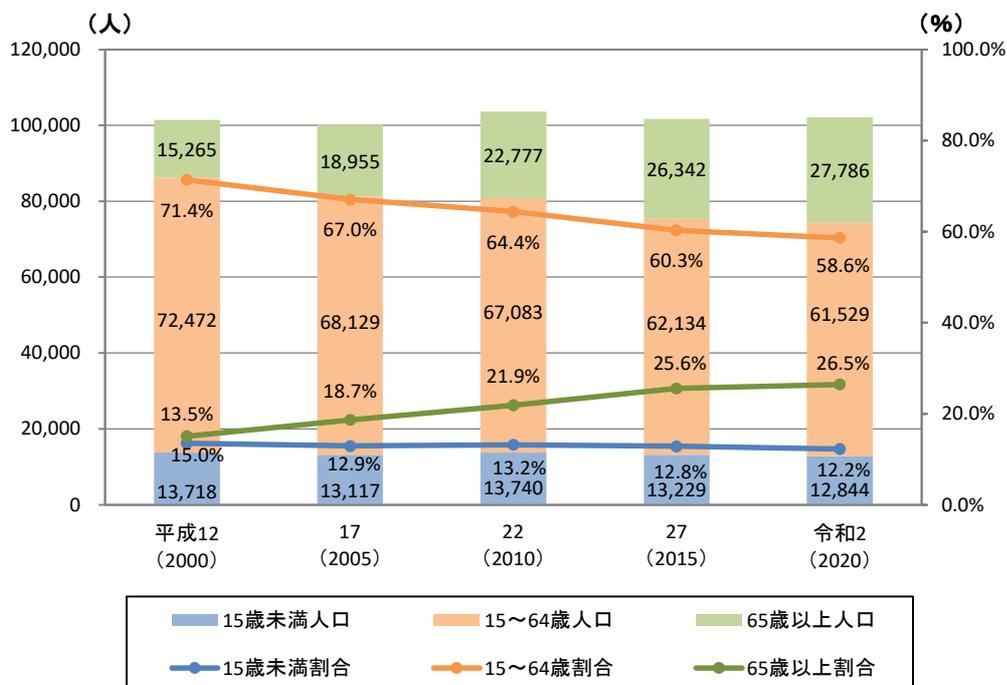
### ①人口の推移

人口は、平成12(2000)年以降ほぼ横ばいの推移となっておりますが、高齢化率は13.5%から26.5%に増加し、また、生産年齢人口の割合は71.4%から58.6%に減少しています。



出典：国勢調査

図1-1 人口の推移

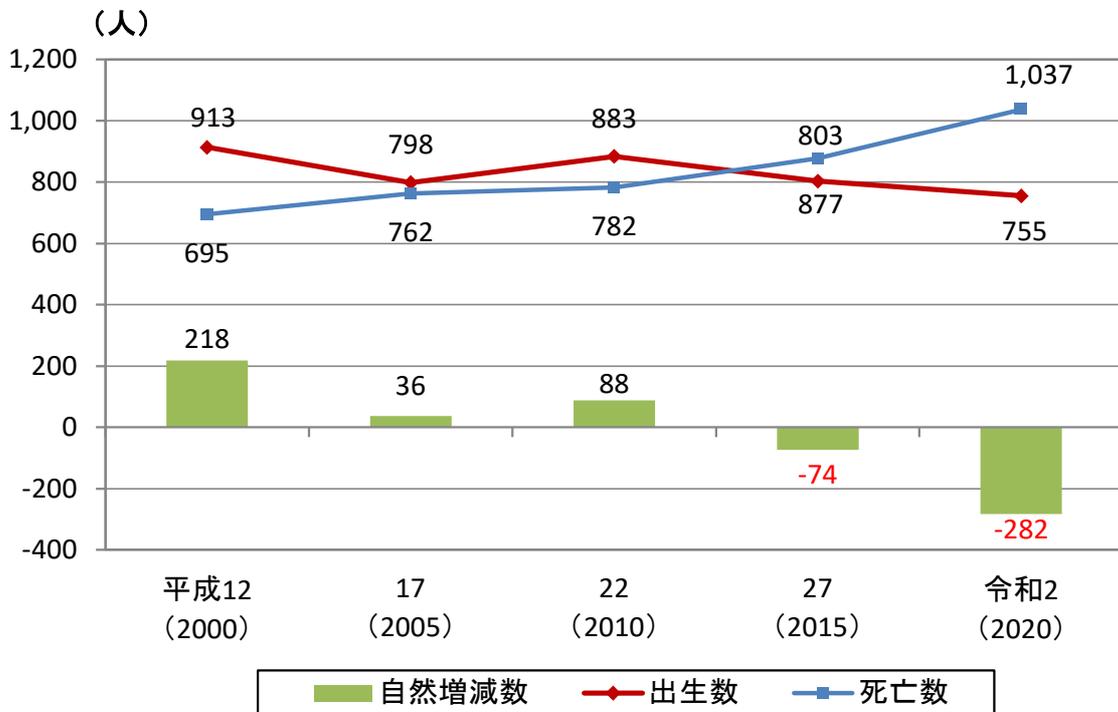


出典：国勢調査

図1-2 年齢3区分別人口の推移  
(年齢不詳は除く)

## ②自然動態

本市の自然動態の推移をみると、平成 22 (2010) 年までは出生数が死亡数を上回っていましたが、平成 27 (2015) 年には出生数が死亡数を下回る自然減に転じています。



出典：住民基本台帳

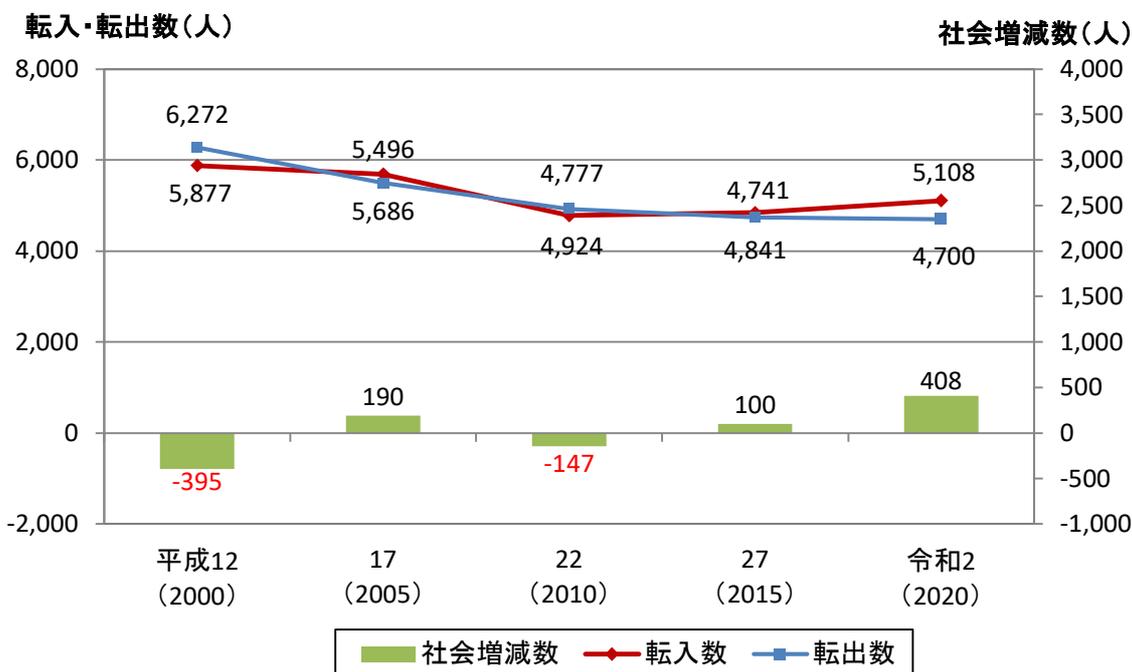
図 1-3 自然動態

### ③社会動態

本市の社会動態についてみると、平成12（2000）年は社会減（転出超過）にあったものの、平成17（2005）年から平成27（2015）年は社会増減が拮抗しており、令和2（2020）年では社会増（転入超過）となっています。（図1-4）

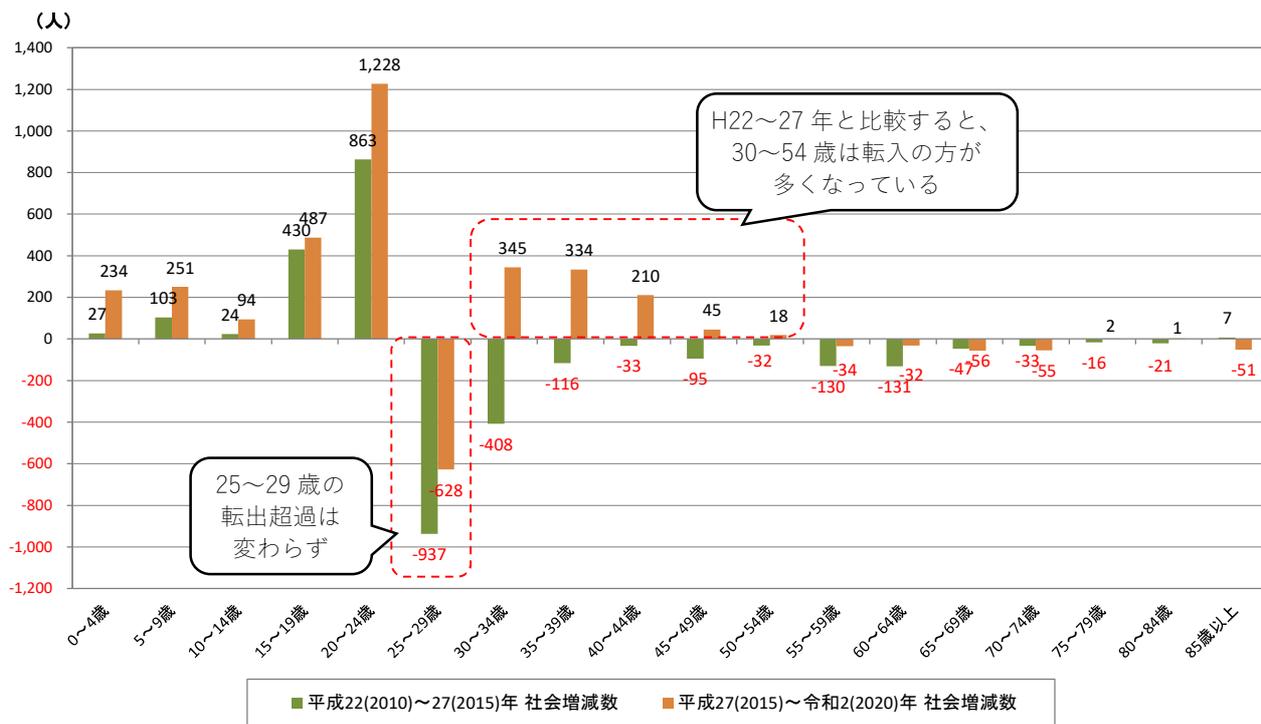
平成22（2010）年から平成27（2015）年と、平成27（2015）年から令和2（2020）年の年齢5歳階級別社会動態をみると、15～19歳と20～24歳の転入が多く、25～29歳の転出が多い状況です。また、平成22（2010）年から平成27（2015）年は30～54歳の転出が転入よりも多くなっていますが、平成27（2015）年から令和2（2020）年では、転入の方が多くなっています。（図1-5）

転入先、転出先は豊中市、箕面市、川西市など近隣自治体が多くを占めていますが、転出では東京都（特別区）への転出も上位に入っています。



出典：住民基本台帳

図1-4 社会動態



出典：国勢調査

図 1-5 社会動態 (年齢5歳階級別)

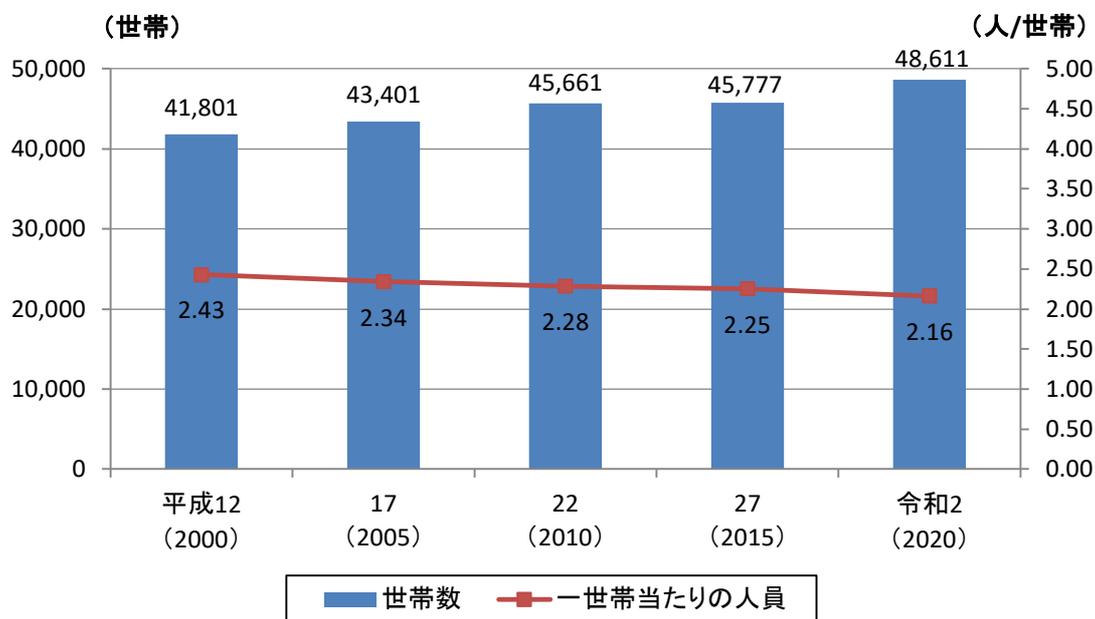
表 1-3 令和 2 (2020) 年度の転入・転出者数の上位団体

転入			転出		
順位	地域名	転入者数 (人)	順位	地域名	転出者数 (人)
1	豊中市	1,274	1	豊中市	1,102
2	箕面市	745	2	箕面市	787
3	川西市	708	3	川西市	577
4	宝塚市	366	4	吹田市	339
5	吹田市	333	5	宝塚市	322
6	尼崎市	273	6	尼崎市	207
7	西宮市	253	7	茨木市	189
8	伊丹市	229	8	西宮市	187
9	大阪市淀川区	223	9	大阪市淀川区	180
10	茨木市	214	10	伊丹市	174
11	高槻市	145	11	大阪市北区	151
12	大阪市東淀川区	128	12	高槻市	136
13	大阪市北区	125	13	東京都大田区	99
14	豊能町	117	14	猪名川町	93
15	猪名川町	115	15	大阪市東淀川区	84
16	枚方市	96	16	東京都世田谷区	83
16	東大阪市	96	17	枚方市	81
18	姫路市	87	18	大阪市中央区	73
19	寝屋川市	84	18	東大阪市	73
20	三田市	83	20	東京都練馬区	66

出典：国勢調査

#### ④世帯数の推移

世帯数は平成12(2000)年に41,801世帯であったものが、令和2(2020)年には48,611世帯となり、6,810世帯増加しています。世帯人員については、平成12(2000)年に2.43人/世帯でしたが、令和2(2020)年は2.16人/世帯となり、減少しています。



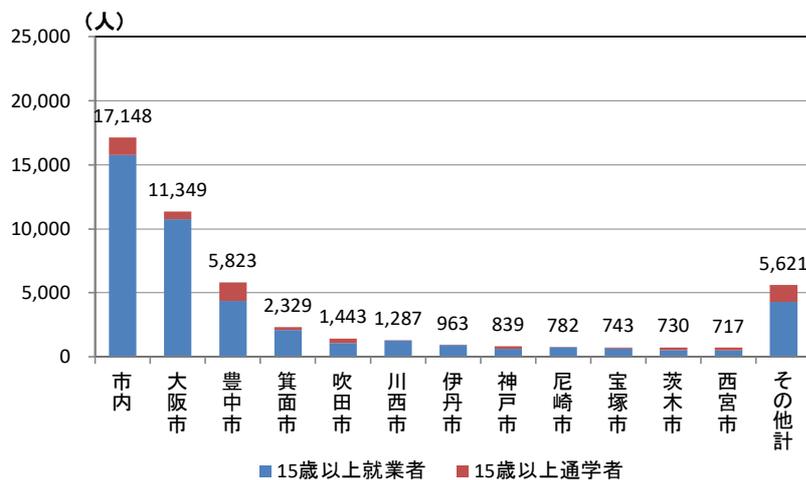
出典：国勢調査

図1-6 世帯数・一世帯当たりの人員の推移

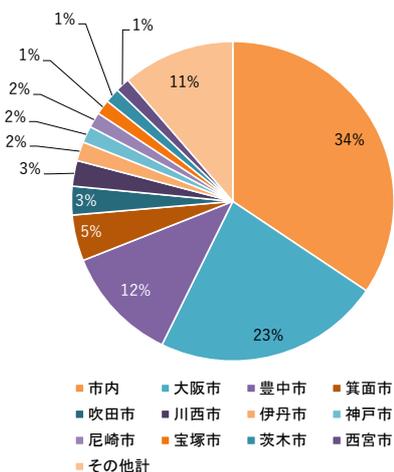
### ⑤通勤・通学の状況

15歳以上の通勤・通学先の状況をみると、市内に通勤・通学する人の割合は、平成22（2010）年の約34%から令和2（2020）年には約37%と増加しています。令和2（2020）年の市外の通勤・通学先として最も多いのは大阪市（約22%）、以下、豊中市（約11%）、箕面市（約5%）など近隣の都市が続いており、平成22（2010）年以降、この傾向は大きく変わっていません。

（平成22（2010）年）

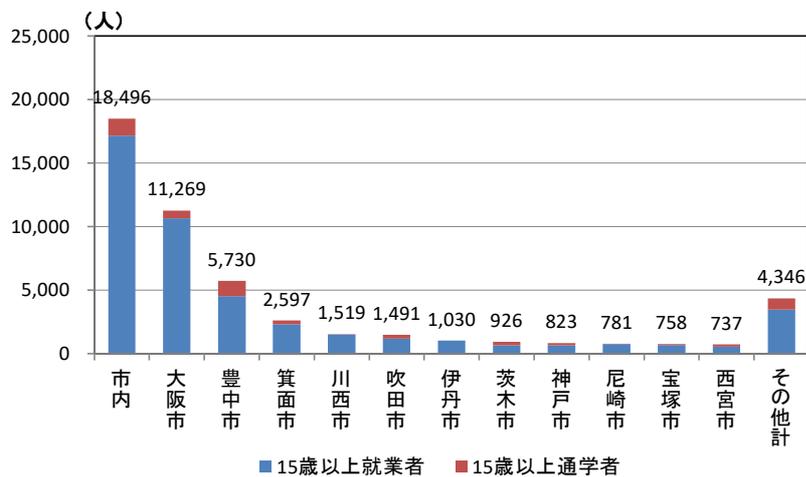


通勤・通学者数

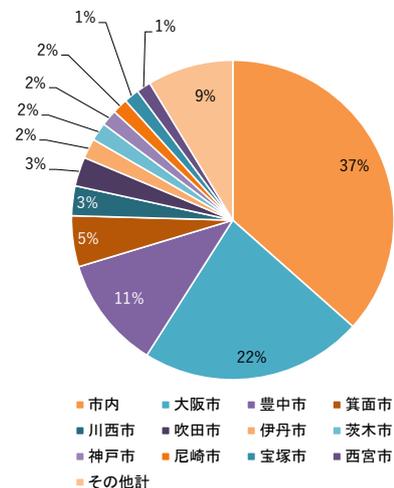


通勤・通学者数割合

（令和2（2020）年）



通勤・通学者数



通勤・通学者数割合

出典：国勢調査

図1-7 市内常住者の通勤・通学先（市内及び市外上位10都市）

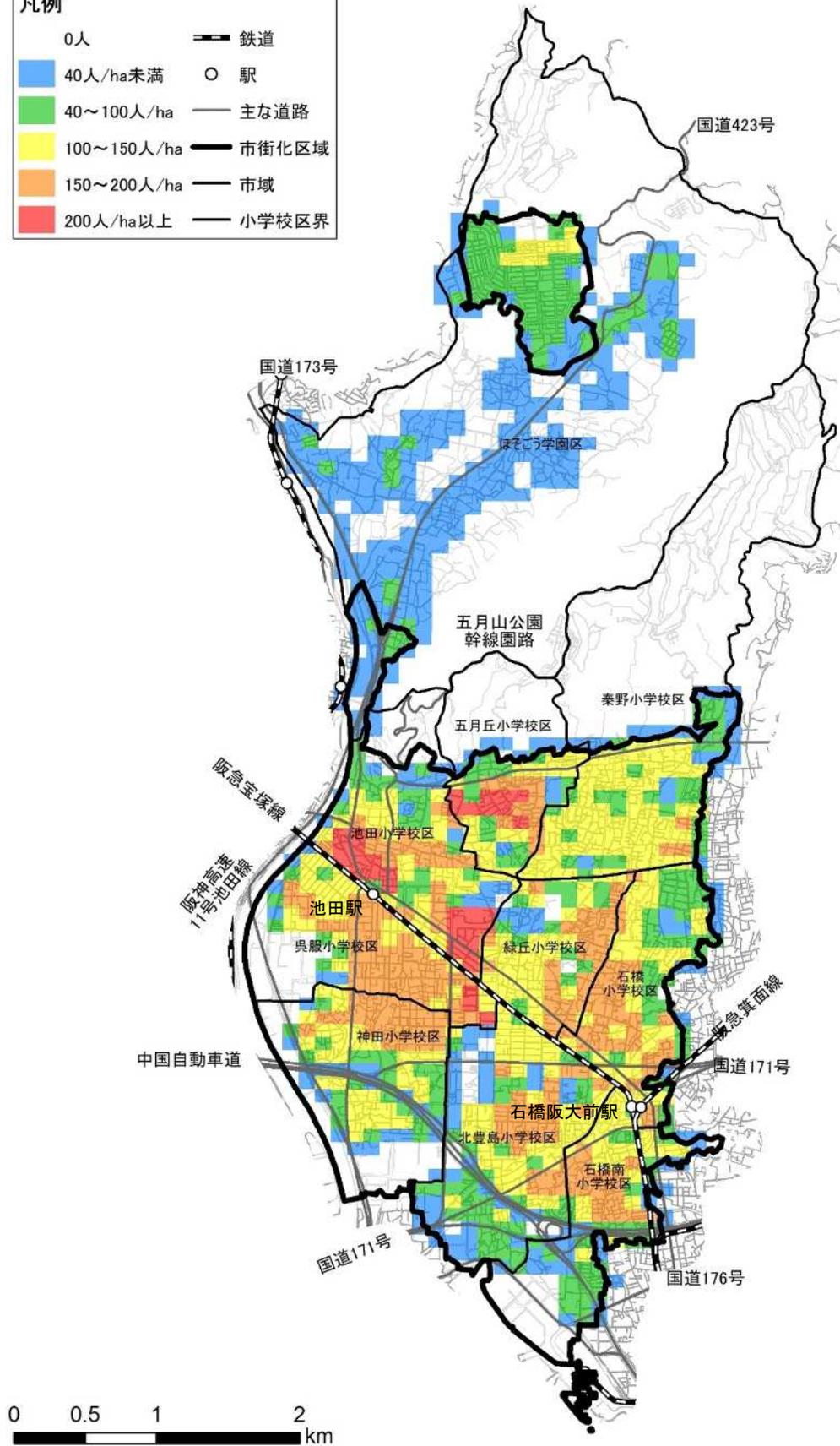
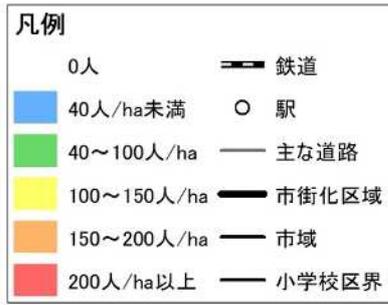
## (2) 人口分布

### ①人口分布

令和 2 (2020) 年の人口分布の状況を見ると、阪急池田駅、阪急石橋阪大前駅の 2 つの駅を中心とする広いエリアで人口 100 人/ha 以上の高密な市街地が形成されています。

市域界近傍、市街地の縁辺部において、部分的に人口 40 人/ha 未満のメッシュが散見されるものの、現状では、市街化区域内は概ね 93 人/ha の人口密度となっています。

小学校区別の傾向をみると、共同住宅が多く立地する池田小学校区、五月丘小学校区に 200 人/ha 以上の地域が多くなっています。



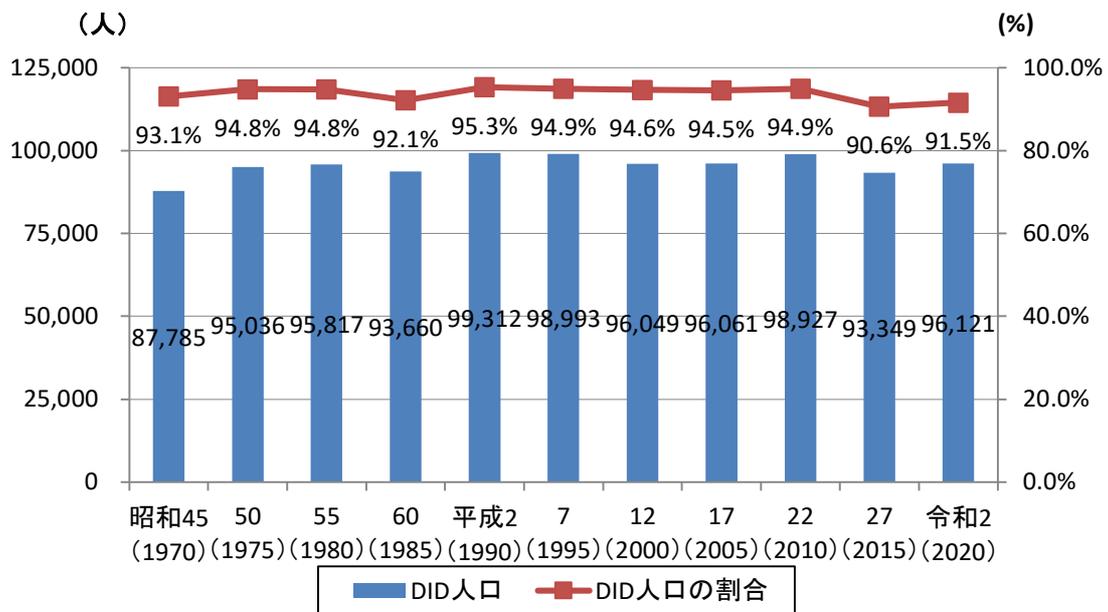
出典：国勢調査

図 1-8 人口分布の状況（令和 2（2020）年）

## ②人口集中地区（DID）

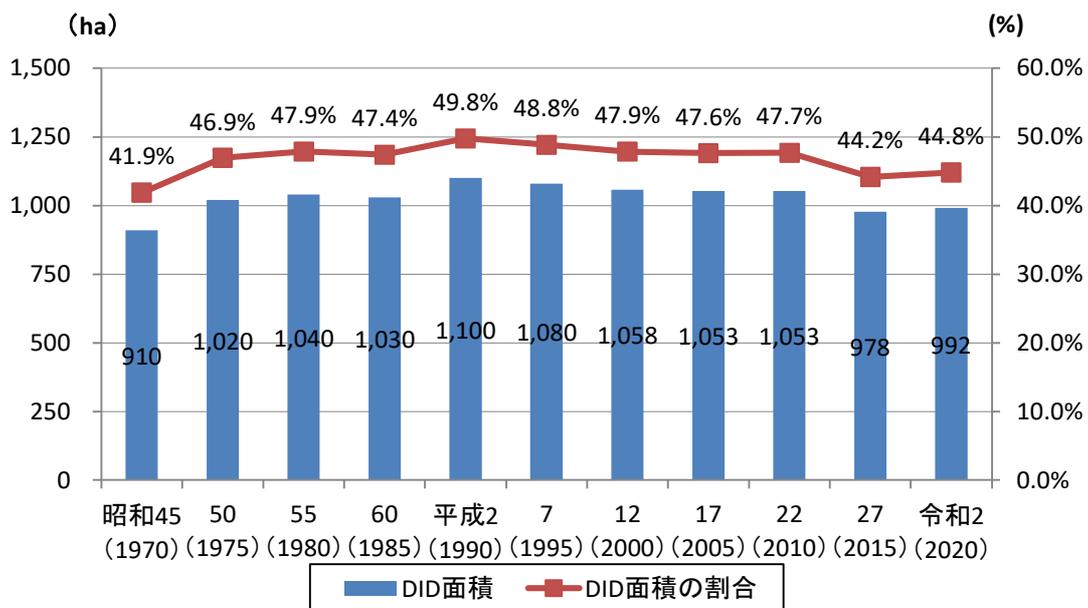
人口集中地区（DID）の人口は、昭和45（1970）年以降概ね上昇を続け、平成2（1990）年には10万人近くに達しましたが、その後微減傾向となっています。

DID面積については、昭和45（1970）年に910haであったものが、平成2（1990）年には1,100haと約2.7倍の面積まで増加していますが、その後微減傾向となっており、平成27（2015）年においては、伏尾台地区が人口減少に伴ってDIDから除外されています。



出典：国勢調査

図1-9 人口集中地区（DID）の人口・市の総人口に対する割合の推移



出典：国勢調査

図1-10 人口集中地区（DID）の面積・市の総面積に対する割合の推移

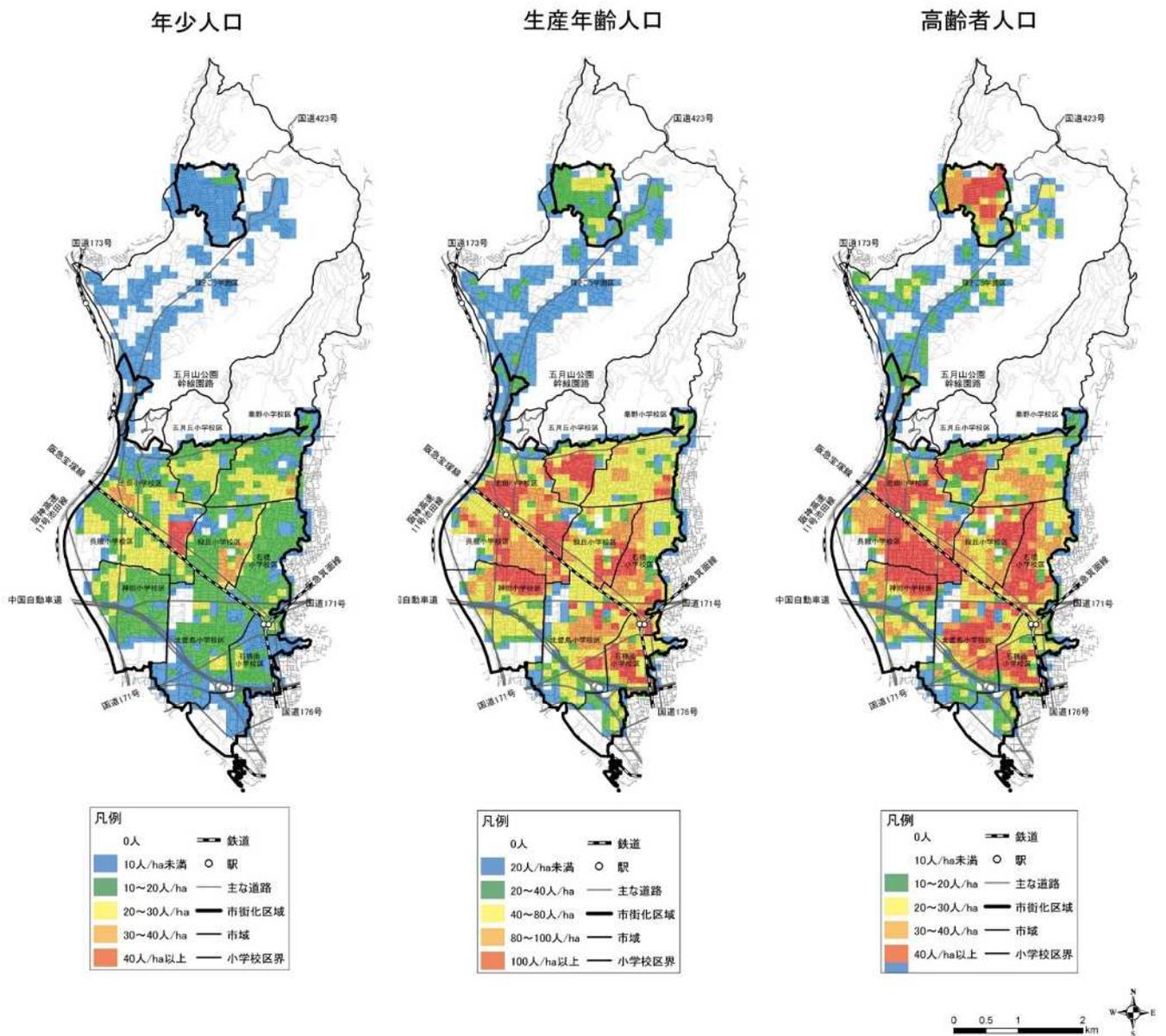


出典：国土交通省国土政策局「国土数値情報（人口集中地区（面）ベクトルデータ）」をもとに池田市が編集・加工  
 図 1-11 人口集中地区（DID）の分布

### ③年齢別人口分布の状況

令和2(2020)年の年少(15歳未満)、生産年齢(15歳以上65歳未満)、高齢者(65歳以上)人口分布の状況を見ると、以下の傾向が読み取れます。

- ・年少人口では、伏尾台を除く市街化区域内は概ね25人/ha以上となっていますが、特に、池田小学校区や五月丘小学校区で100人/haが分布しています。一方で、ほそごう学園区では、25人/ha未満が多く分布しています。
- ・生産年齢人口、高齢者人口分布の状況を見ると、市街化区域は概ね25人/ha以上となっており、生産年齢人口は阪急池田駅、阪急石橋阪大前駅周辺に多く分布し、高齢者人口は両駅周辺だけでなく、伏尾台にも多く分布しています。



出典：国勢調査

図 1-12 年少(15歳未満)、生産年齢(15歳以上65歳未満)、高齢者(65歳以上)人口分布の状況(令和2(2020)年)

(3) 人口減少・高齢化が顕著な地区の状況

人口減少・高齢化が顕著な地区として、ほそごう学園区の伏尾台地区の状況を詳細に分析します。

- ・昭和40年代より民間事業者によって開発、分譲が進められた戸建て住宅地です。街区の中心部に公共施設や商業施設・医療機関などが集積しています。
- ・人口減少・高齢化が市内で最も顕著に進んでいます。
- ・小中一貫校の開設による小学校の閉校、府立高校の閉校に加え、商店や医院の閉店など、活力の低下が顕在化しつつあります。
- ・そのような中、住民と市による協働のまちづくりにより、子育てにやさしいまち、みんなが住みたくなるまちをめざして、「伏尾台創生プラン2020」を策定の上で、地域主体で持続的な住宅地形成にモデル的に取り組んでいます。

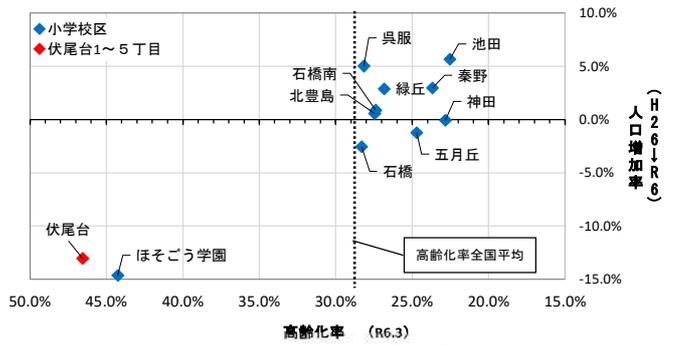


図 1-13 地域別人口増加率・高齢化率

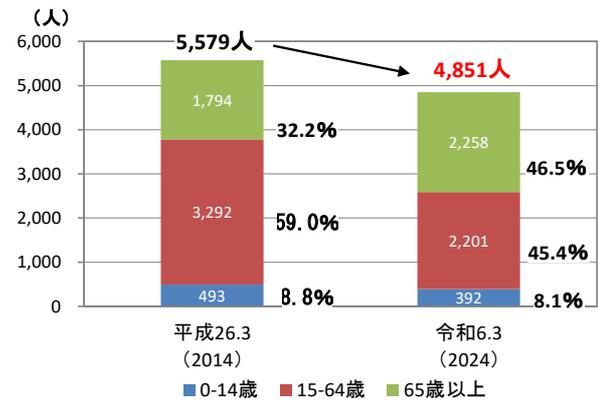


図 1-14 伏尾台地区の人口変化 出典：住民基本台帳

**旧府立池田北高等学校**

平成30(2018)年3月に閉校、令和6年にサウンディング型市場調査を実施



**バスの減便**

昼間の運行本数が平成23(2011)年12月に約10分間隔から約12分間隔に、平成29(2017)年11月に約15分間隔に変更

**旧市立伏尾台小学校**

ほそごう学園開校に伴い閉校、公設民営のフリースクール事業(スマイルファクトリー)、コミュニティカフェの社会実験等を実施



**伏尾台センター**

スーパー等が立地も一部空き店舗化、コミュニティスペースとしての活用  
Maas 社会実験等の取組も実施。(令和2(2020)~6(2024)年度)



**ほそごう学園**

施設一体型小中一貫校、平成27(2015)年4月に開校



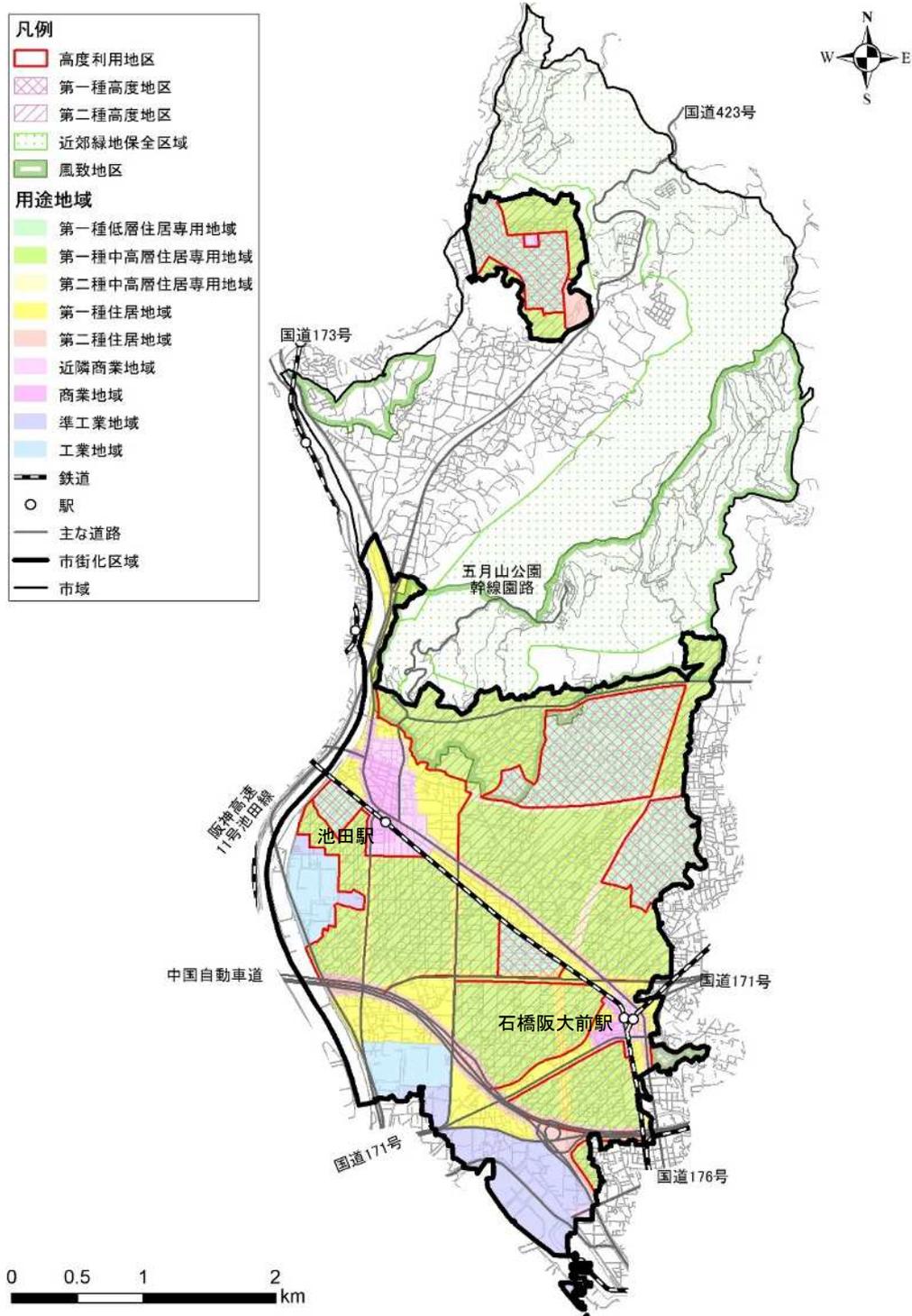
図 1-15 伏尾台地区の状況

## 1-2 土地利用

### (1) 土地利用状況

#### ①地域地区等指定状況

本市の用途地域の指定状況を見ると、阪急池田駅、阪急石橋阪大前駅周辺に商業地域や近隣商業地域が指定されている他、市南西の猪名川沿岸部や中国自動車道以南に工業地域や準工業地域、その他の地域は広く住居系の用途地域が指定されています。



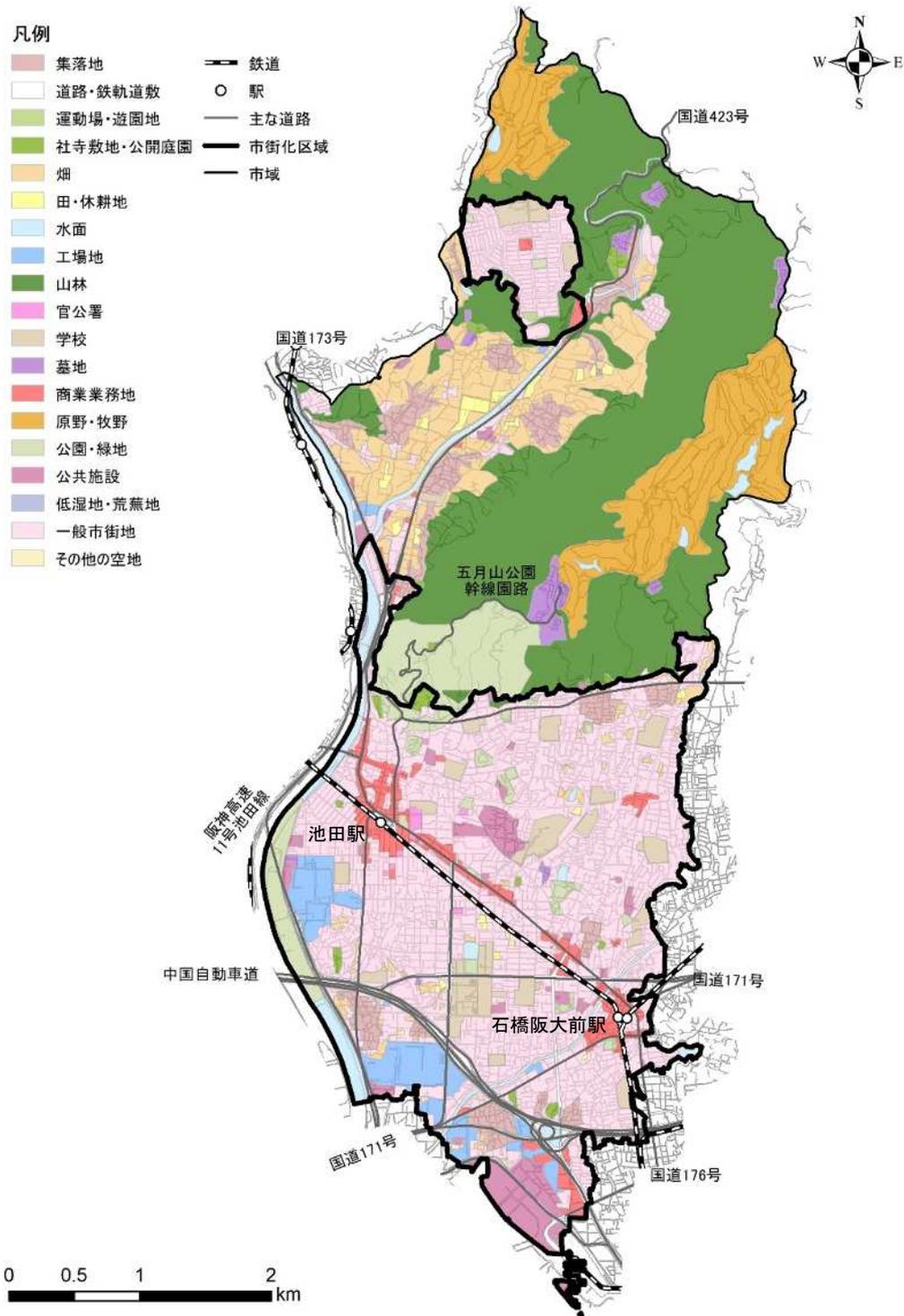
出典：都市計画図

図 1-16 地域地区等指定状況（令和 5（2023）年度時点）

## ②土地利用現況

土地利用現況をみると、市全体では一般市街地が最も多く、次いで山林、原野・牧野、畑となっています。

市街化区域内は大部分が一般市街地であり、市街化調整区域の大部分は山林、原野・牧野、畑となっています。

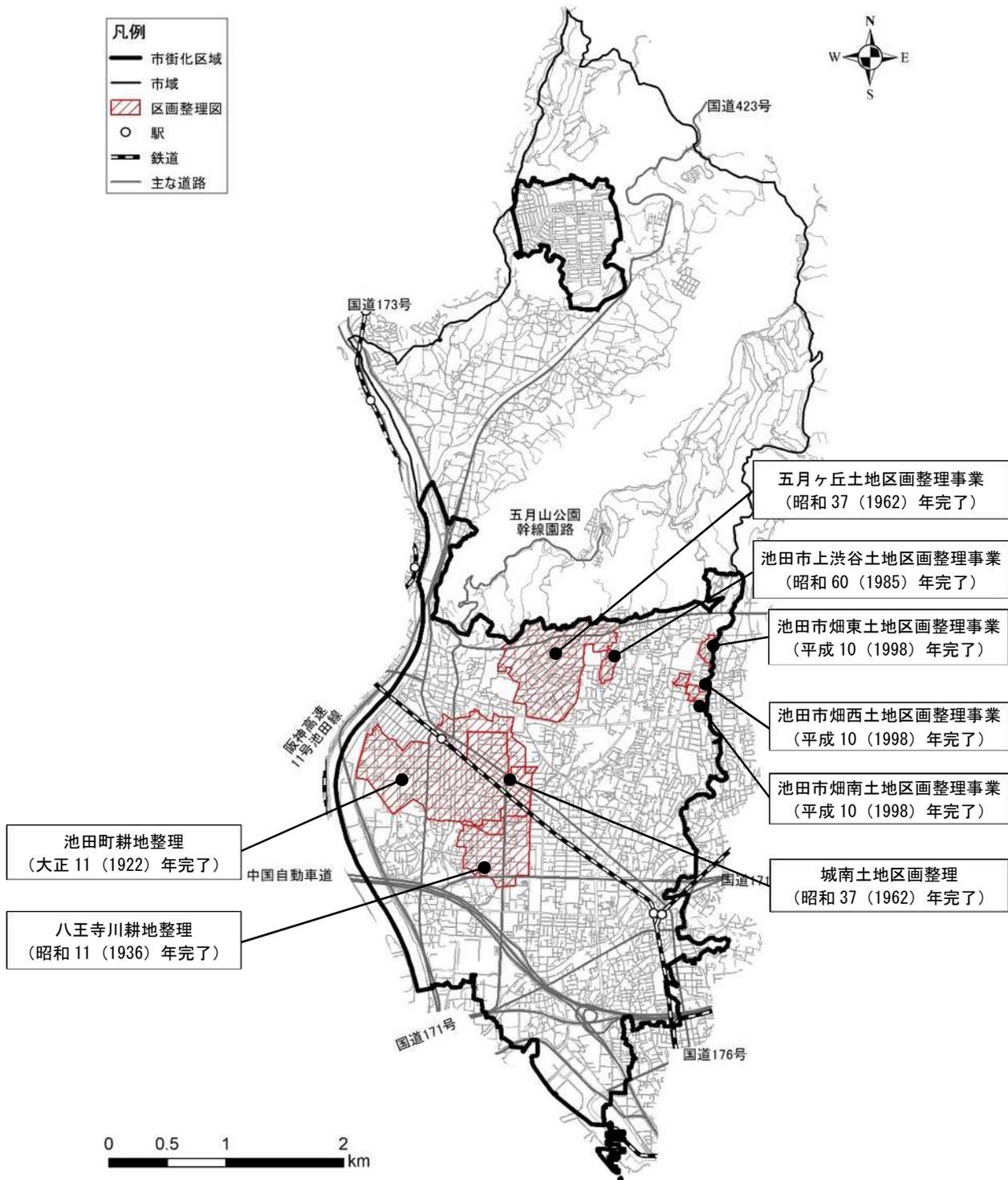


出典：都市計画基礎調査

図 1-17 土地利用現況（令和 2（2020）年時点）

### ③ 土地区画整理事業の状況

池田駅の周辺において、広範囲にわたって耕地整理が施行されている他、五月丘でも大規模な土地区画整理事業が実施されています。その他は比較的小規模な事業の実施にとどまっています。

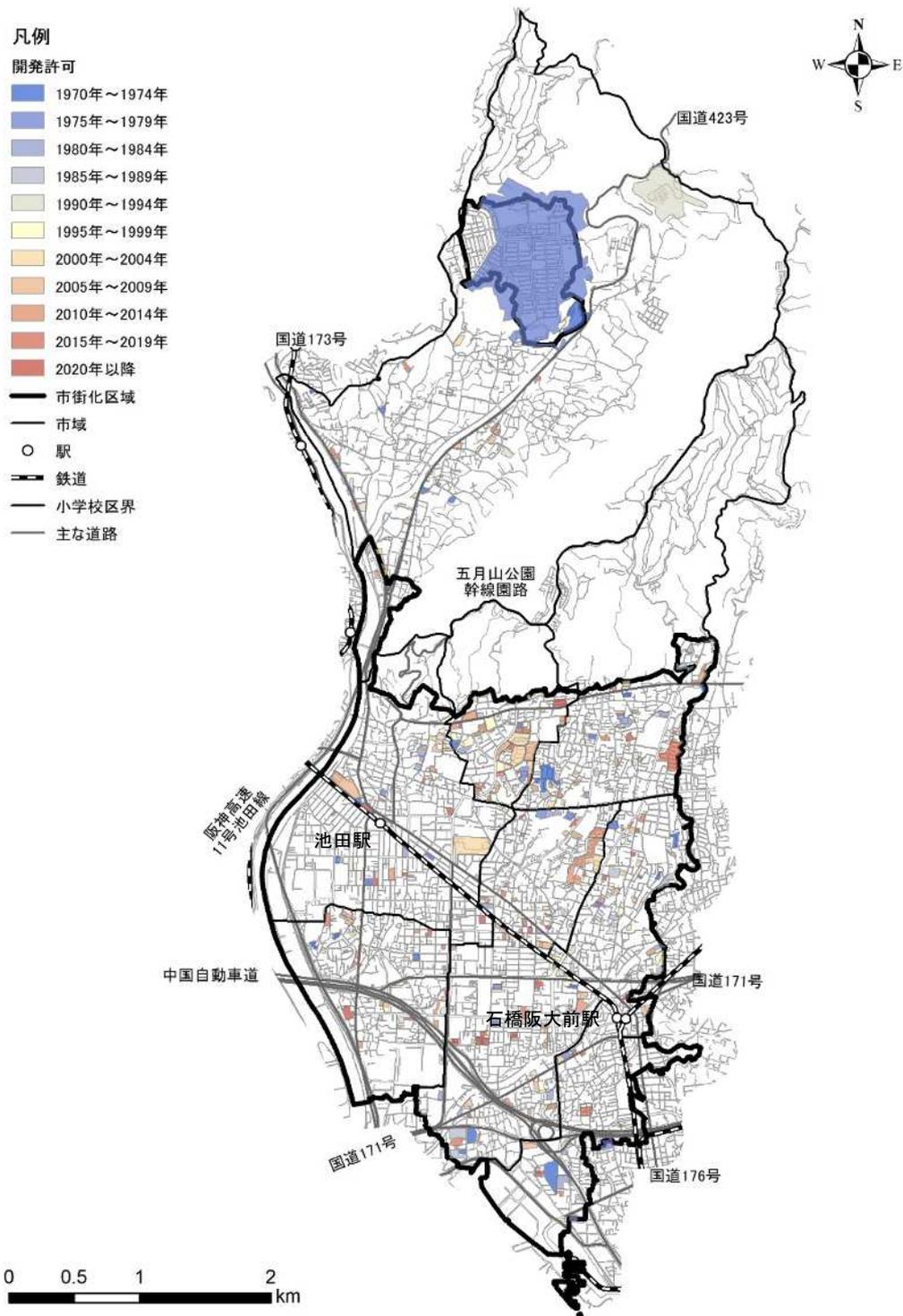


出典：池田市

図 1-18 土地区画整理事業区域

#### ④開発許可の動向

開発許可の動向をみると、平成 7（1995）年以降の開発許可の大部分が市南部の市街化区域に分布しています。

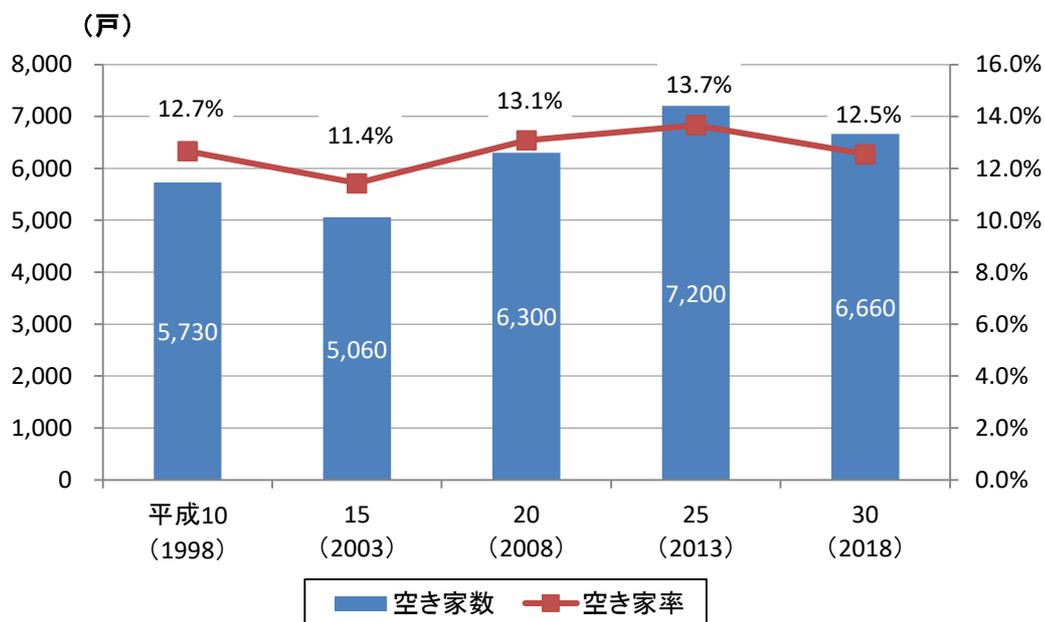


出典：池田市開発登録簿及び都市計画法施行規則第 60 条受付台帳

図 1-19 開発行為の許可申請箇所（令和 6（2024）年度時点）

### ⑤空き家の状況

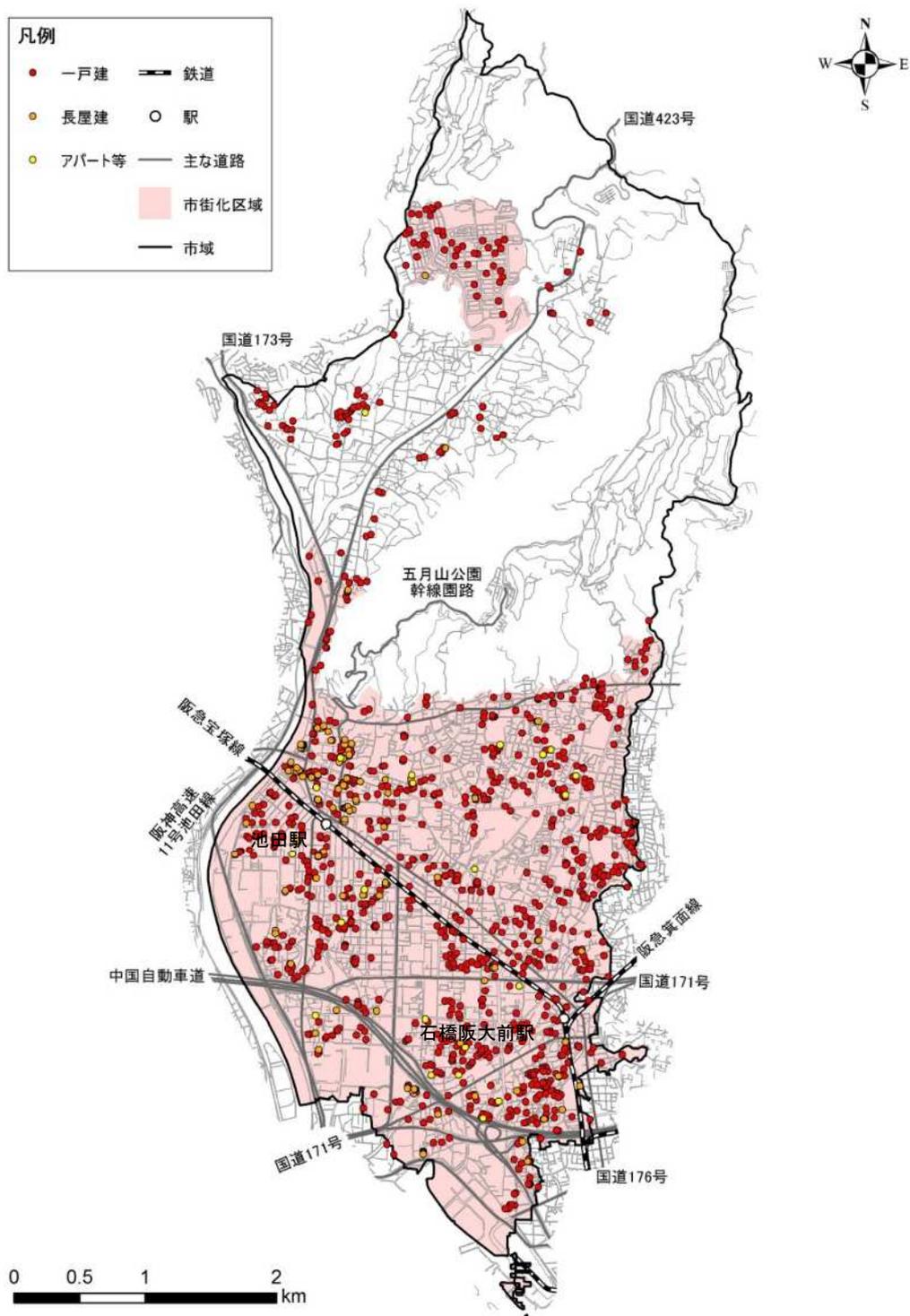
空き家数の推移をみると、平成10（1998）年の5,730戸から平成30（2018）年の6,660戸に増加しています。空き家率は、平成10（1998）年の12.7%から平成30（2018）年には12.5%とやや減少しています。



出典：池田市統計書

図1-20 空き家数・空き家率の推移

空き家の分布状況を見ると市街化区域内に広く一戸建の空き家が分布しています。市南部には長屋やアパート等の空き家の分布が見られます。



出典：池田市空家等対策計画

図1-21 空き家分布（平成28（2016）年時点）

## (2) 公示地価

商業地の地価の推移をみると、平成 16 (2004) 年から平成 26 (2014) 年はほぼ横ばいでしたが、平成 26 (2014) 年以降は上昇傾向に転じています。

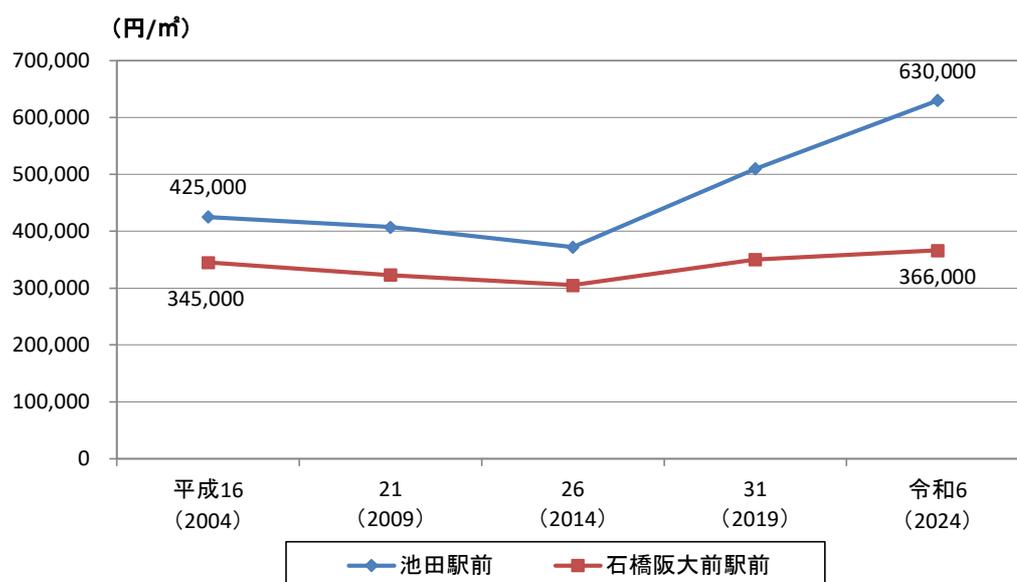
阪急池田駅前の令和 6 (2024) 年の地価は 630,000 円/㎡で、平成 16 (2004) 年の 425,000 円/㎡の約 148%となっています。阪急石橋阪大前駅前の令和 6 (2024) 年の地価は 366,000 円/㎡で、平成 16 (2004) 年の 345,000 円/㎡の約 106%となっています。

表 1-4 商業地の公示地価の推移

単位：円/㎡

			平成 16 年 (2004 年)	平成 21 年 (2009 年)	平成 26 年 (2014 年)	平成 31 年 (2019 年)	令和 6 年 (2024 年)
商業地	駅別	池田駅前	425,000	407,000	372,000	510,000	630,000
		石橋阪大前 駅前	345,000	323,000	305,000	350,000	366,000

出典：地価公示資料（国土交通省）



出典：地価公示資料（国土交通省）

図 1-22 商業地の公示地価の推移

住宅地の地価の推移をみると、平成 16 (2004) 年から平成 26 (2014) 年はやや下落傾向にありましたが、平成 26 (2014) 年以降は神田小学校区、秦野小学校区、ほそごう学園区を除く地区は上昇傾向に転じています。

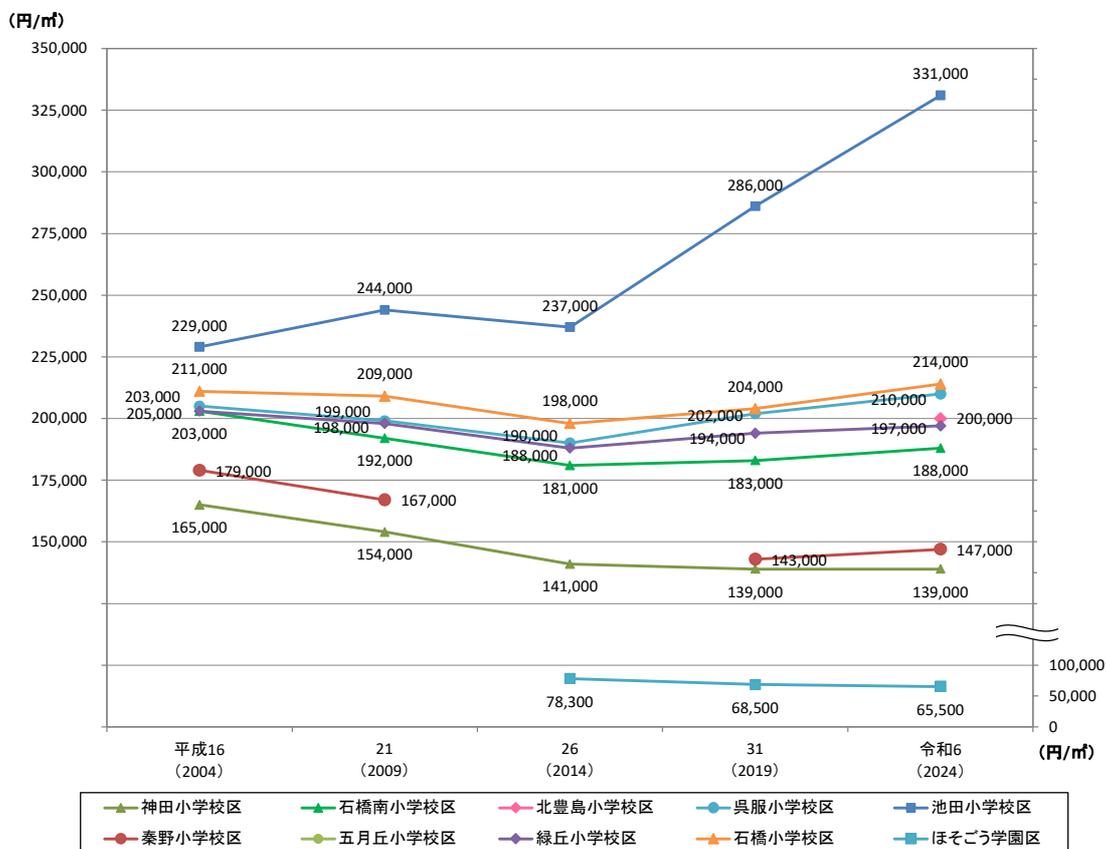
最も上昇率が大きかった池田小学校区の令和 6 (2024) 年の地価は 331,000 円/㎡で、平成 16 (2004) 年の 229,000 円/㎡の約 145%となっています。また、最も下落率の大きかった秦野小学校区の令和 6 (2024) 年の地価は 147,000 円/㎡で、平成 16 (2004) 年の 179,000 円/㎡の約 82%となっています。

表 1-5 住宅地の公示地価の推移

単位：円/㎡

		平成 16 年 (2004 年)	平成 21 年 (2009 年)	平成 26 年 (2014 年)	平成 31 年 (2019 年)	令和 6 年 (2024 年)	
住宅地	小学校区別	神田小学校区	165,000	154,000	141,000	139,000	139,000
		石橋南小学校区	203,000	192,000	181,000	183,000	188,000
		北豊島小学校区	—	—	—	195,000	200,000
		呉服小学校区	205,000	199,000	190,000	202,000	210,000
		池田小学校区	229,000	244,000	237,000	286,000	331,000
		秦野小学校区	179,000	167,000	—	143,000	147,000
		五月丘小学校区	—	—	—	—	—
		緑丘小学校区	203,000	198,000	188,000	194,000	197,000
		ほそごう学園区	119,000	91,000	78,300	68,500	65,500
		石橋小学校区	211,000	209,000	198,000	204,000	214,000

出典：地価公示資料（国土交通省）

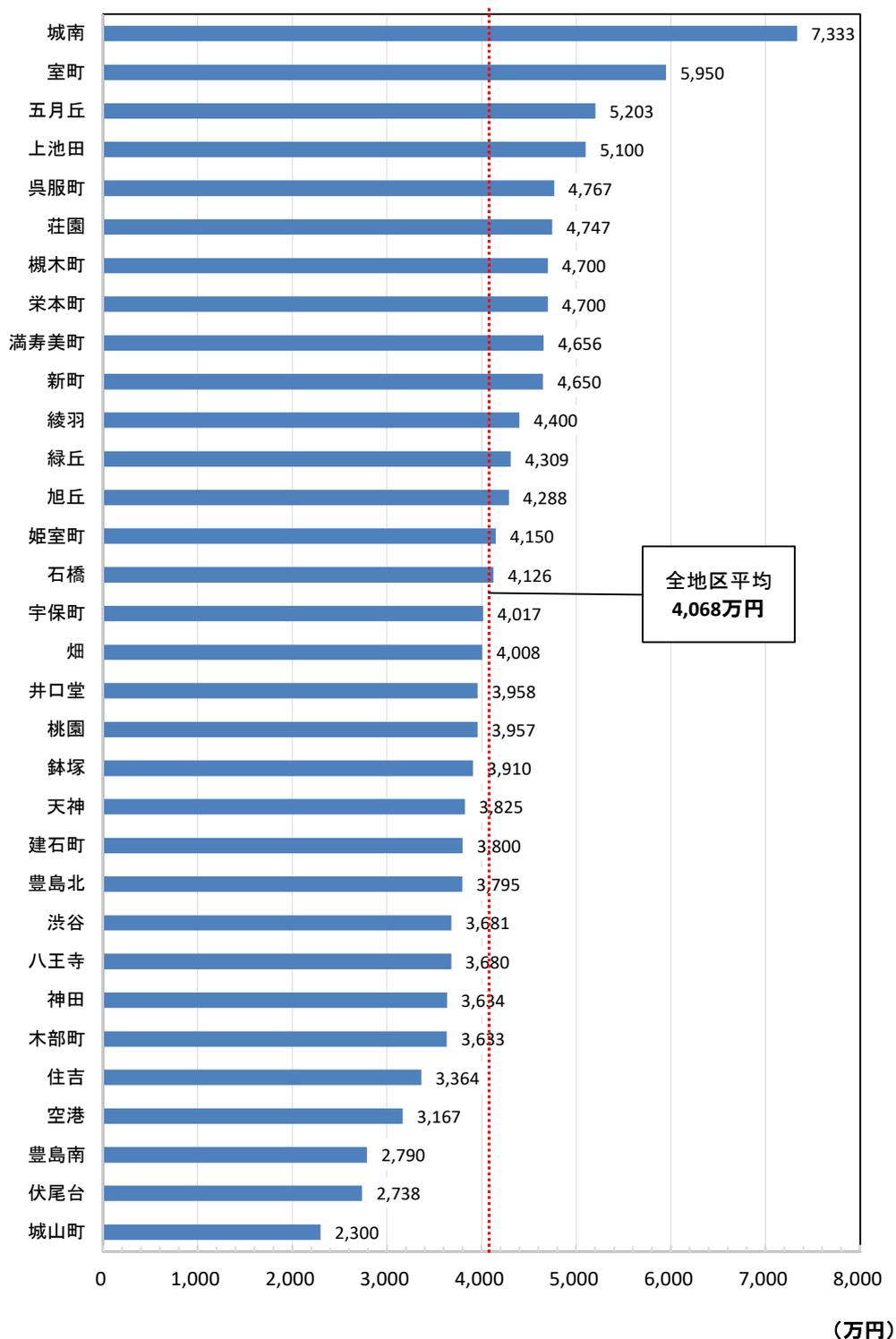


出典：地価公示資料（国土交通省）

図 1-23 住宅地の公示地価の推移

### (3) 不動産価格

住宅（共同住宅を除く）の不動産取引価格を見ると、城南、室町、五月丘、上池田、呉服町、荘園、槻木町、栄本町、満寿美町、新町、綾羽、緑丘、旭丘、姫室町、石橋での取引価格は市内全地区の平均より上回っています。



出典：不動産情報ライブラリ（不動産価格情報）

図 1-24 不動産取引価格（用途：住宅 ※共同住宅を除く）（令和 5（2023）年時点）

## 1-3 都市機能

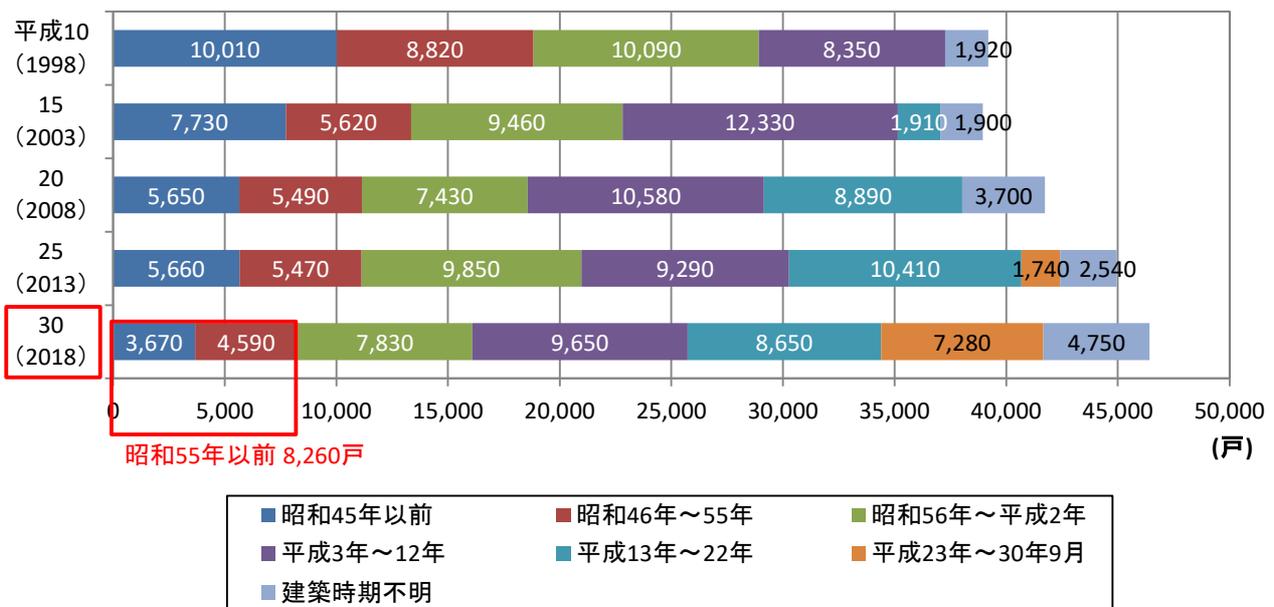
### (1) 都市機能

#### ①住宅の状況

平成30(2018)年の建築時期別住宅数についてみると、平成3(1991)年から平成12(2000)年が9,650戸(20.8%)と最も多く、次いで平成13(2001)年から平成22(2010)年が8,650戸(18.6%)、昭和56(1981)年から平成2(1990)年が7,830戸(16.9%)、平成23(2011)年から平成30(2018)年が7,280戸(15.7%)の順になっています。

昭和45(1970)年以前に建設された住宅は、平成10(1998)年時点の10,010戸(25.5%)から平成30(2018)年には3,670戸(7.9%)と20年間で約1/3に減少しており、老朽住宅の更新が進んでいます。

また、旧耐震基準の住宅(昭和55(1980)年以前)は8,260戸(17.8%)となっています。これらの住宅については、大地震が発生した際に倒壊の危険性が大きいと考えられます。



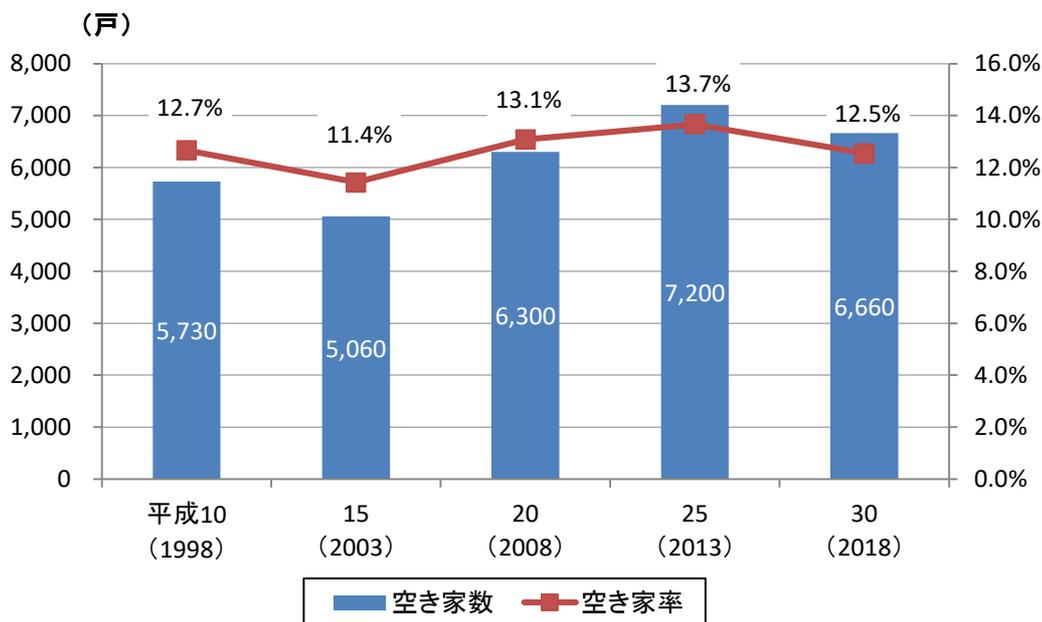
※平成10年度の「昭和45年以前」の数値は、終戦前・終戦時～昭和45年に建築された住宅戸数を合わせたものである。

出典：池田市統計書

図1-25 建築時期別住宅数の推移

## ②空き家の状況（再掲）

空き家数の推移をみると、平成 10（1998）年の 5,730 戸から平成 30（2018）年の 6,660 戸に増加しています。空き家率は、平成 10（1998）年の 12.7%から平成 30（2018）年には 12.5%とやや減少しています。



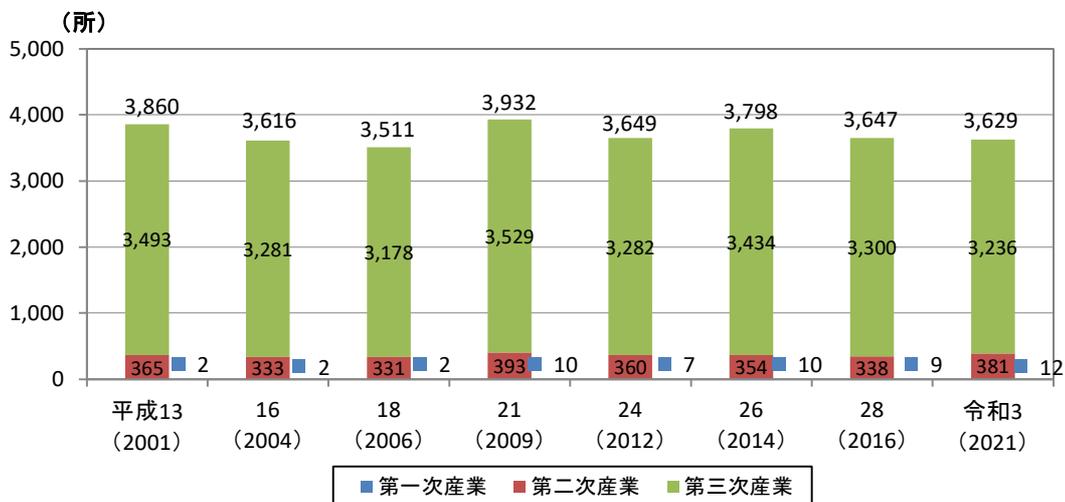
出典：池田市統計書

図 1-26 空き家数・空き家率の推移（再掲）

## ③事業所の状況

令和 3（2021）年の総事業所数は 3,629 所で、内訳をみると第三次産業が 3,236 所（89.2%）で最も多く、次いで第二次産業が 381 所（10.5%）、第一次産業が 12 所（0.3%）となっています。

第三次産業の事業所数は多いものの、平成 13（2001）年の 3,860 所から令和 3（2021）年までに 231 所減少しています。その一方で、第一次産業の事業所数は、平成 13（2001）年の 2 所から令和 3（2021）年は 12 所に増加しています。

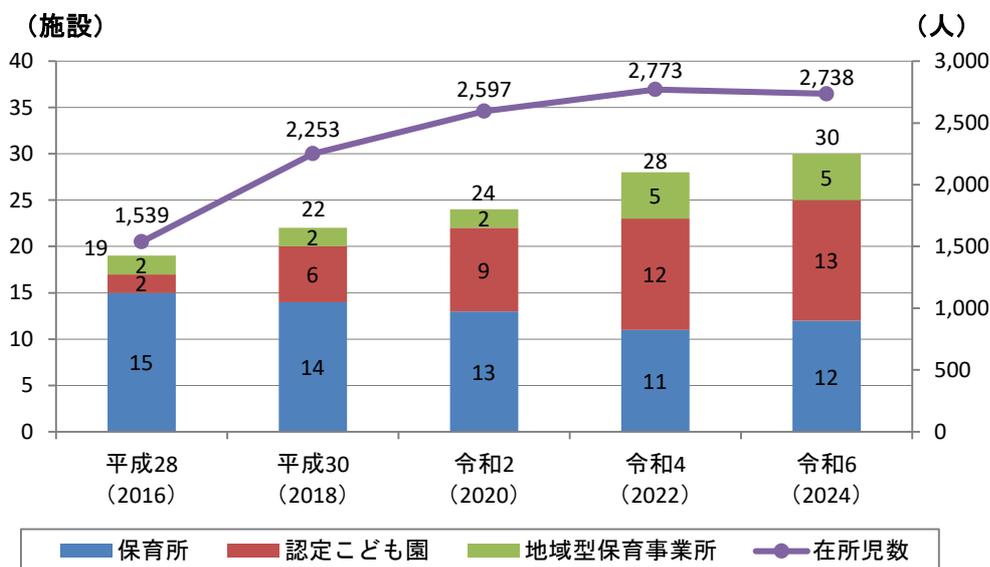


出典：事業所・企業統計、経済センサス

図 1-27 産業分類別事業所数の推移

#### ④保育所・認定こども園等の状況

保育所・認定こども園・地域型保育事業所の数の推移をみると、平成28（2016）年の19施設から令和6（2024）年の30施設に増加しており、在所児数も平成28（2016）年の1,539人から令和6（2024）年の2,738人と約1.8倍に増加しています。

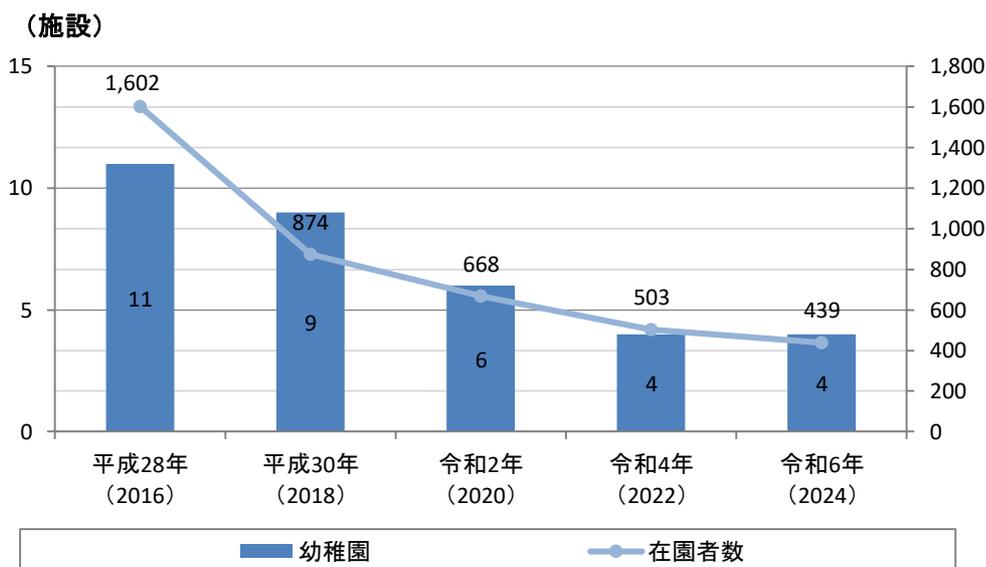


出典：池田市

図 1-28 保育所・認定こども園・小規模保育事業所の数、在所児数の推移

#### ⑤幼稚園の状況

幼稚園数の推移をみると、認定こども園への移行が進んでいることから、平成28（2016）年の11施設から令和6（2024）年の4施設と約3分の1に減少しています。施設数の減少に伴い、在園者数は、平成28（2016）年の1,602人から令和6（2024）年には439人に減少しています。

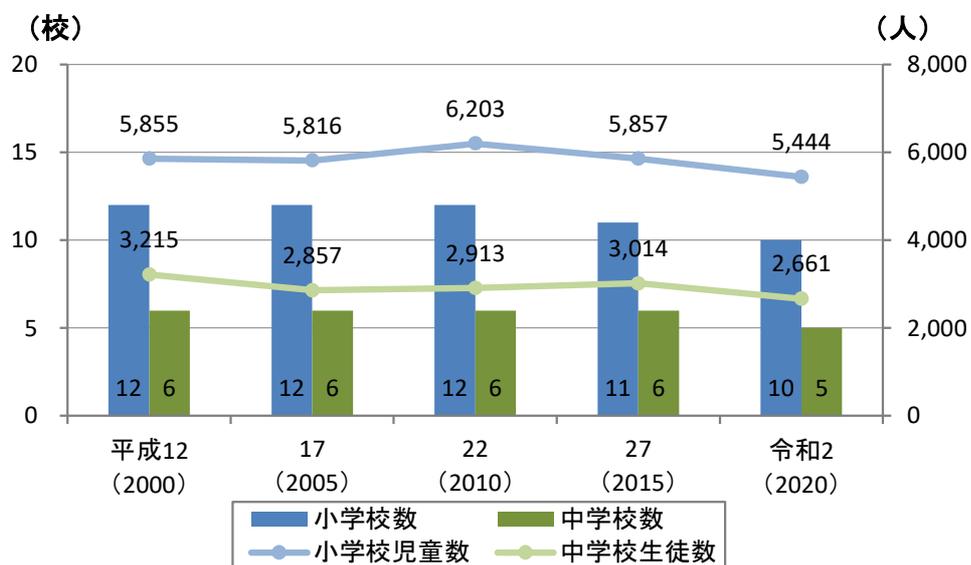


出典：池田市

図 1-29 幼稚園数、在園者数の推移

## ⑥小中学校の状況

小中学校数の推移をみると、平成12（2000）年以降はやや減少傾向にあります。小学校児童数は平成12（2000）年の5,855人から令和2（2020）年の5,444人に減少しています。同様に中学校生徒数も平成12（2000）年の3,215人から令和2（2020）年の2,661人に減少しています。



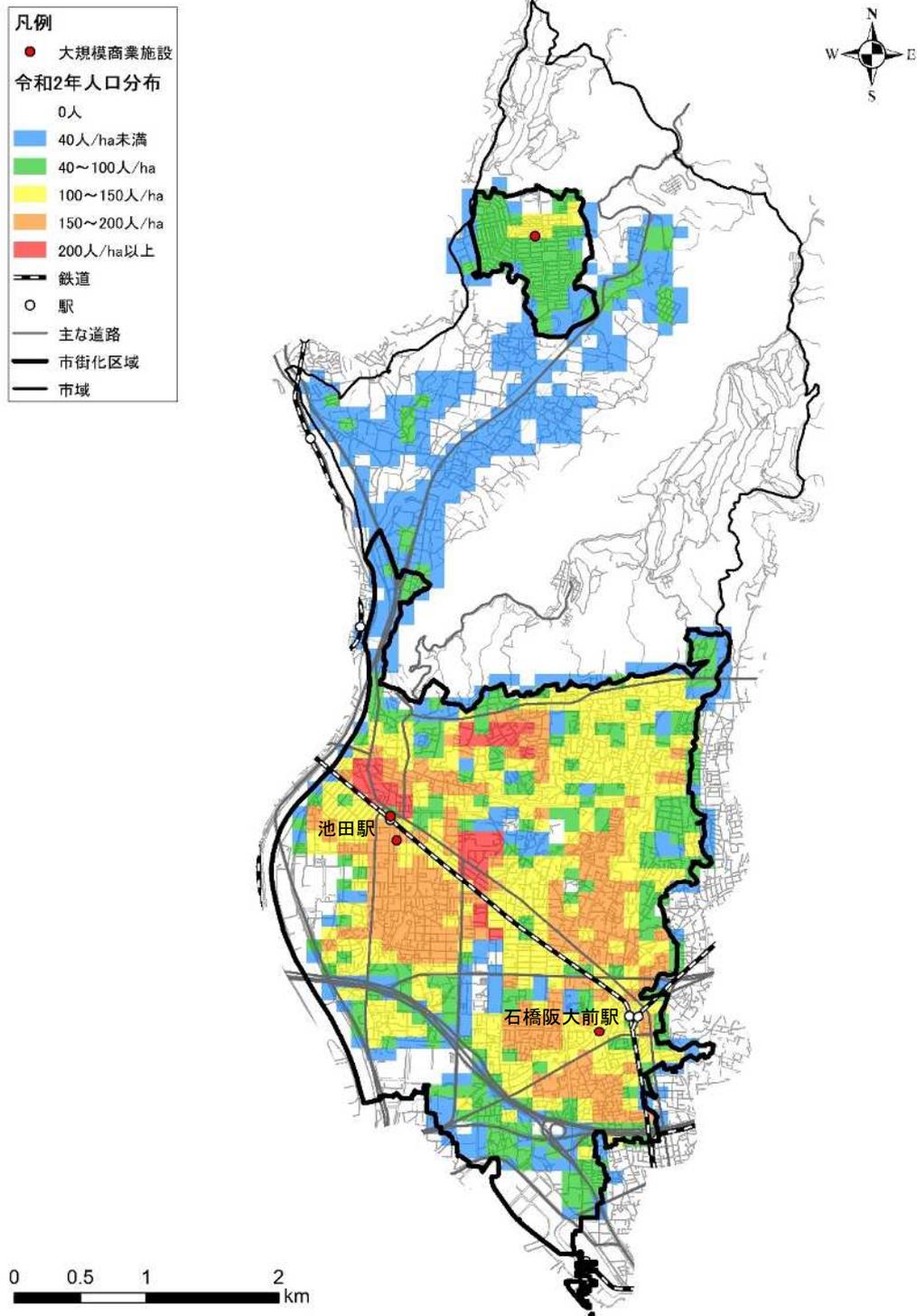
出典：大阪府統計年鑑

図1-30 小中学校数、児童・生徒数の推移

## (2) 生活利便施設の分布

### ①大型商業施設（大規模小売店舗）

令和6（2024）年度調査時においては、大型商業施設の立地状況をみると、池田駅周辺に2施設、石橋阪大前駅周辺に1施設、伏尾台中心部に1施設分布しています。

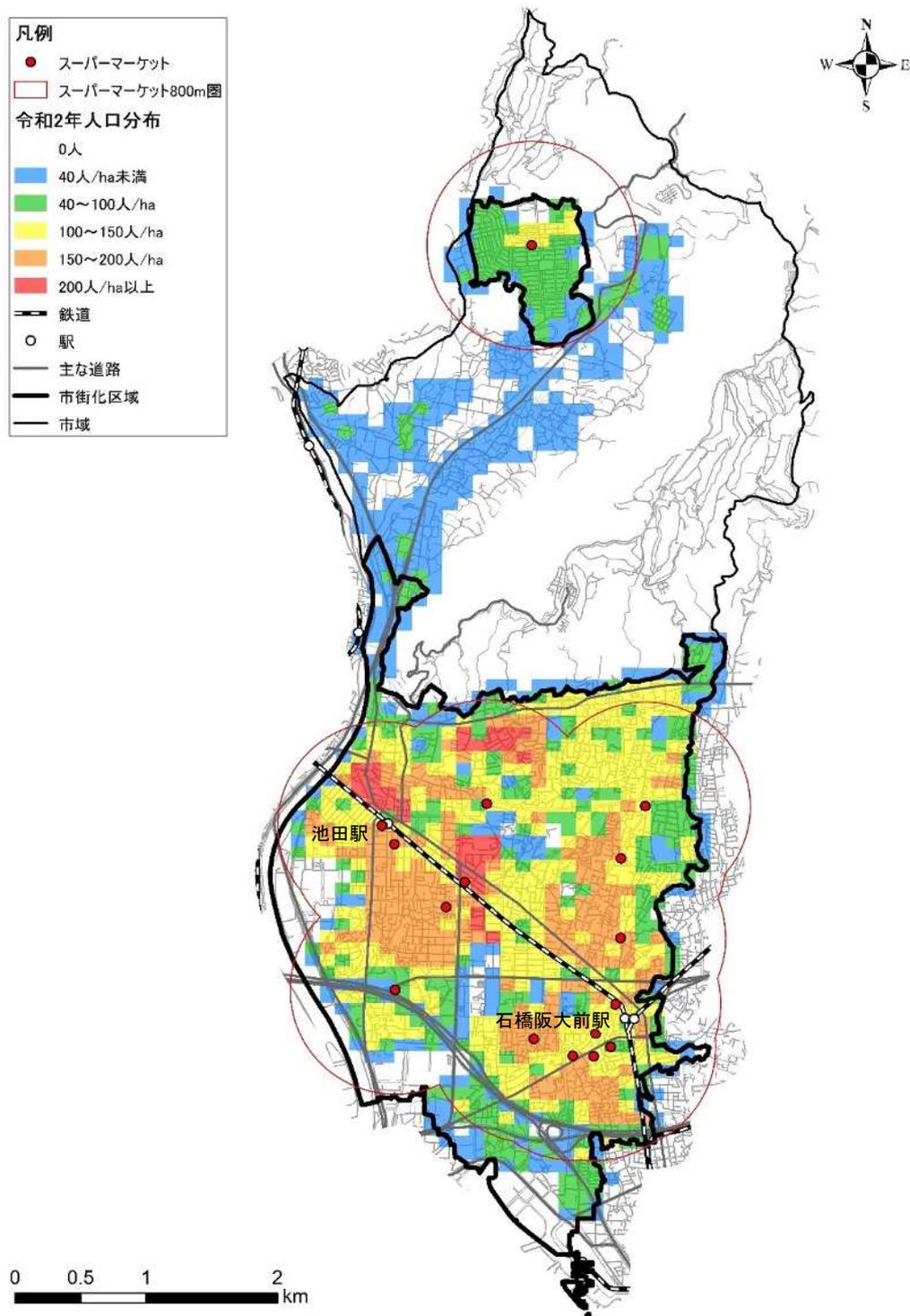


出典：大規模小売店舗総覧

図 1-31 大型商業施設の立地状況

## ②スーパーマーケット

令和6（2024）年度調査時においては、スーパーマーケットの立地状況をみると、市内に16箇所あり、阪急池田駅、阪急石橋阪大前駅周辺に多く分布しています。

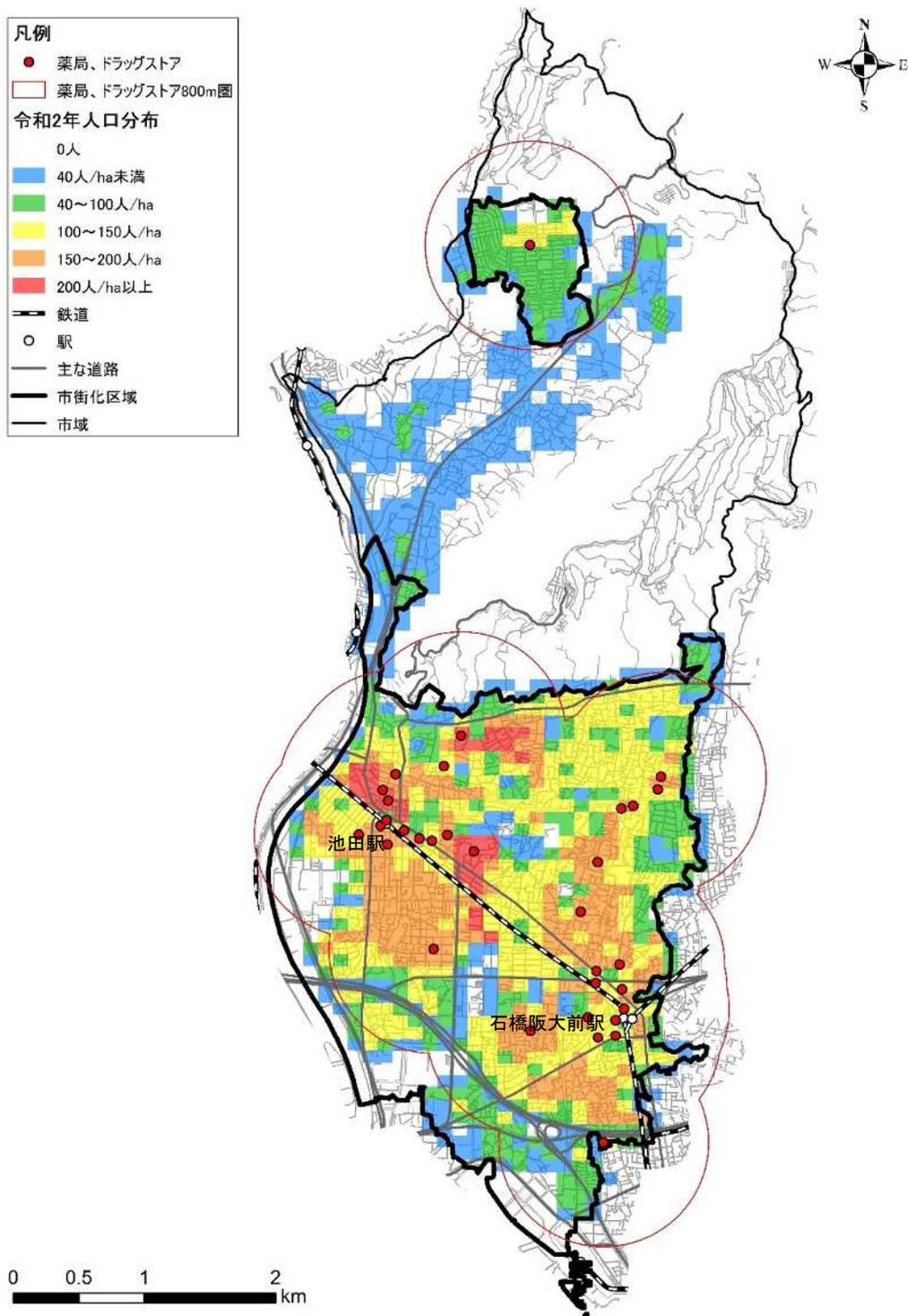


出典：iタウンページ

図 1-32 スーパーマーケットの立地状況

### ③薬局・ドラッグストア

令和6（2024）年度調査時においては、薬局・ドラッグストアの立地状況をみると、市内に38箇所あり、全て市街化区域内に立地しています。

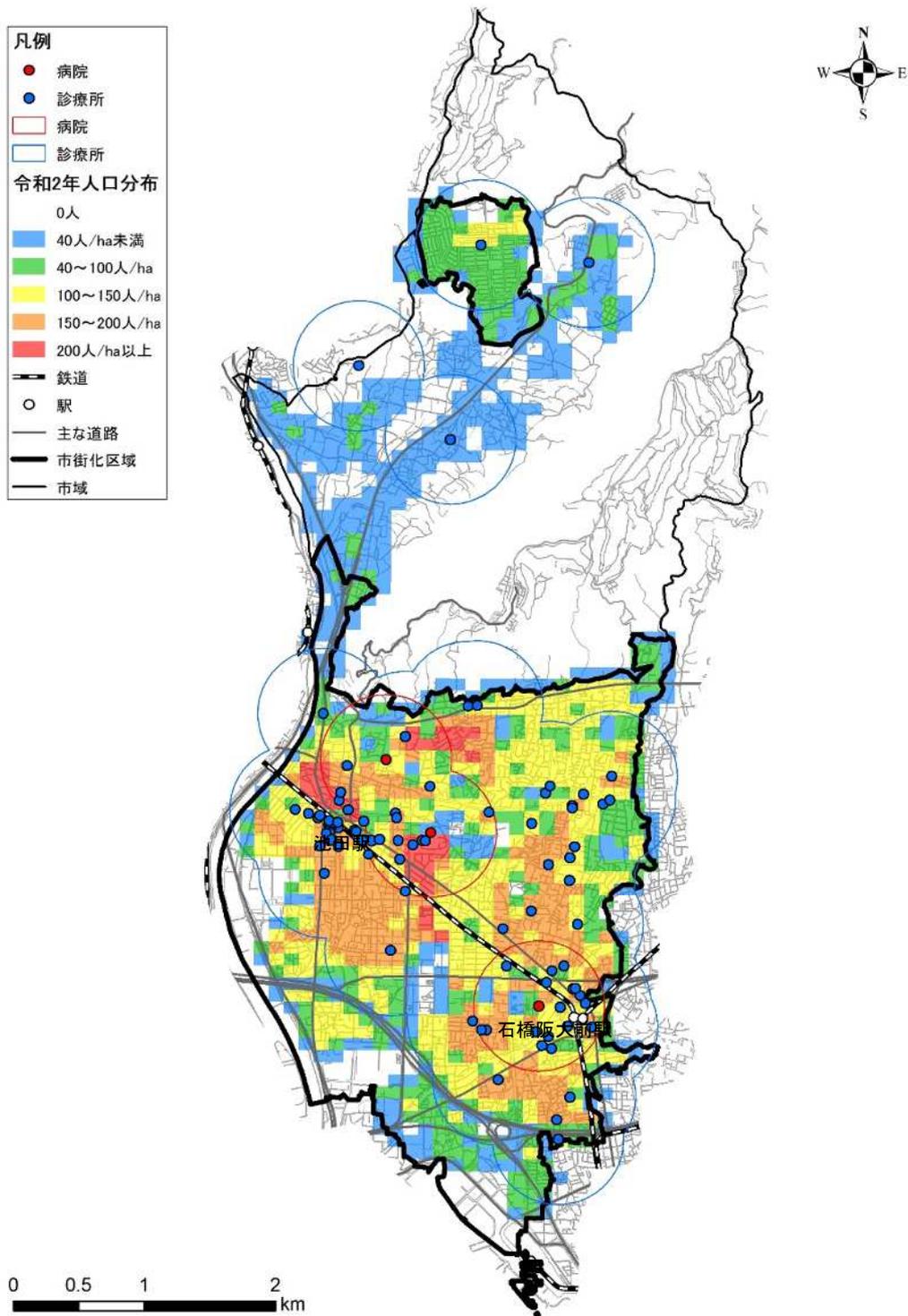


出典：池田市暮らしの便利帳 2023

図 1-33 薬局・ドラッグストアの立地状況

#### ④病院・診療所

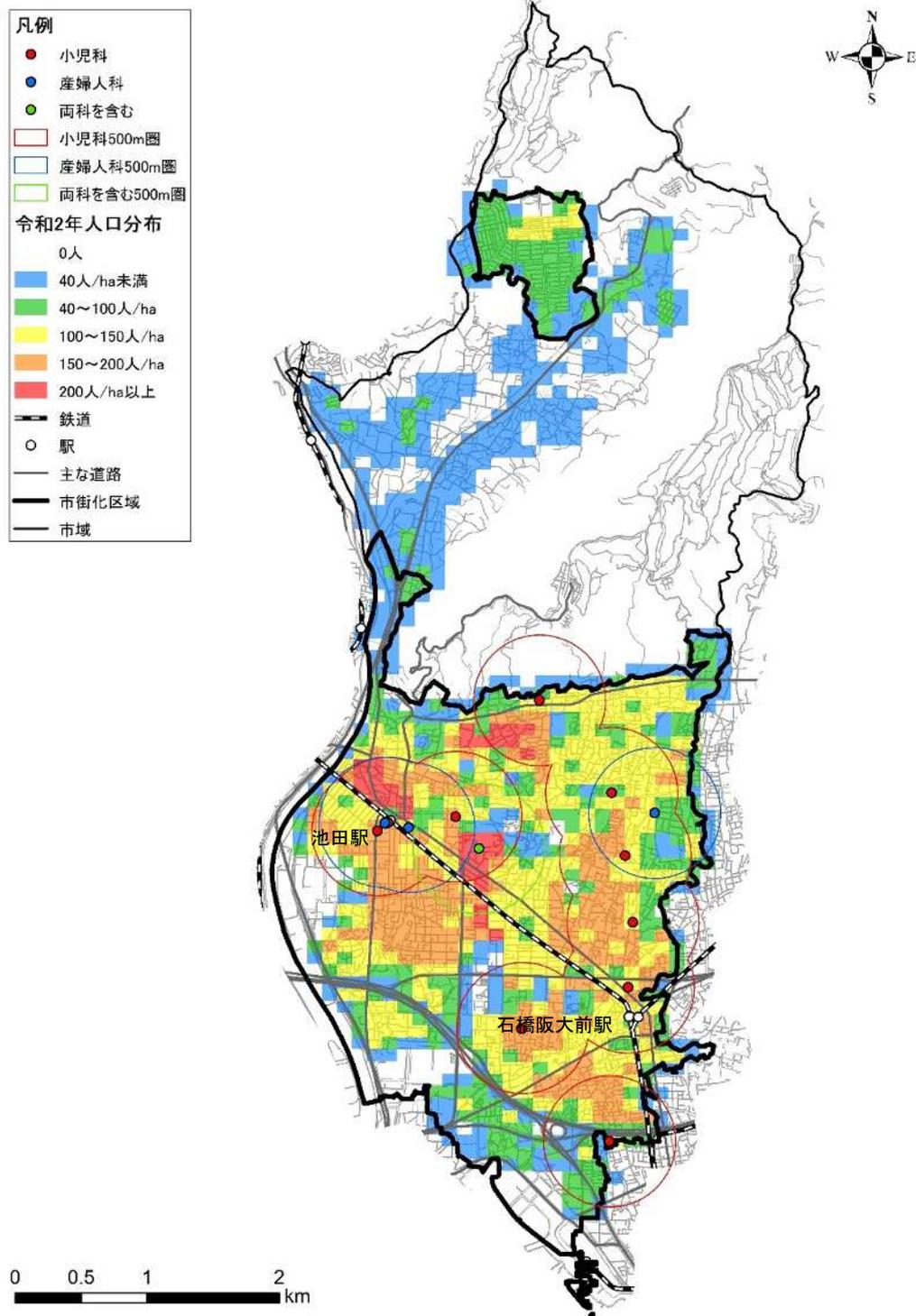
令和6(2024)年度調査時においては、診療科目に内科を含む病院及び診療所の立地状況をみると、病院が3箇所あり市南部に立地しています。また、診療所が89箇所あり、大部分が市街化区域内に立地しています。



出典：池田市医師会ホームページ

図 1-34 病院・診療所の立地状況

診療科目に小児科もしくは産婦人科を含む病院及び診療所の立地状況をみると、両科を含む施設は市立池田病院のみで、市南部に立地しています。また、小児科が10箇所、産婦人科が3箇所あり、小児科は市南部に広く立地していますが、産婦人科の立地は限られています。

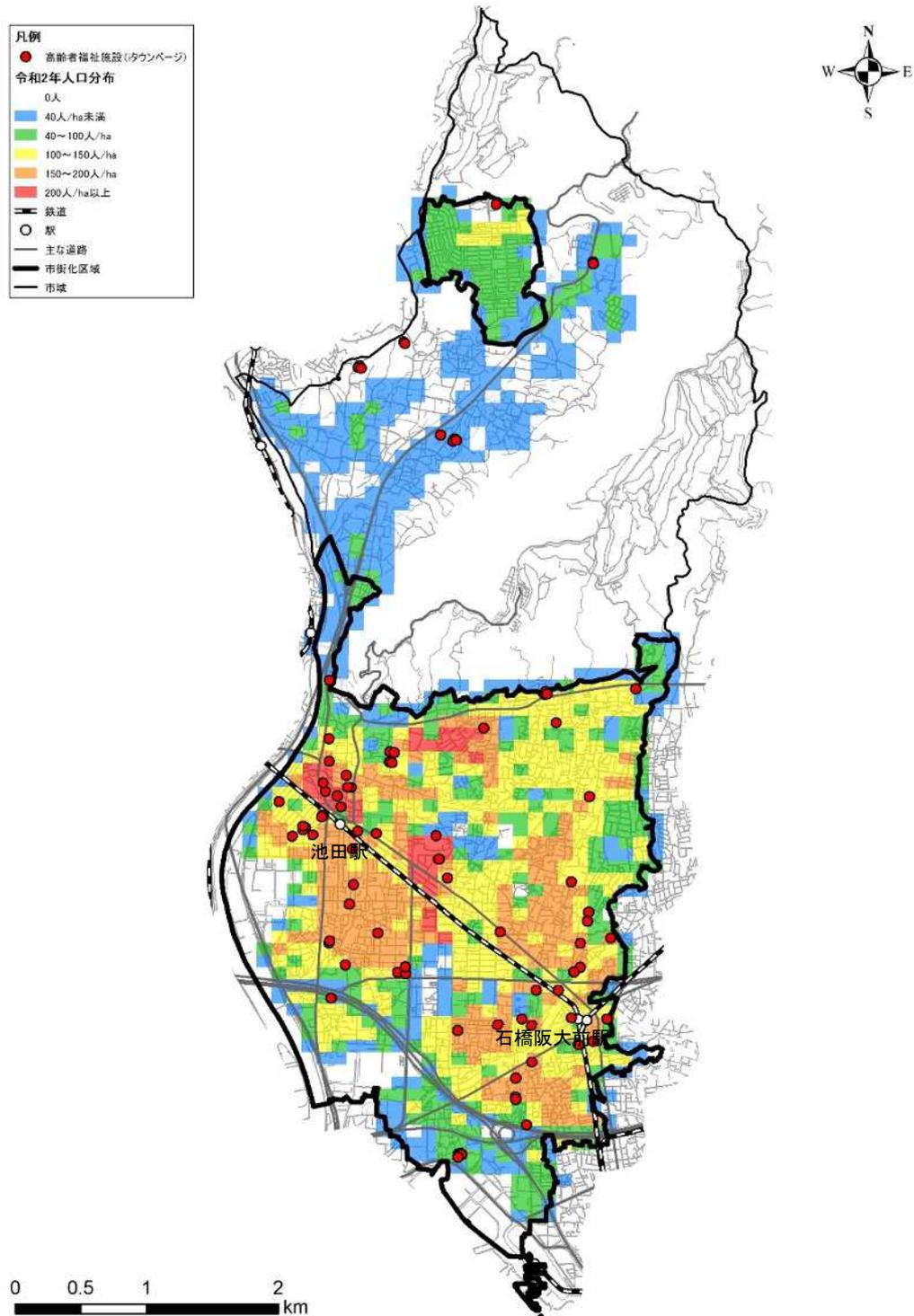


出典：池田市医師会ホームページ

図 1-35 小児科・産婦人科の立地状況

### ⑤ 高齢者福祉施設

令和 6（2024）年度調査時においては、福祉施設の立地状況をみると、高齢者福祉施設（デイサービス、特別養護老人ホーム、特別養護老人ホーム等）が 88 箇所あり、大部分が市街化区域内に立地しています。

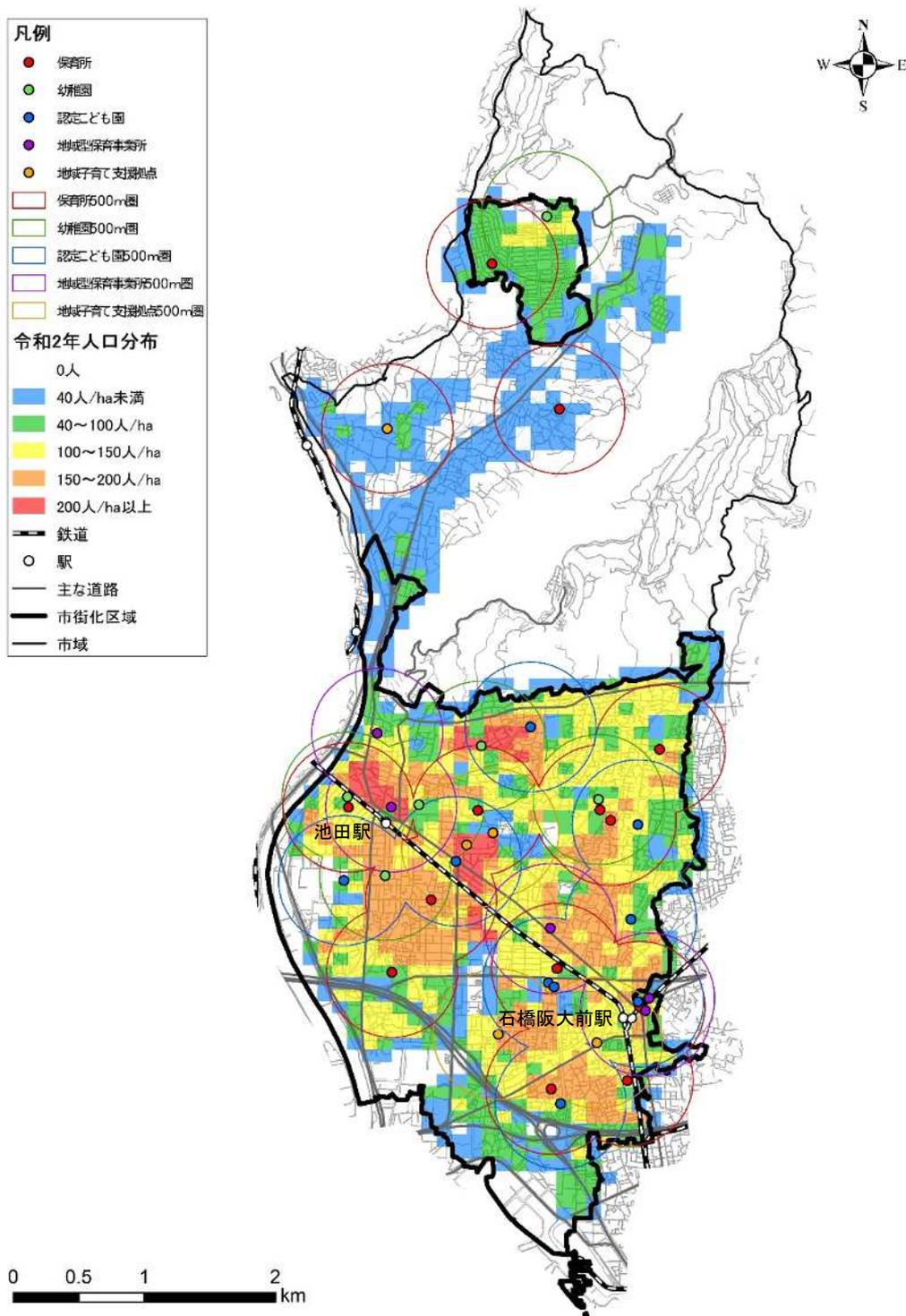


出典：iタウンページ

図 1-36 高齢者福祉施設の立地状況

### ⑥保育所・幼稚園等

令和6（2024）年度調査時においては、保育所・幼稚園等の立地状況をみると、保育所（園）が12箇所、幼稚園が4箇所、認定こども園が13箇所、地域型保育事業所が5箇所、地域子育て支援拠点が5箇所あり、大部分が市街化区域内に立地しています。

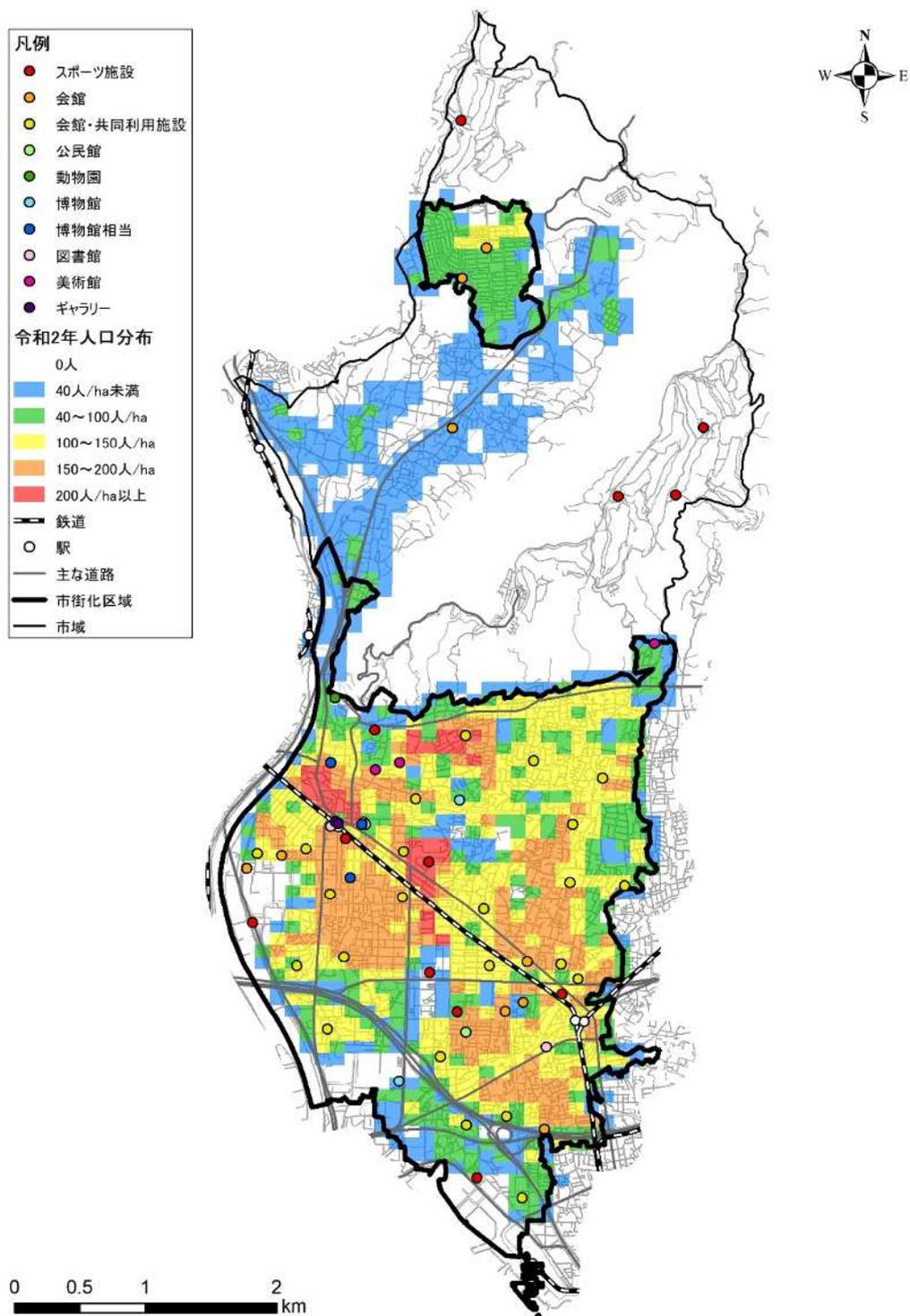


出典：池田市暮らしの便利帳 2023

図 1-37 保育所・幼稚園の立地状況

## ⑦文化・スポーツ施設

令和6(2024)年度調査時においては、文化・スポーツ施設の立地状況をみると、スポーツ施設が12箇所、会館が9箇所、共同利用施設が23箇所、公民館が3箇所、図書館が2箇所、動物園が1箇所、博物館と博物館相当が計5箇所、美術館とギャラリーが5箇所あり、大部分が市街化区域内に立地しています。

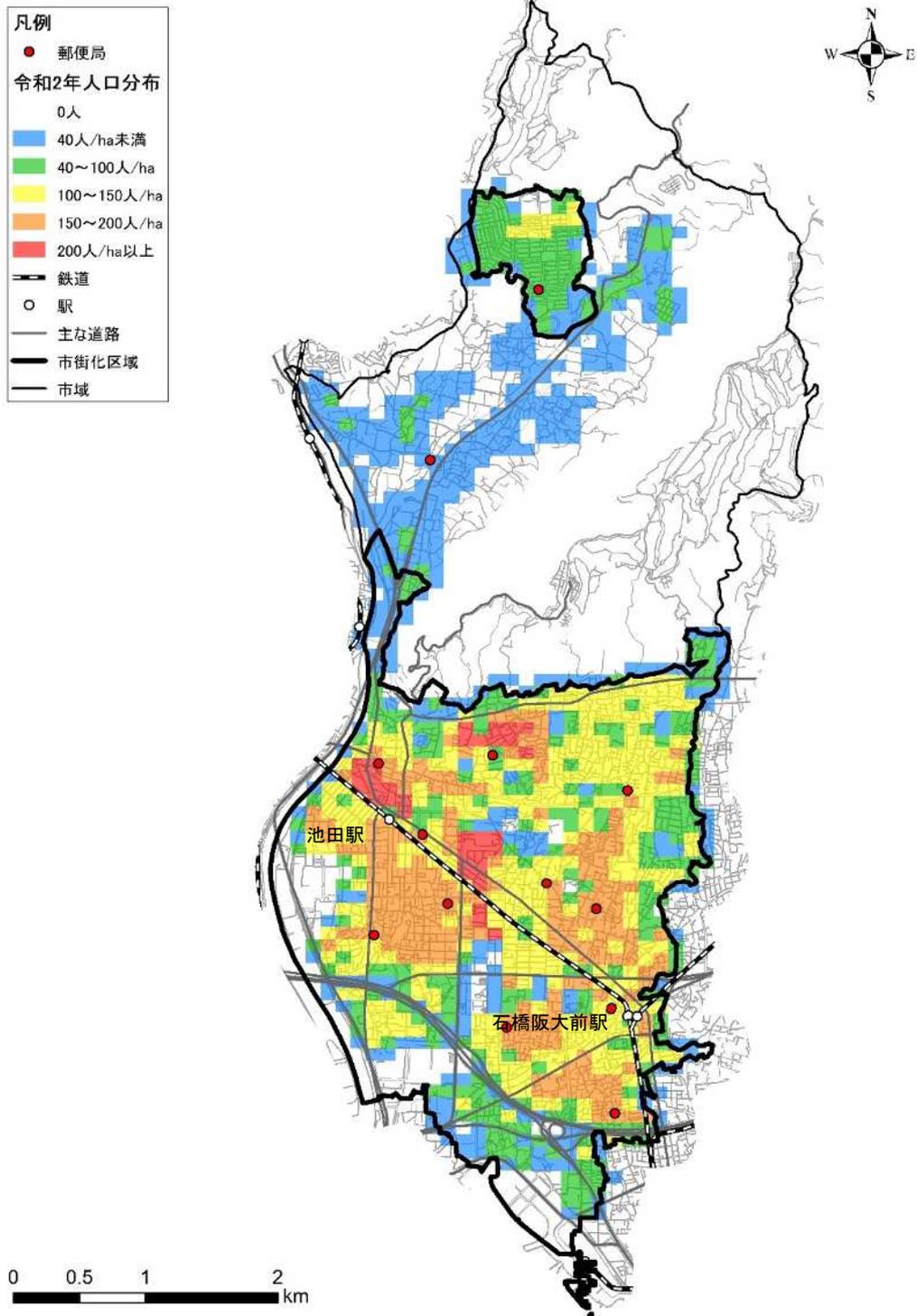


出典：池田市暮らしの便利帳 2023 及び i タウンページ

図 1-38 文化・スポーツ施設の立地状況

### ⑧郵便局

令和6（2024）年度調査時においては、郵便局の立地状況をみると、13箇所あり、大部分が市街化区域内に立地しています。

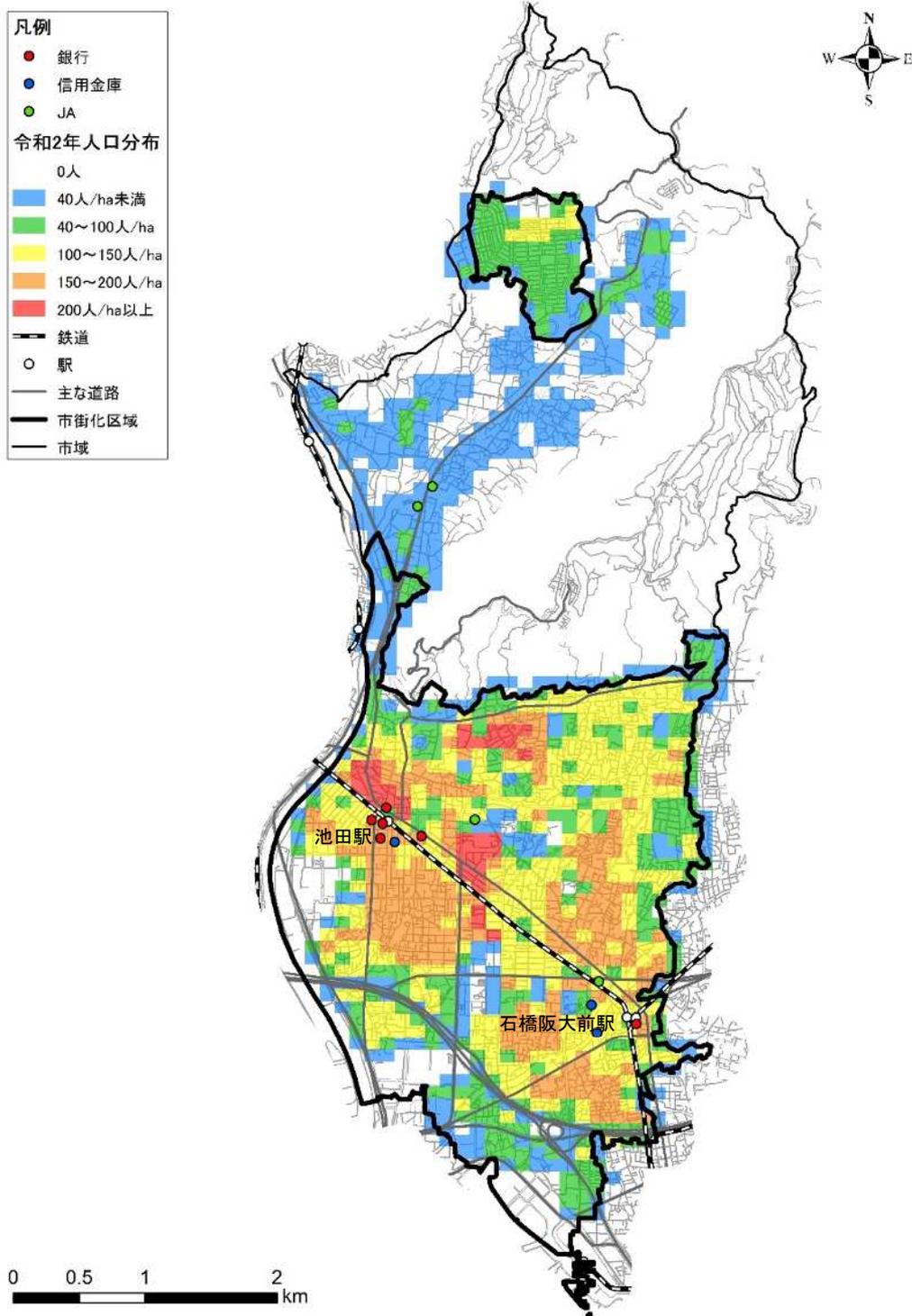


出典：iタウンページ

図 1-39 郵便局の立地状況

### ⑨銀行・信用金庫

令和6（2024）年度調査時においては、銀行・信用金庫の立地状況をみると、銀行が10箇所、信用金庫が3箇所、JAが5箇所あり、大部分が阪急池田駅、阪急石橋阪大前駅周辺に分布しています。



出典：iタウンページ

図 1-40 銀行・信用金庫の立地状況

### ⑩池田駅周辺の施設立地状況

池田駅周辺は、大型商業施設内のスーパーマーケット、薬局などを中心とする生活利便施設が集積しています。

また、駅直近部には観光施設が点在しており、コロナ禍においては一時期は減少したものの、令和5（2023）年度の実績として、五月山動物園には年間約31万5千人、カップヌードルミュージアム 大阪池田には年間約69万人と多くの観光客が訪れています。しかし、その他の観光施設や駅前商店街へ回遊する観光客は少なく、観光客の回遊性が低いと言えます。

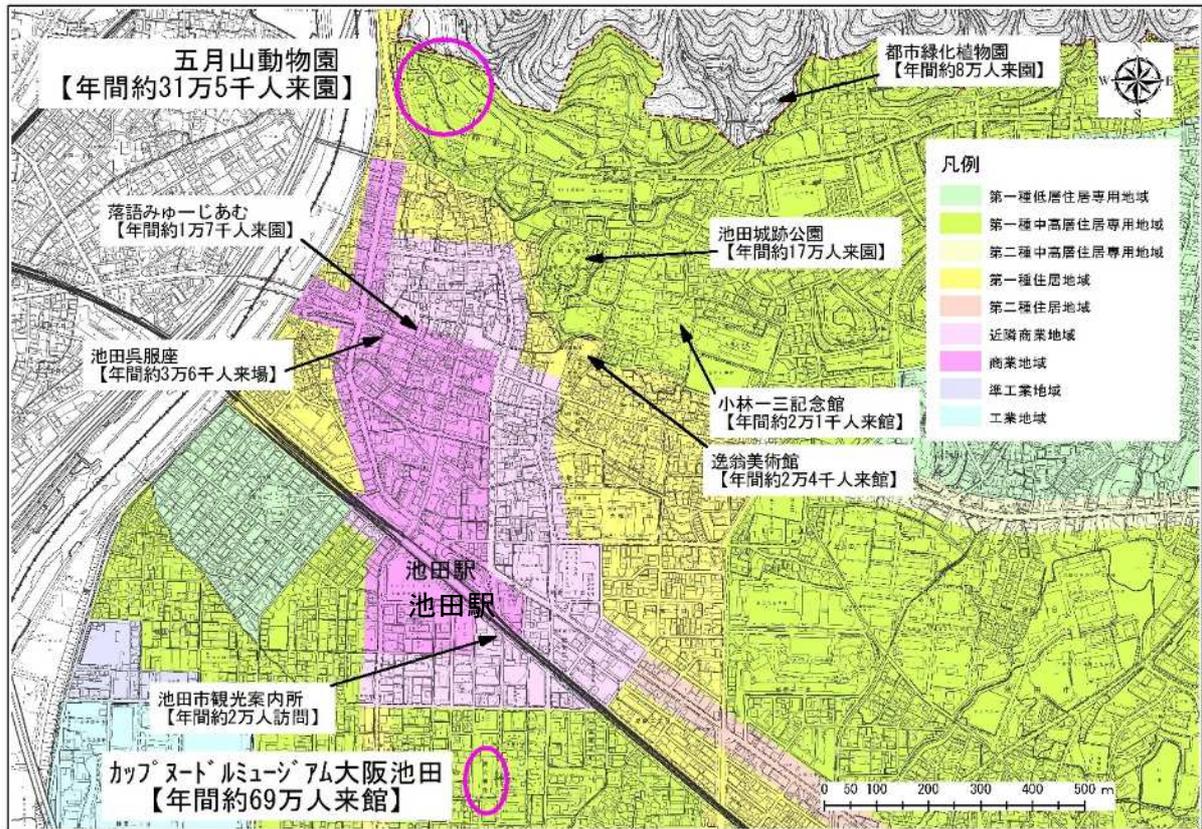


図 1-41 池田駅周辺の施設立地状況（令和5（2023）年度時点）

### ⑪石橋阪大前駅周辺の施設立地状況

石橋阪大前駅周辺は、石橋商店街等の店舗により一定の利便性は確保されています。また、令和4(2022)年4月に旧石橋駅前会館跡地に石橋図書館・ダイバーシティセンター・地域子育て支援拠点等の複合施設「ツナガリエ石橋」がオープンしました。

阪急箕面線南側の人口が少ないエリアでは、施設立地が見られず、利便性の低い地区となっています。また、駅周辺には大学や高等学校が立地しており、学生も多くにぎわいを見せていますが、駅前広場等が整備されておらず、滞留や交流できる公共スペースが不足していると言えます。

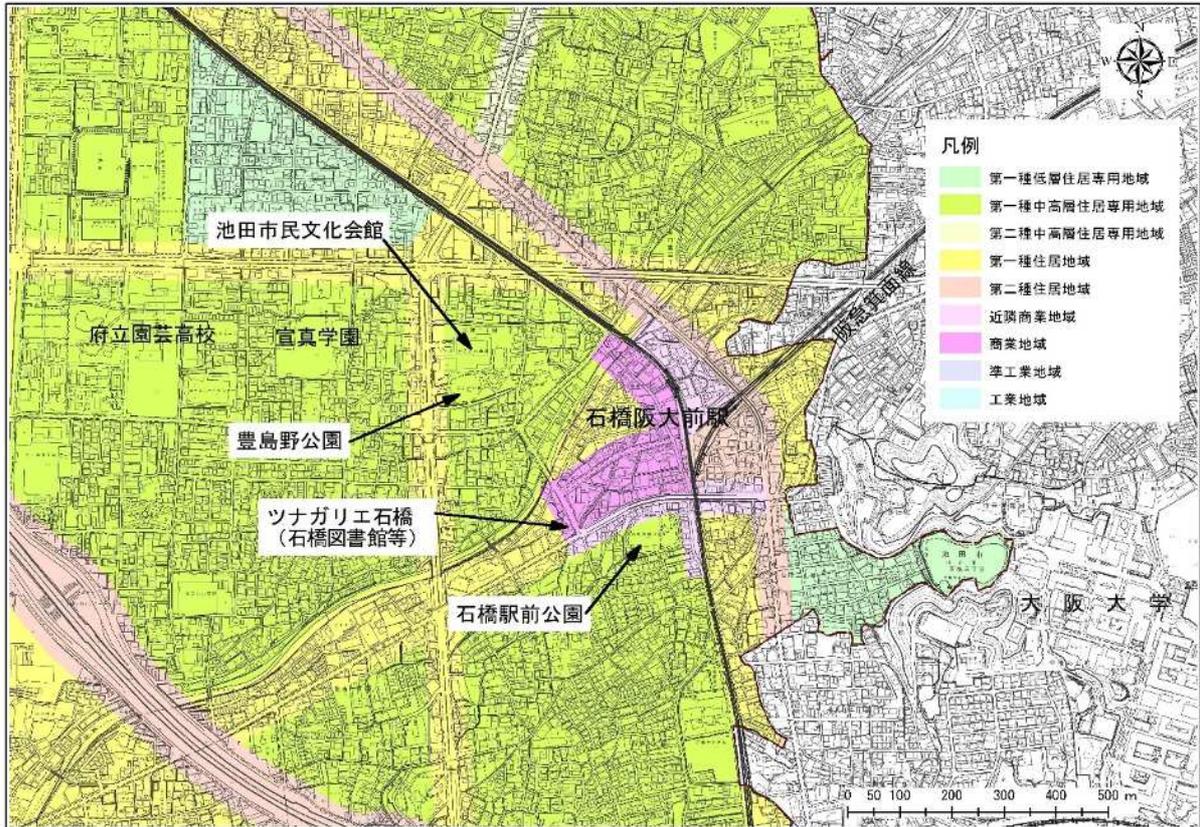


図 1-42 石橋阪大前駅周辺の施設立地状況

### (3) 商業の状況

#### ①小売業の状況

池田駅・石橋阪大前駅周辺の商業集積地における事業所数、売り場面積の対全市シェアの推移は減少傾向にありますが、従業員数、年間商品販売額はやや増加しています。

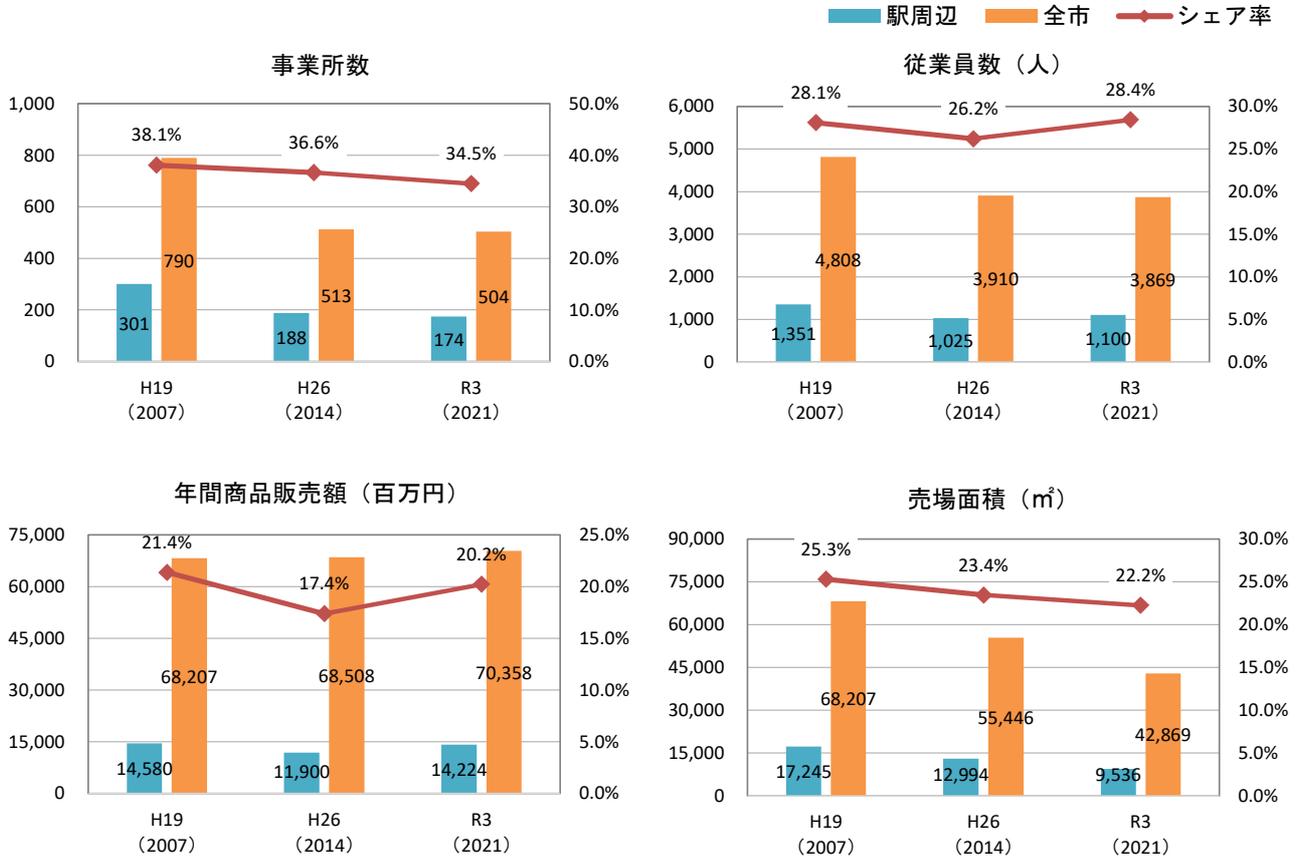


図 1-43 池田駅周辺+石橋阪大前駅周辺の小売業店舗数、従業員数、年間商品販売額、売り場面積の対全市シェアの推移

出典：商業統計

表 1-6 池田駅周辺+石橋阪大前駅周辺の事業所数、従業員数、年間商品販売額、売り場面積の状況

		事業所数	従業員数 (人)	年間商品販売額 (百万円)	売り場面積 (㎡)
H19 (2007)	駅周辺	301	1,351	14,580	17,245
	全市	790	4,808	68,207	68,207
	対全市シェア率	38.1%	28.1%	21.4%	25.3%
H26 (2007)	駅周辺	188	1,025	11,900	12,994
	全市	513	3,910	68,508	55,446
	対全市シェア率	36.6%	26.2%	17.4%	23.4%
R3 (2021)	駅周辺	174	1,100	14,224	9,536
	全市	504	3,869	70,358	42,869
	対全市シェア率	34.5%	28.4%	20.2%	22.2%

出典：商業統計

※池田市商業集積地

池田駅北商店街、石橋駅前商店街、池田駅南商店街、サンシティ・イケア、大阪国際空港ターミナルビル（池田市分）

（池田駅周辺+石橋阪大前駅周辺は下線部の合算）

※日本標準産業分類の改定及び調査設計の変更があったため、平成 19（2007）年調査の数値と平成 26（2014）年調査の数値とは接続していません。

## ②商業中心性指標小売業の状況

商業中心性指標（人口一人当たりの小売業年間商品販売額。高いほど域内での消費行動が活発）を算出すると、本市は669.8千円/人（府内25位）であり、周辺市（箕面市、伊丹市、川西市など）と比べると低い値であると言えます。

表 1-7 商業中心性指標での比較

	R3（2021）年経済センサス		推計人口	人口一人当たり 年間商品販売額	
	事業所数 （所）	年間商品販売額 （百万円）	R3（2021）年1月1日 （人）	（千円/人）	対府比 ※（）は府内順位
大阪府	46,270	9,044,900	8,835,504	1,023.7	1.00（-）
大阪市	18,888	4,127,135	2,754,893	1,498.1	1.46（1）
泉佐野市	790	139,277	99,956	1,393.4	1.36（2）
箕面市	637	161,781	137,198	1,179.2	1.15（3）
和泉市	916	198,615	184,371	1,077.3	1.05（4）
四條畷市	335	56,885	55,068	1,033.0	1.01（5）
泉南市	362	61,332	60,075	1,020.9	1.00（6）
堺市	3,568	745,017	825,288	902.7	0.88（7）
守口市	791	128,242	142,874	897.6	0.88（8）
寝屋川市	1,014	193,507	229,463	843.3	0.82（9）
東大阪市	2,534	415,021	493,098	841.7	0.82（10）
門真市	626	100,287	119,599	838.5	0.82（11）
高槻市	1,422	295,625	352,647	838.3	0.82（12）
茨木市	1,120	233,696	287,727	812.2	0.79（13）
八尾市	1,234	209,226	264,482	791.1	0.77（14）
貝塚市	427	65,804	84,137	782.1	0.76（15）
大阪狭山市	249	45,622	58,406	781.1	0.76（16）
吹田市	1,406	300,615	386,146	778.5	0.76（17）
枚方市	1,559	308,629	397,056	777.3	0.76（18）
大東市	501	89,413	119,138	750.5	0.73（19）
豊中市	1,564	300,438	401,494	748.3	0.73（20）
摂津市	343	65,152	87,381	745.6	0.73（21）
藤井寺市	375	47,241	63,666	742.0	0.72（22）
岸和田市	955	138,820	190,335	729.3	0.71（23）
泉大津市	383	53,386	74,336	718.2	0.70（24）
池田市	504	70,358	105,051	669.8	0.65（25）
羽曳野市	470	72,663	108,512	669.6	0.65（26）
富田林市	478	71,759	108,569	661.0	0.65（27）
河内長野市	439	65,986	101,472	650.3	0.64（28）
松原市	577	68,067	117,349	580.0	0.57（29）
交野市	287	41,449	74,975	552.8	0.54（30）
高石市	257	30,233	55,559	544.2	0.53（31）
阪南市	241	26,378	51,071	516.5	0.50（32）
柏原市	316	32,978	68,690	480.1	0.47（33）
伊丹市※	847	177,786	198,007	897.9	0.88（-）
宝塚市※	816	145,105	226,574	640.4	0.63（-）
川西市※	629	131,272	152,211	862.4	0.84（-）

出典：令和3（2021）年経済センサス-小売業に関する集計（市区町村表）

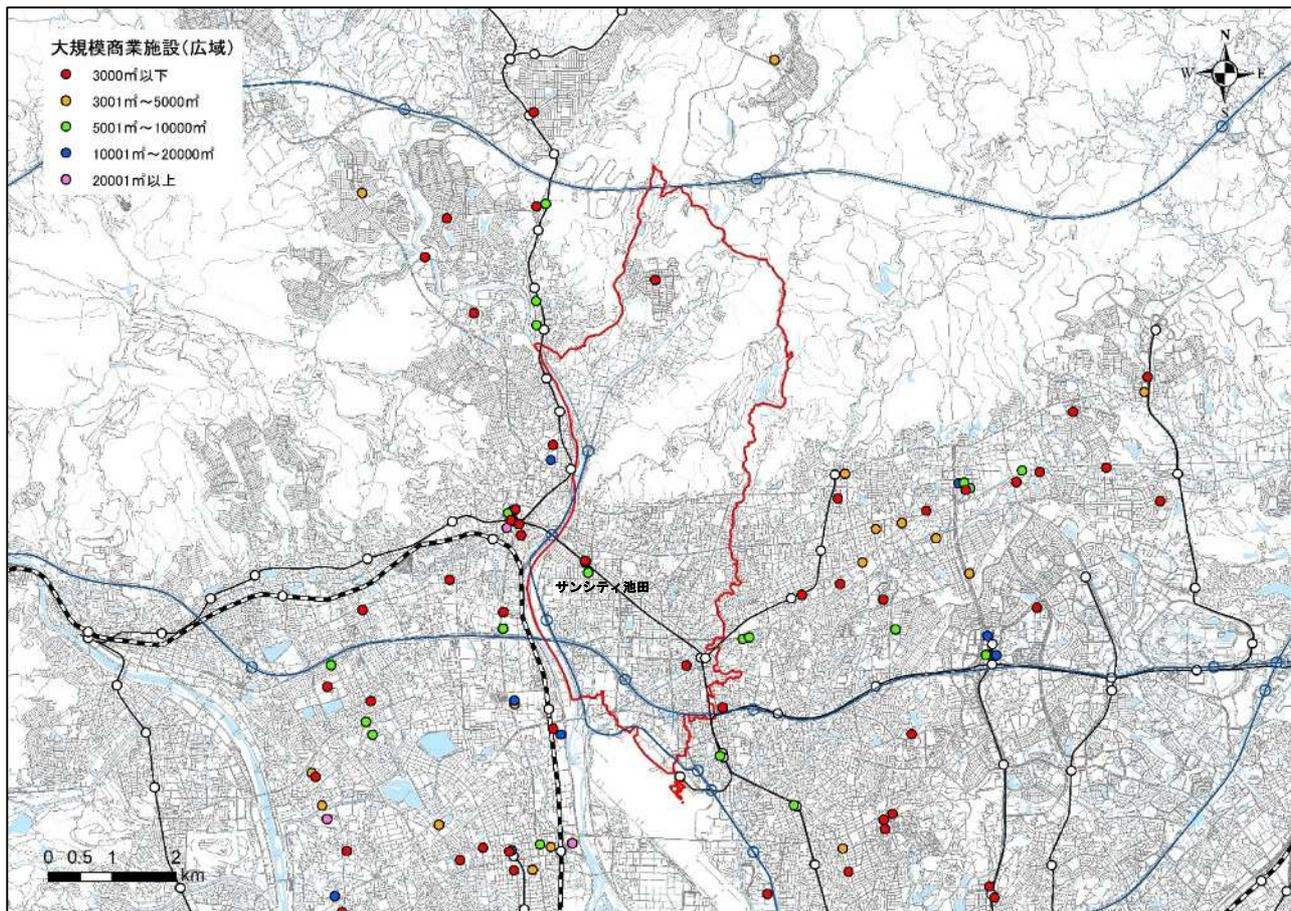
※兵庫県内の市であるが、人口1人当たり年間商品販売額（千円/人）を大阪府のその値と比較した。

※推計人口は、直近の国勢調査結果を基に、住民基本台帳登録者数の毎月の増減を加減し算出。（大阪府、兵庫県 HP）

### ③大規模小売店舗の立地

大規模小売店舗の立地状況を見ると、市内は床面積 5,000 m<sup>2</sup>を超える大規模小売店舗はサンシティ池田のみであり、周辺市（川西市、伊丹市、箕面市、吹田市）には、交通利便性の高い場所に多く立地しています。

また、今後、開業予定の店舗も川西市などに点在しており、商業環境は今後ますます厳しくなると推測されます。



出典：大規模小売店舗総覧より一部加工

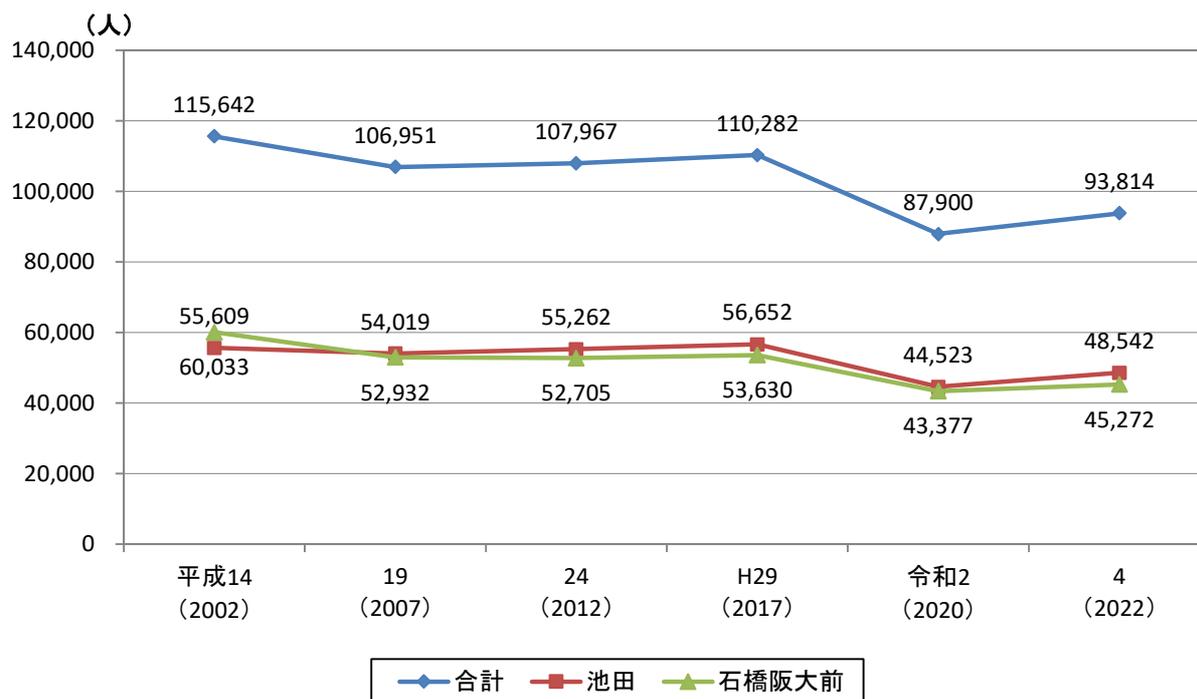
図 1-44 周辺市（川西市、伊丹市、箕面市、豊中市）の大規模商業施設立地状況

## 1-4 交通

### (1) 公共交通の利便性

#### ① 鉄道

駅別の乗降客数をみると、阪急池田駅、阪急石橋阪大前駅合計では、平成29(2017)年まではほぼ横ばいでしたが、令和2(2020)年に大きく減少しています。新型コロナウイルス感染症の影響により減少した乗降客数は十分に回復していない現状にあると言えます。



出典：池田市統計書

図 1-45 駅別の乗降客数の推移

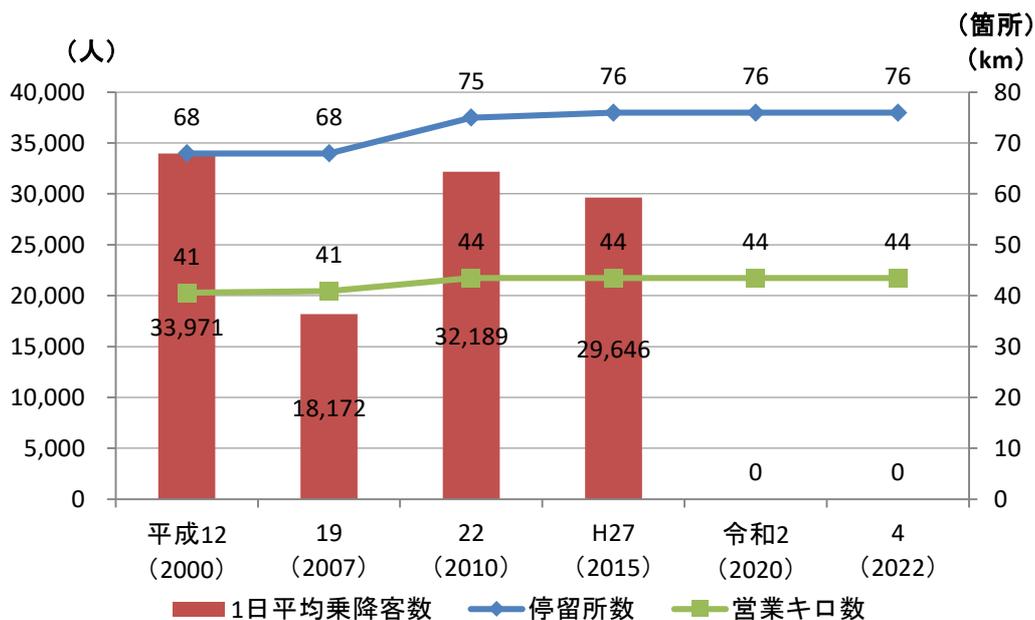
## ②バス

バス路線数、利用者数の推移をみると、停留所数及び営業キロ数は増加しており、1日平均乗降客数は減少しています。

バス路線網及びバス停の分布をみると、主に市街化区域内に分布しています。

一方で、乗降客数減少の影響から、バスの運行本数の変更が実施されている路線もあります。具体的には、池田－伏尾台では昼間の運行本数が平成23（2011）年12月に約10分間隔から約12分間隔に、さらに平成29（2017）年11月に約15分間隔に変更されています。

市全域で運行本数が減便されていますが、特に市南部や伏尾台地区での減便が目立ちます。



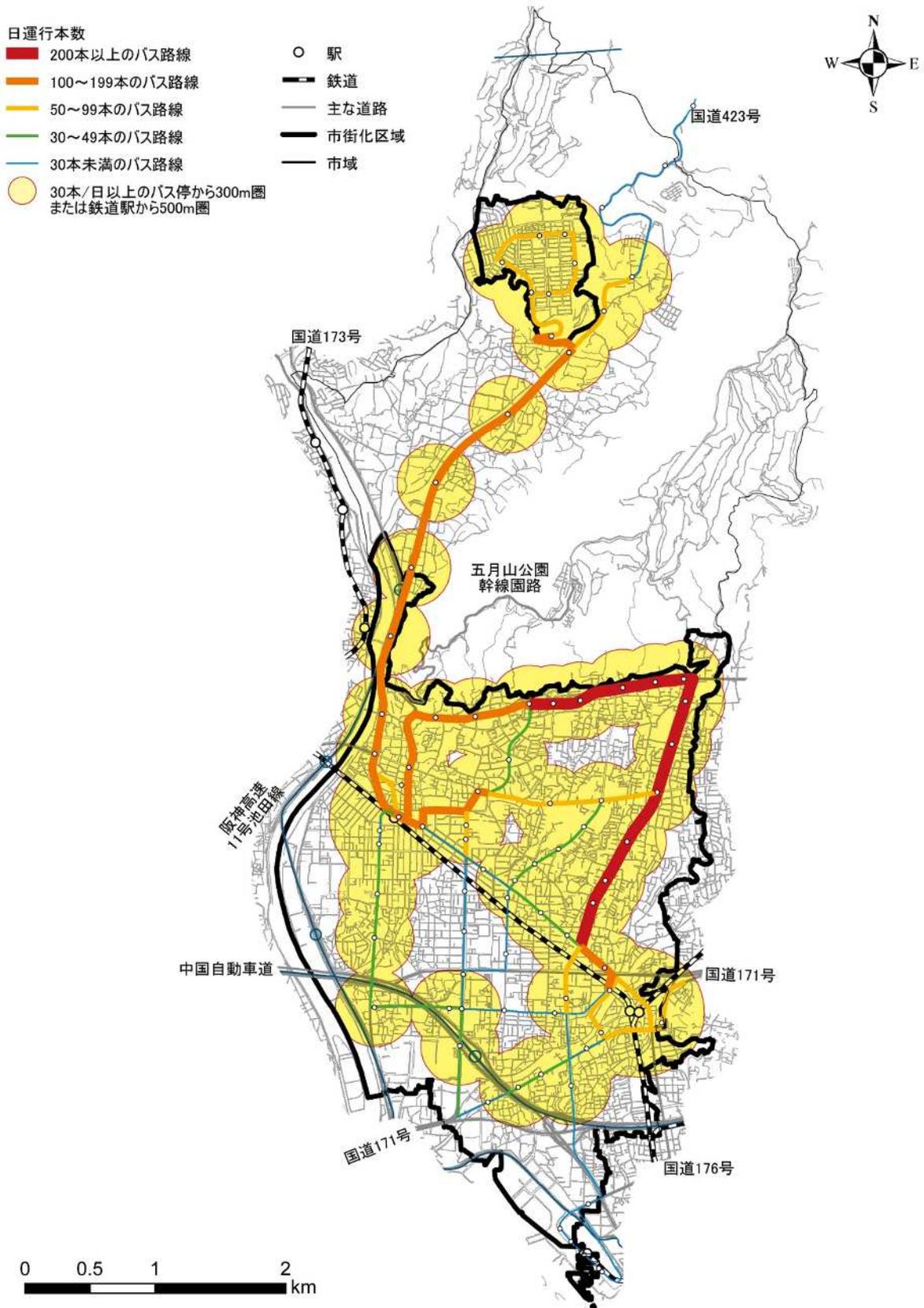
出典：池田市統計書

※毎月11月実施交通量調査による

※平成19（2007）年は3月末現在の数値

※令和2（2020）年度以降の「1日平均乗降客数」については集計していないためデータなし

図1-46 バス路線数、利用者数の推移



出典：国土交通省国土政策局「国土数値情報（バスルート（線）・バス停留所（点）ベクトルデータ）」、  
 阪急バス(株)時刻表（令和6（2024）年11月時点）をもとに池田市が編集・加工

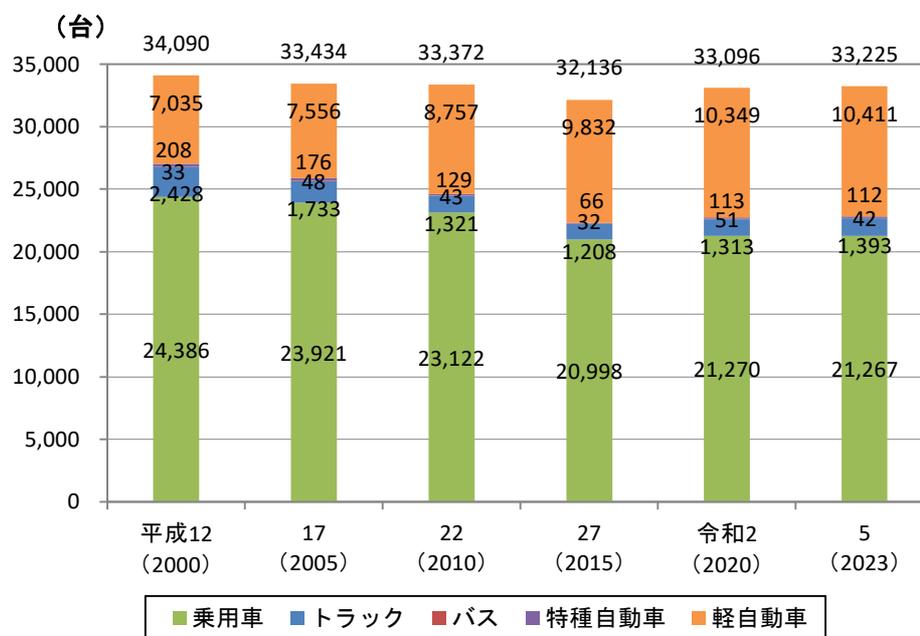
図 1-47 バス路線網、バス停分布

## (2) 交通手段

### ①自家用車保有台数

本市における令和6(2024)年の自家用車保有台数の合計は33,225台となっています。車種別保有台数は、乗用車が21,267台で最も多く、次いで軽自動車が10411台となっています。

自家用車保有台数の合計は減少傾向にある一方、軽自動車の保有台数は増加傾向が続いています。



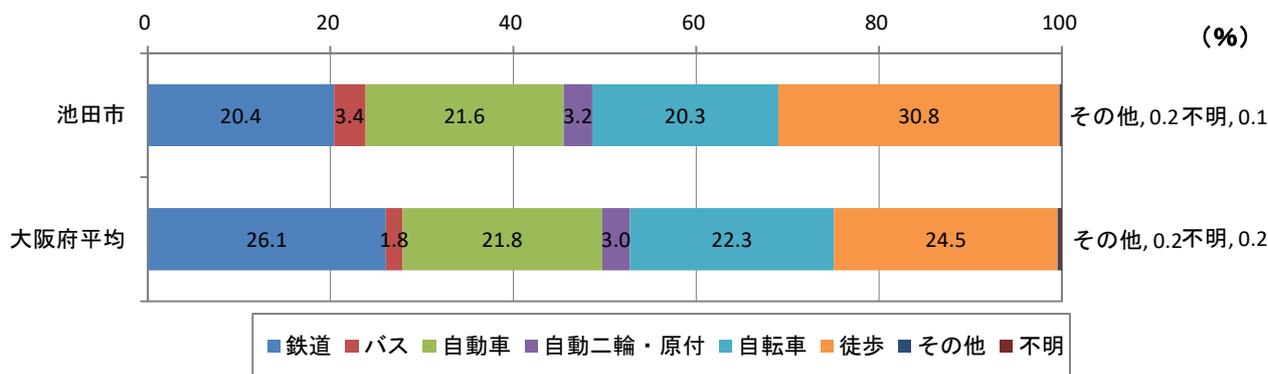
出典：池田市統計書

図 1-48 自家用車保有台数の推移

## ②代表交通手段別機関分担率

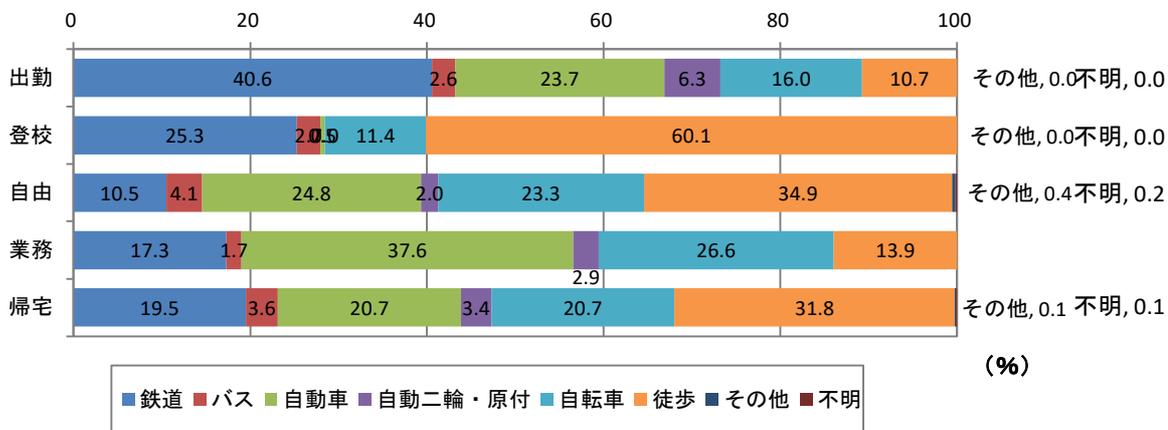
第6回（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査では、平日における市内の代表交通手段は徒歩割合が最も高く、次いで鉄道の割合が高くなっており、大阪府平均と比較すると徒歩割合、バス割合、自動二輪・原付割合が高くなっています。

目的別にみると、出勤は鉄道の割合が最も高く、業務は自動車の割合が最も高く、登校・自由・帰宅は徒歩の割合が最も高くなっています。市内の交通手段として、バス割合は全般的に低くなっています。



出典：第6回（令和3（2021）年）近畿圏パーソントリップ調査

図 1-49 代表交通手段別機関分担率（平日）



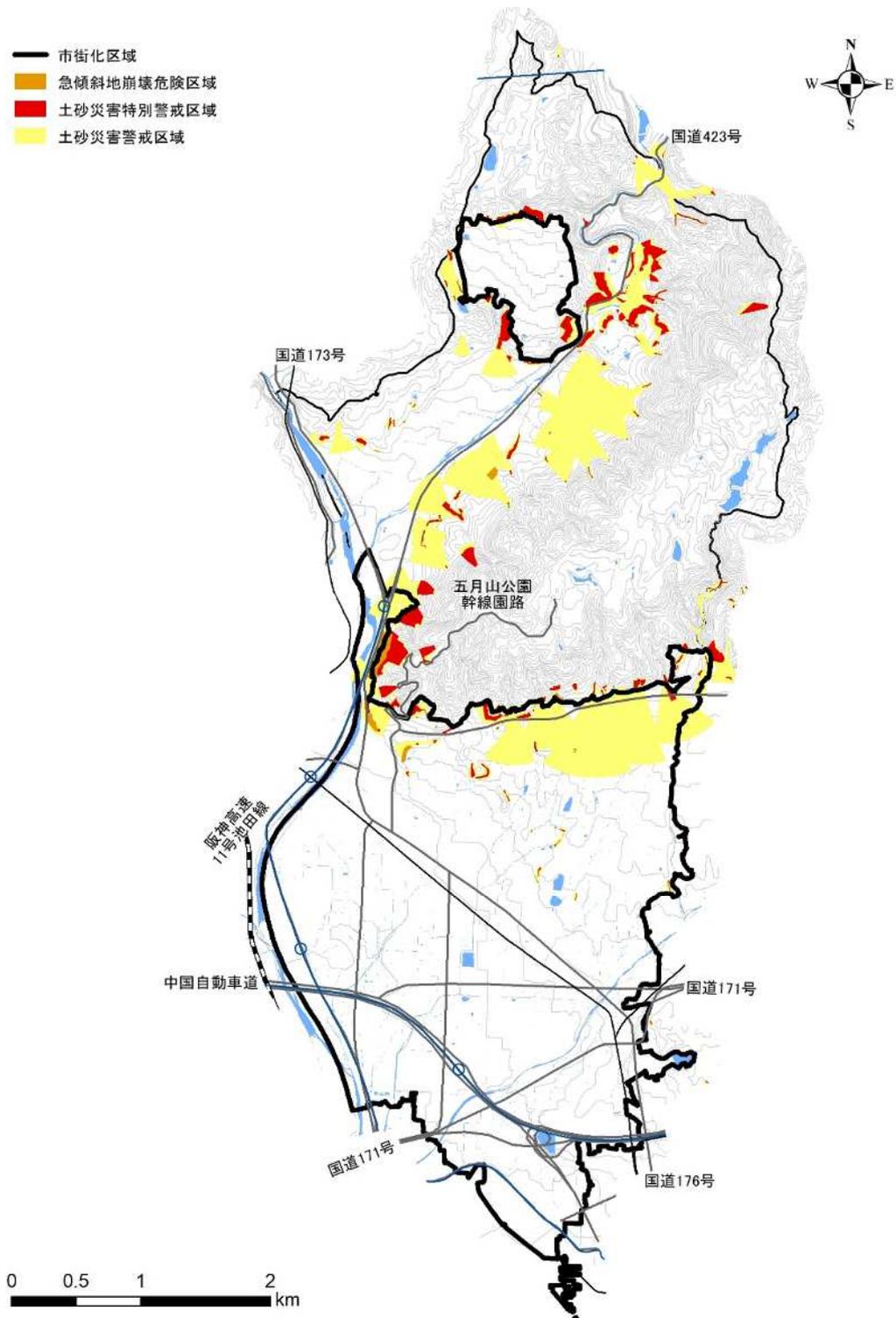
出典：第6回（令和3（2021）年）近畿圏パーソントリップ調査

図 1-50 目的別代表交通手段別機関分担率（平日）

## 1-5 災害

### (1) 土砂災害等の区域指定状況

土砂災害警戒区域と土砂災害特別警戒区域は、主に五月山の裾野となる地域、伏尾台の周囲の地域に多く分布しています。

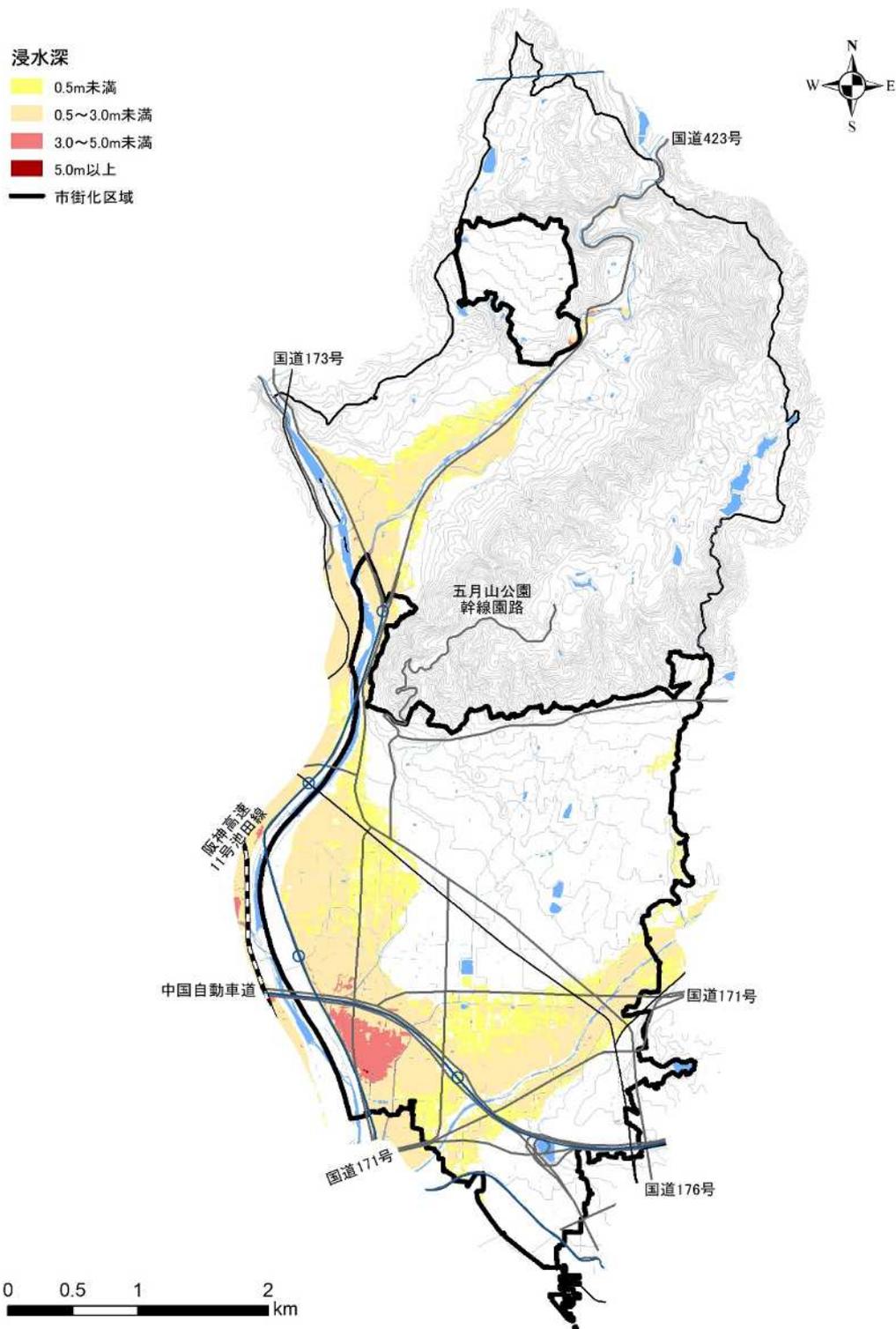


出典：池田市ハザードマップ（令和4（2022）年3月版）

図1-51 土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域・急斜面地崩壊危険区域の分布

## (2) 洪水

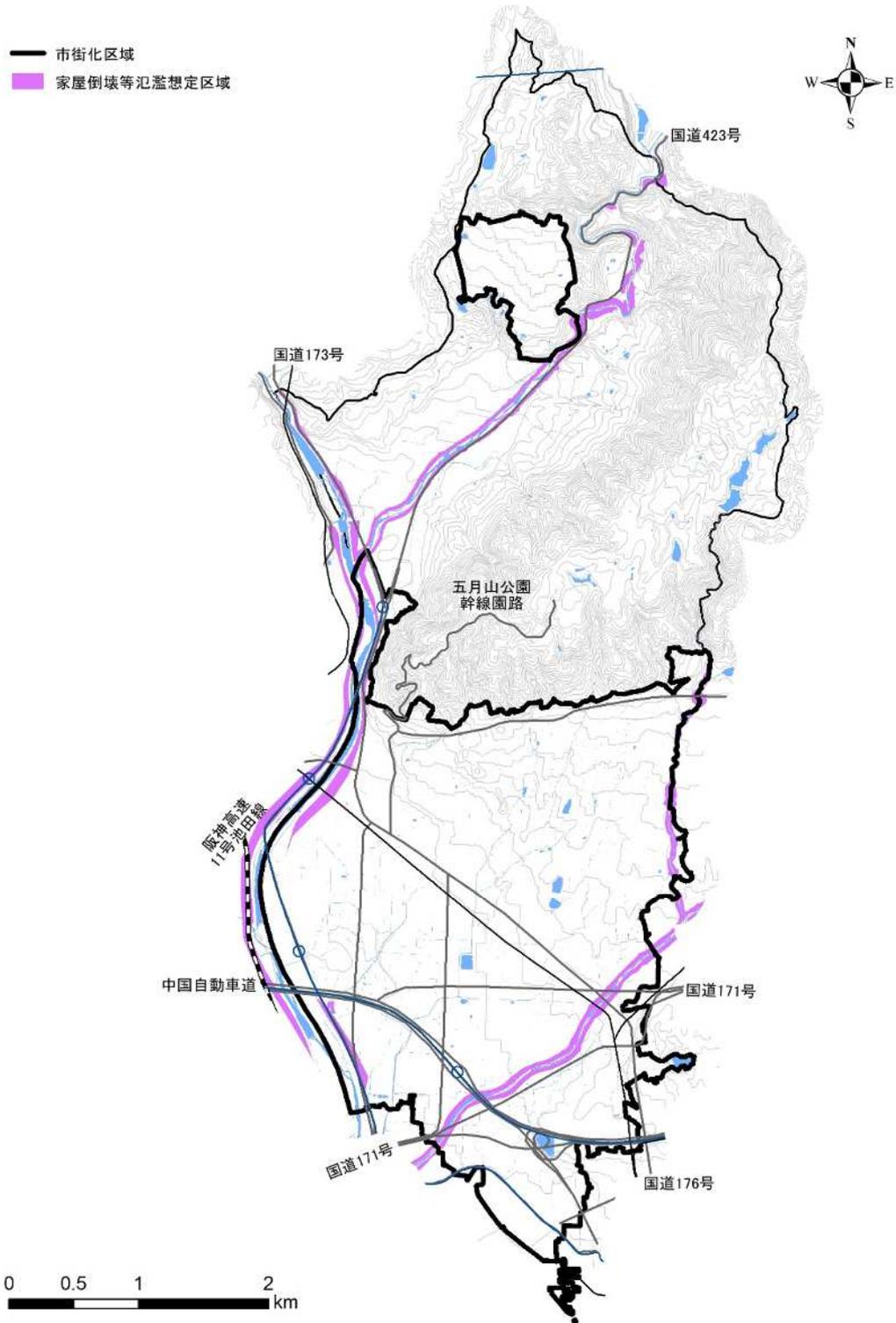
浸水想定区域が市街化区域の一部に存在します。猪名川の沿岸部には一部、想定浸水深は3m以上の地域が広がっています。



出典：池田市ハザードマップ（令和4（2022）年3月版）

図 1-52 洪水（浸水想定区域 想定最大規模）

家屋倒壊等氾濫想定区域が各河川の沿岸部に指定されています。



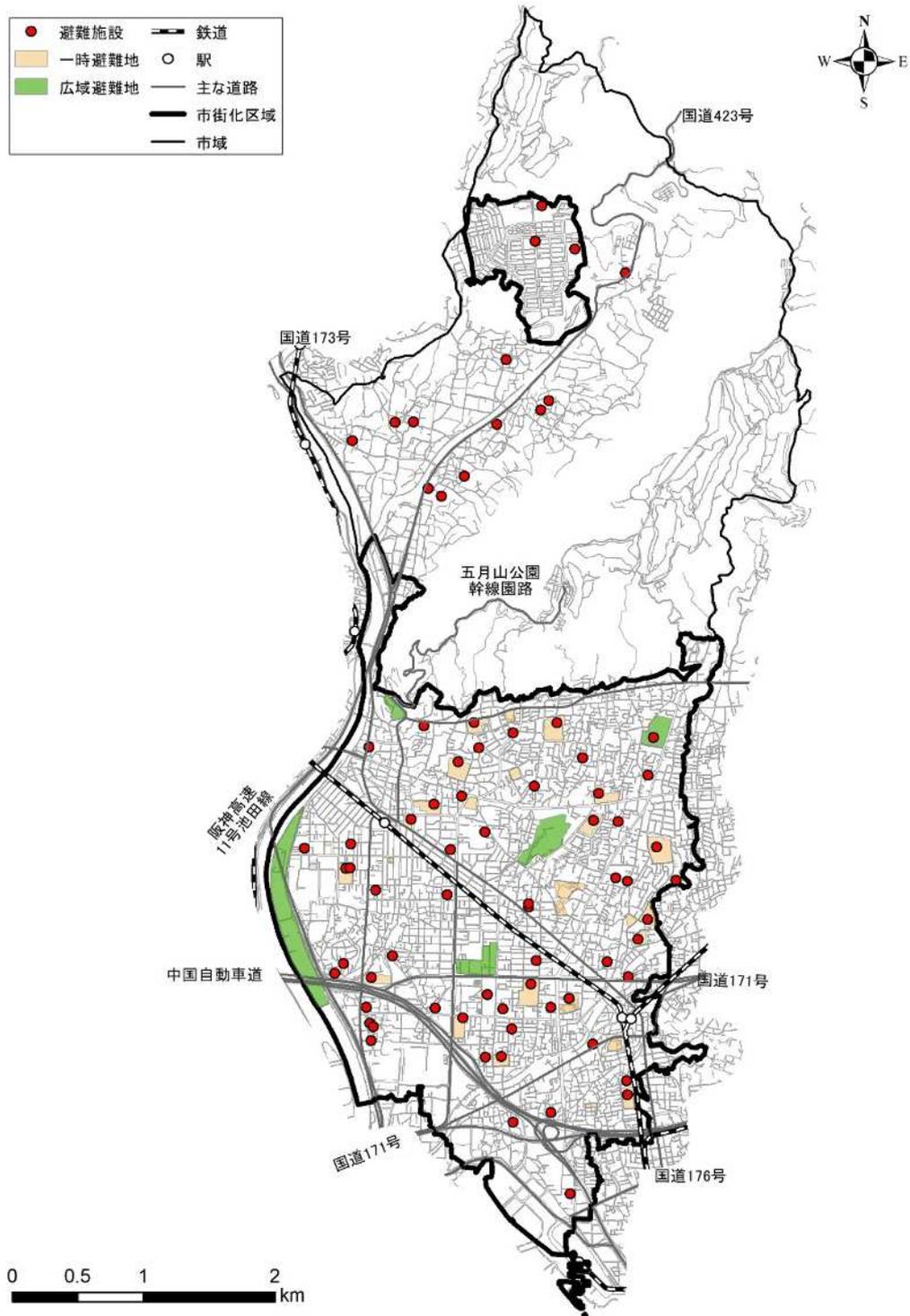
出典：池田市ハザードマップ（令和4（2022）年3月版）

図 1-53 洪水（家屋等倒壊当氾濫想定区域）

### (3) 避難施設等の状況

避難施設の分布をみると、市全域に分布しています。

一時避難地、広域避難地は、市南部の市街化区域内に分布しています。



出典：池田市ハザードマップ（令和4（2022）年3月版）

図 1-54 避難施設等の分布

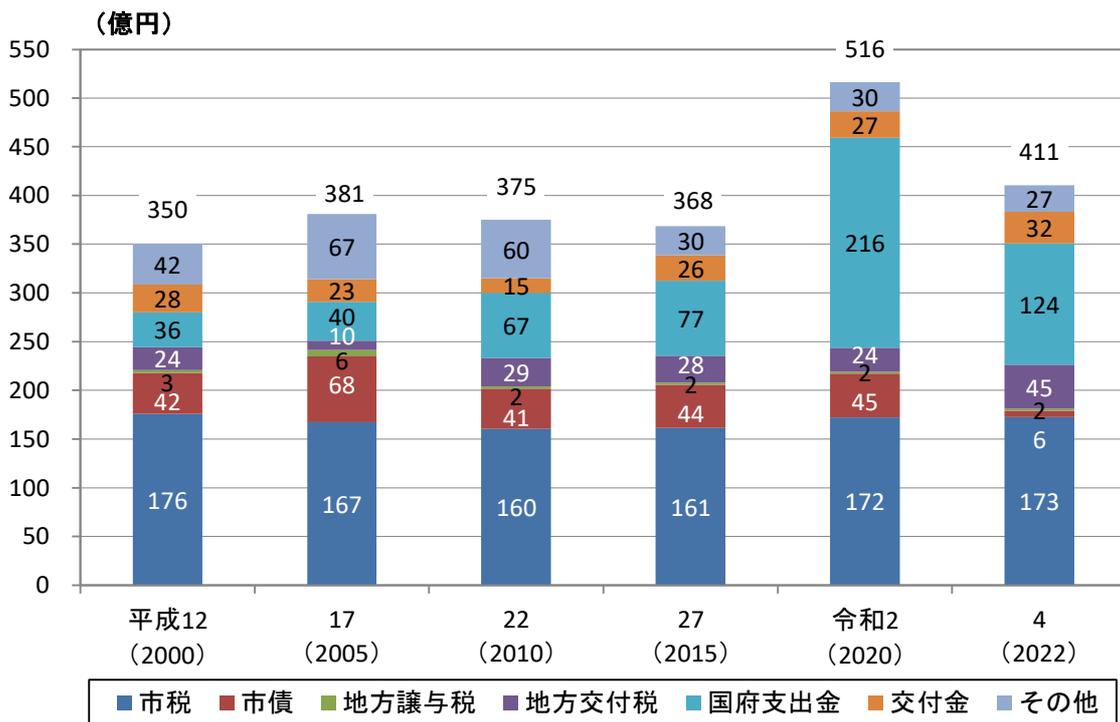
## 1-6 財政

### (1) 財政規模

#### ①財源別歳入

歳入額は、平成17(2005)年以降やや減少傾向にありましたが、令和2(2020)年に増加しています。令和4(2022)年の歳入額は411億円となっています。

財源別の歳入額をみると、市税は近年やや増加傾向にあり、地方交付税、国府支出金も増加傾向にあります。

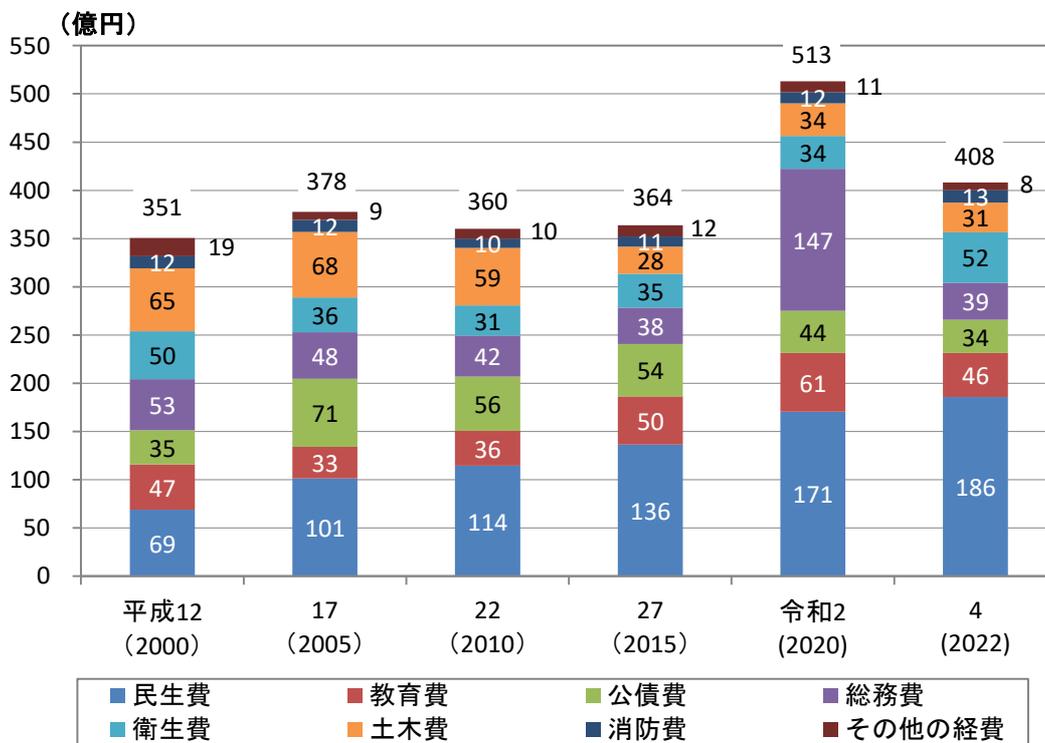


出典：池田市統計書

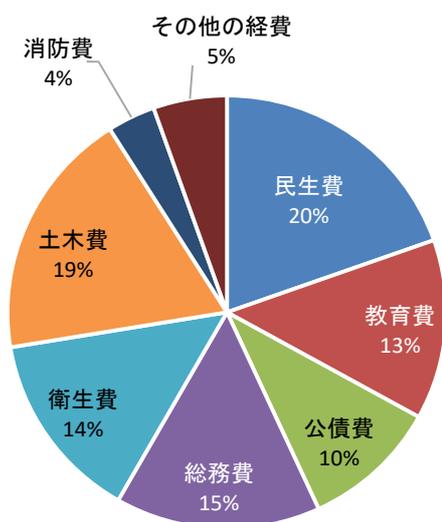
図1-55 政歳入額の推移

## ②目的別歳出

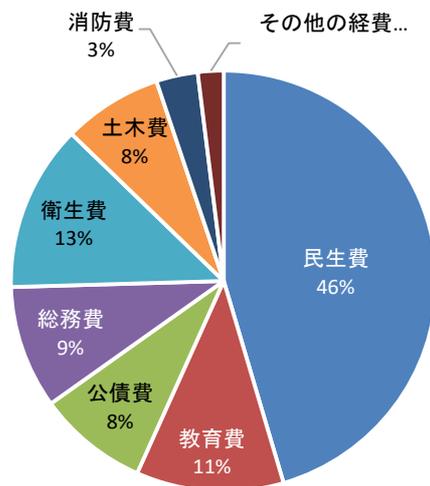
目的別歳出をみると、福祉施設の整備・運営や生活保護の実施等に使用される民生費が増加しています。今後も高齢化のさらなる進展に伴い、民生費が増加することが想定されます。



平成 12 (2000) 年



令和 4 (2022) 年

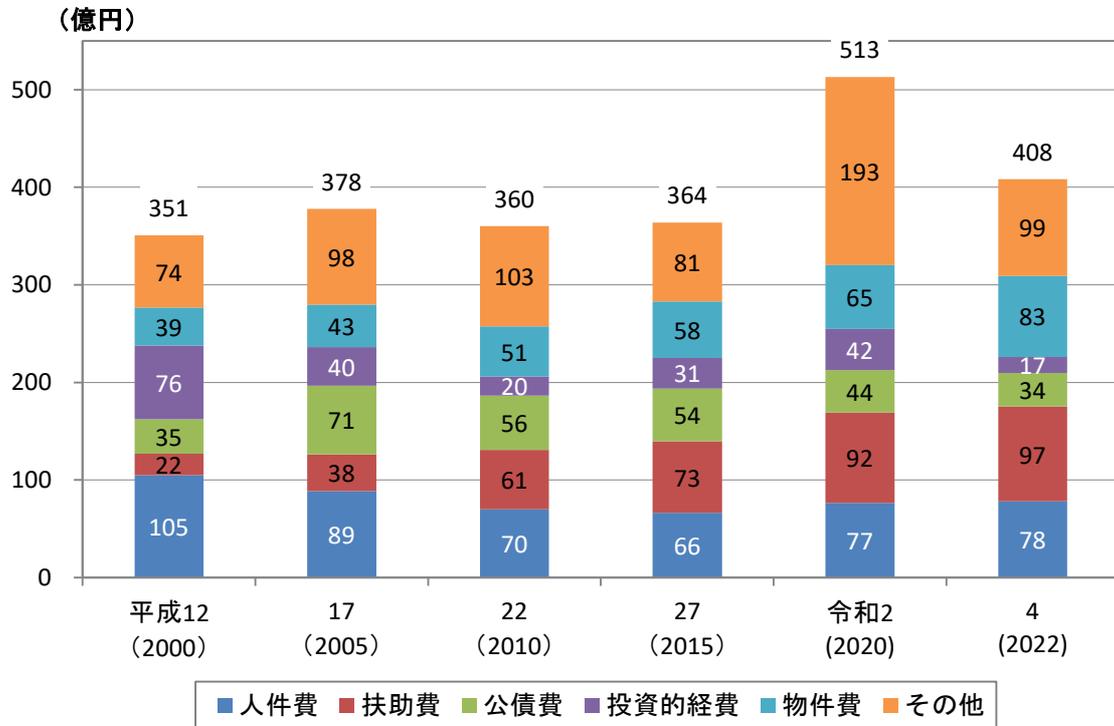


出典：池田市統計書

図 1-56 一般会計歳出 (目的別)

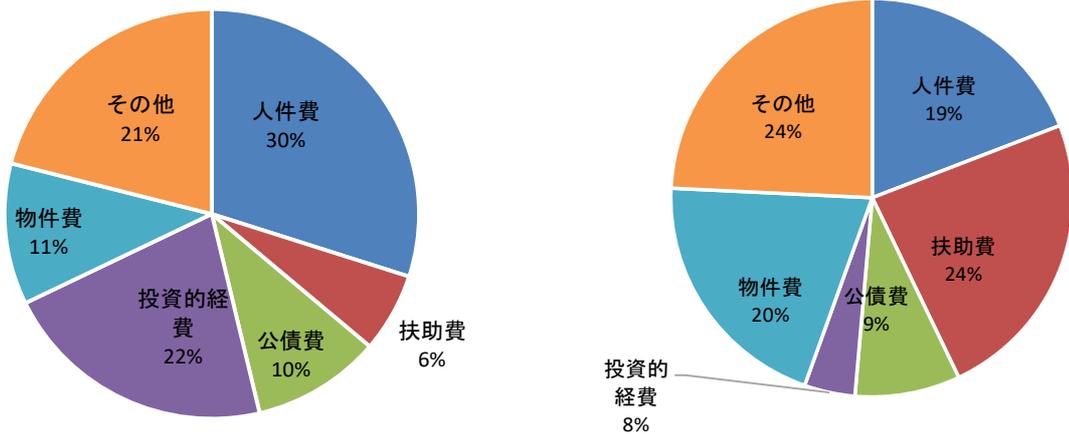
### ③性質別歳出

性質別歳出をみると、公債費、投資的経費が減少しており、扶助費、物件費が増加しています。特に、高齢者・児童・生活困窮者に対する支援に使用される扶助費は、今後も高齢化のさらなる進展に伴い増加することが想定されます。



平成 12 (2000) 年

令和 4 (2022) 年



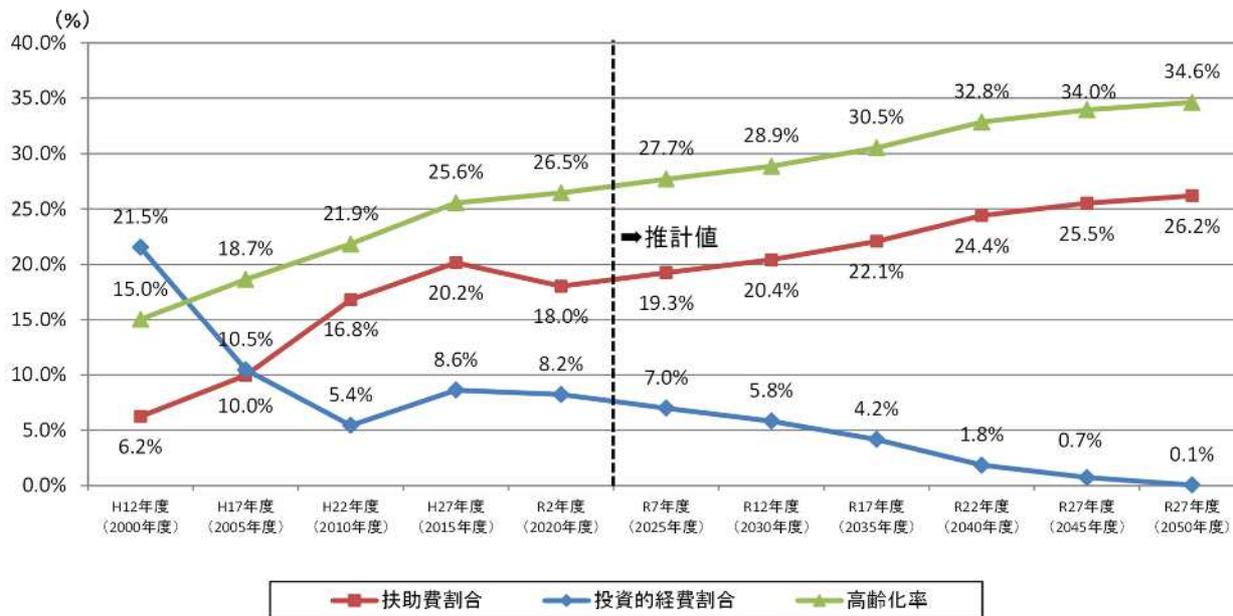
出典：池田市統計書

図 1-57 一般会計歳出（性質別）

#### ④財政の硬直化推計

平成 12（2000）年度から令和 2（2020）年度の一般会計歳出における扶助費の割合と高齢化率の推移をみると、ほぼ同じ割合で増加していることが分かります。

社人研の将来高齢者推計人口をもとに、平成 32（2020）年以降も高齢化率と同じ割合で扶助費割合が増加し、扶助費の増加分だけ投資的経費割合が減少すると想定すると、令和 27（2050）年度には投資的経費割合がほとんど 0%となることから、将来の財政硬直化が懸念されます。



出典：池田市統計書、社人研推計

図 1-58 一般会計歳出（性質別）と高齢化率の推移（推計）

以下の方法で令和 7（2025）年から令和 27（2050）年の扶助費割合及び投資的経費割合を算出しました。

- ・扶助費割合は、高齢化率の変化率と同じ割合分が増加すると仮定  

$$\text{今年度扶助費割合} = \text{前年度扶助費割合} + (\text{今年度高齢化率} - \text{前年度高齢化率})$$
 ※例：令和 7（2025）年度扶助費割合  

$$= \text{令和 2（2020）年度扶助費割合 } 18.023\% +$$

$$(\text{令和 7（2025）年度推計高齢化率 } 27.697\% - \text{令和 2（2020）年度高齢化率 } 26.465\%)$$

$$= 18.023\% + 1.232\% = 19.255\% \Rightarrow 19.3\%$$
- ・投資的経費割合は、高齢化率の変化率と同じ割合分が減少すると仮定  

$$\text{今年度投資的経費割合} = \text{前年度投資的経費割合} - (\text{今年度高齢化率} - \text{前年度高齢化率})$$
 ※例：令和 7（2025）年度投資的経費割合  

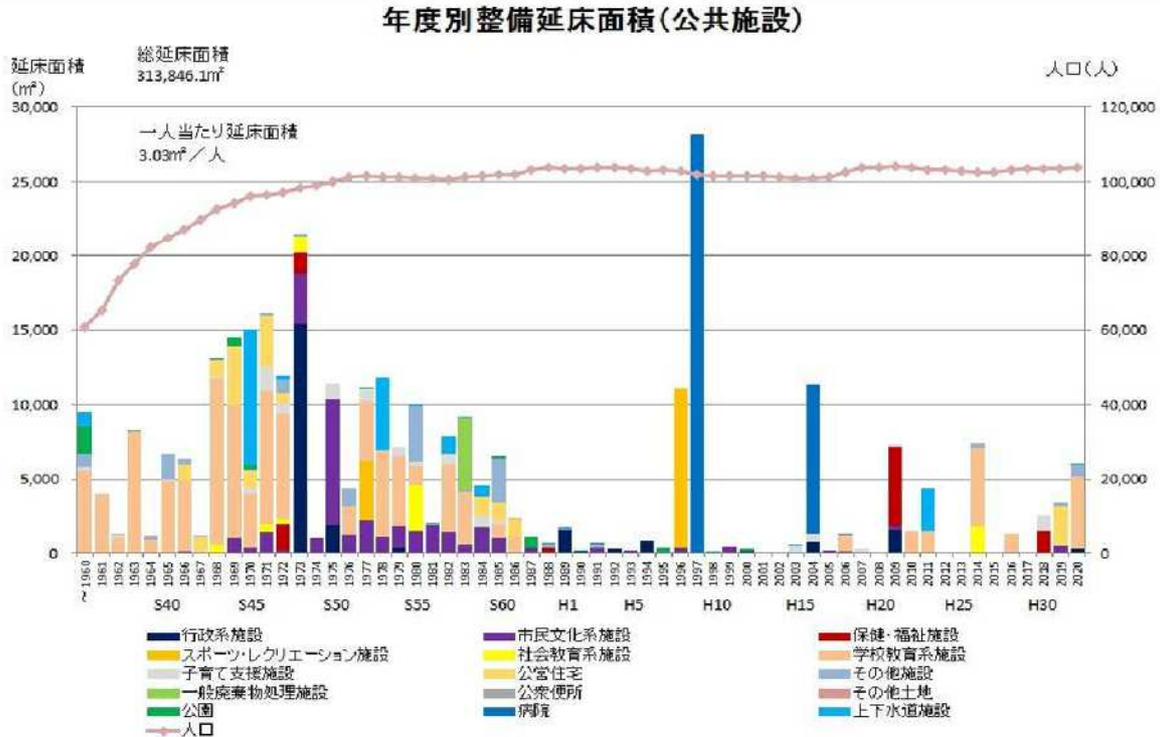
$$= \text{令和 2（2020）年度投資的経費割合 } 8.219\% -$$

$$(\text{令和 7（2025）年度推計高齢化率 } 27.697\% - \text{令和 2（2020）年度高齢化率 } 26.465\%)$$

$$= 8.219\% - 1.232\% = 6.987\% \Rightarrow 7.0\%$$

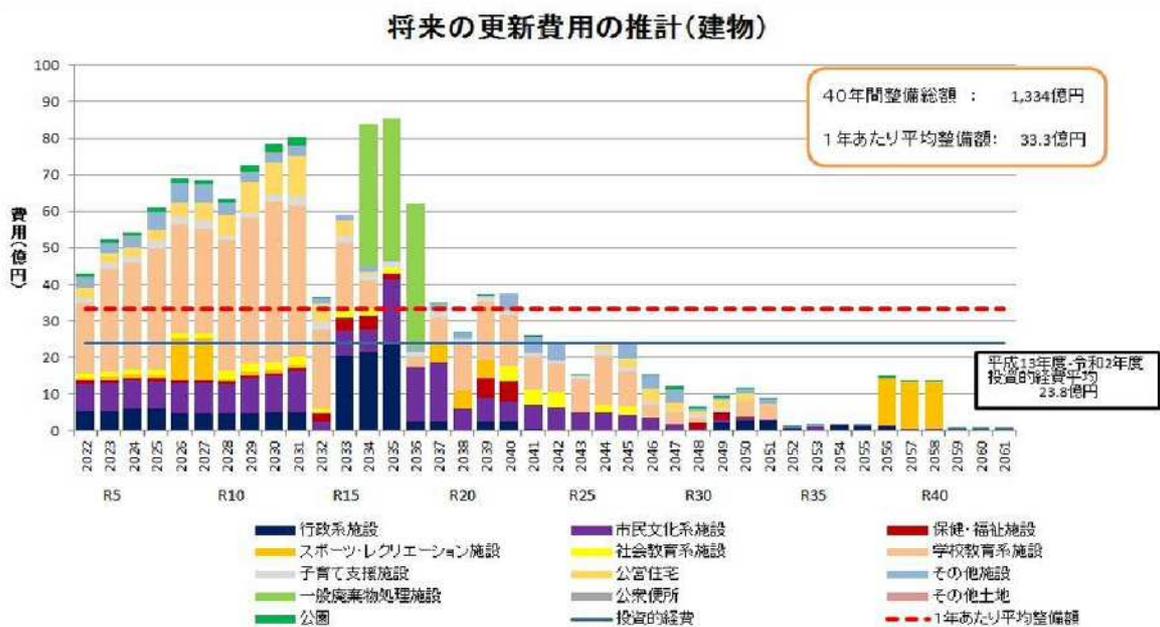
## (2) 公共施設の更新費用

築年別の公共施設数をみると、昭和 60 (1985) 年以前に整備された施設が大部分を占めています。将来の更新費用をみると、1 年あたり平均整備額は 33 億円となっており、最も費用が高い令和 17 (2035) 年では 80 億円以上となっています。



出典：池田市公共施設等総合管理計画

図 1-59 築年別の公共施設数、総延べ床面積の推移(施設分類別面積)



出典：池田市公共施設等総合管理計画

図 1-60 築年別の公共施設更新コスト概算(施設分類別面積)

2 将来見通しこれらの現況調査の結果をもとに、前述の「都市構造の評価に関するハンドブック」を踏まえ、本市の立地適正化計画策定に必要な項目についての評価や将来予測を行いました。将来予測にあたっては社人研の将来推計を参考にしました。

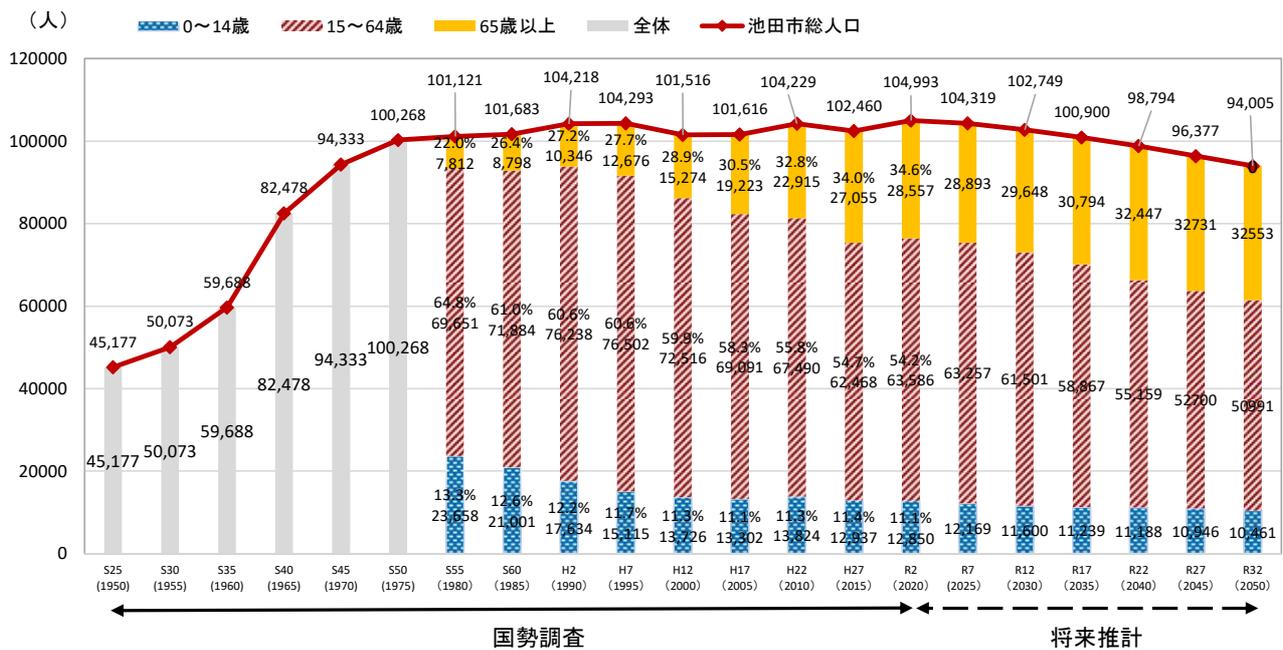
## (1) 人口の将来見通し

### ①人口の将来推計

社人研の将来推計によれば、池田市の人口は、令和 2（2020）年までは概ね横ばいで推移していますが、令和 7（2025）年以降減少し、令和 32（2050）年の総人口は 94,005 人と、令和 2（2020）年の水準から 10,988 人が減少すると予測されています。

年齢別人口で見ると、年少人口（15 歳未満）比率は、令和 2（2020）年 12.2%から令和 32（2050）年 11.1%に、生産年齢人口（15 歳以上 65 歳未満）比率は、令和 2（2020）年 60.6%から令和 32（2050）年 54.2%に、高齢者人口（65 歳以上）比率は、令和 2（2020）年 27.2%から令和 32（2050）年 34.6%になり、年少人口・生産年齢人口の割合が低下し、高齢化人口が増加します。

なお、令和 32（2050）年の総人口 94,005 人は、昭和 40 年代中頃の人口と同程度と言えますが、高齢化率の増加等当時の年齢構成とは大きな違いがあると言えます。



出典：国勢調査及び日本の地域別将来推計人口（令和 5（2023）年社人研推計）

図 1-61 池田市の人口推移～将来人口推計

## 将来人口の算出方法

図 1-72 から図 1-85 について、令和 2（2020）年においては令和 2（2020）年国勢調査の小地域別人口により、令和 32（2050）年においては以下の方法で令和 32（2050）年の性年齢別人口を算出することにより、人口分布を示しました。

### ①令和 32（2050）年小地域別人口の推計

- ・基準人口として、令和 2（2020）年国勢調査の小地域別性年齢別人口を使用
- ・将来の子ども女性比、0～4 歳性比、生残率、純移動率の仮定値として、社人研の池田市の値を使用
- ・基準人口と仮定値を用いて、コーホート要因法により令和 32（2050）年の小地域別性年齢別人口を推計
- ・令和 32（2050）年の小地域別の人口を算出

### ②令和 32（2050）年メッシュ別人口の推計

- ・各小地域内の土地利用現況「集落地」、「一般市街地」、「商業業務地」の面積比より令和 32（2050）年人口を按分
- ・100m メッシュに面積按分し、令和 32（2050）年メッシュ別人口を推計

※土地利用現況については、次ページを参照

### ③公表値との整合

- ・「令和 32（2050）年メッシュ別人口（a）」に、「市域の令和 32（2050）年のメッシュ別人口の合計値（b）」が、「社人研の「日本の地域別将来推計人口（令和 5（2023）年 3 月推計）」の池田市全体の人口（c）」に合致するように以下の数式により補正

$$\text{補正後の各メッシュの人口} = \text{a 補正前の各メッシュの人口} \times \frac{\text{c 市全体の将来人口}}{\text{b メッシュ別人口の合計値}}$$

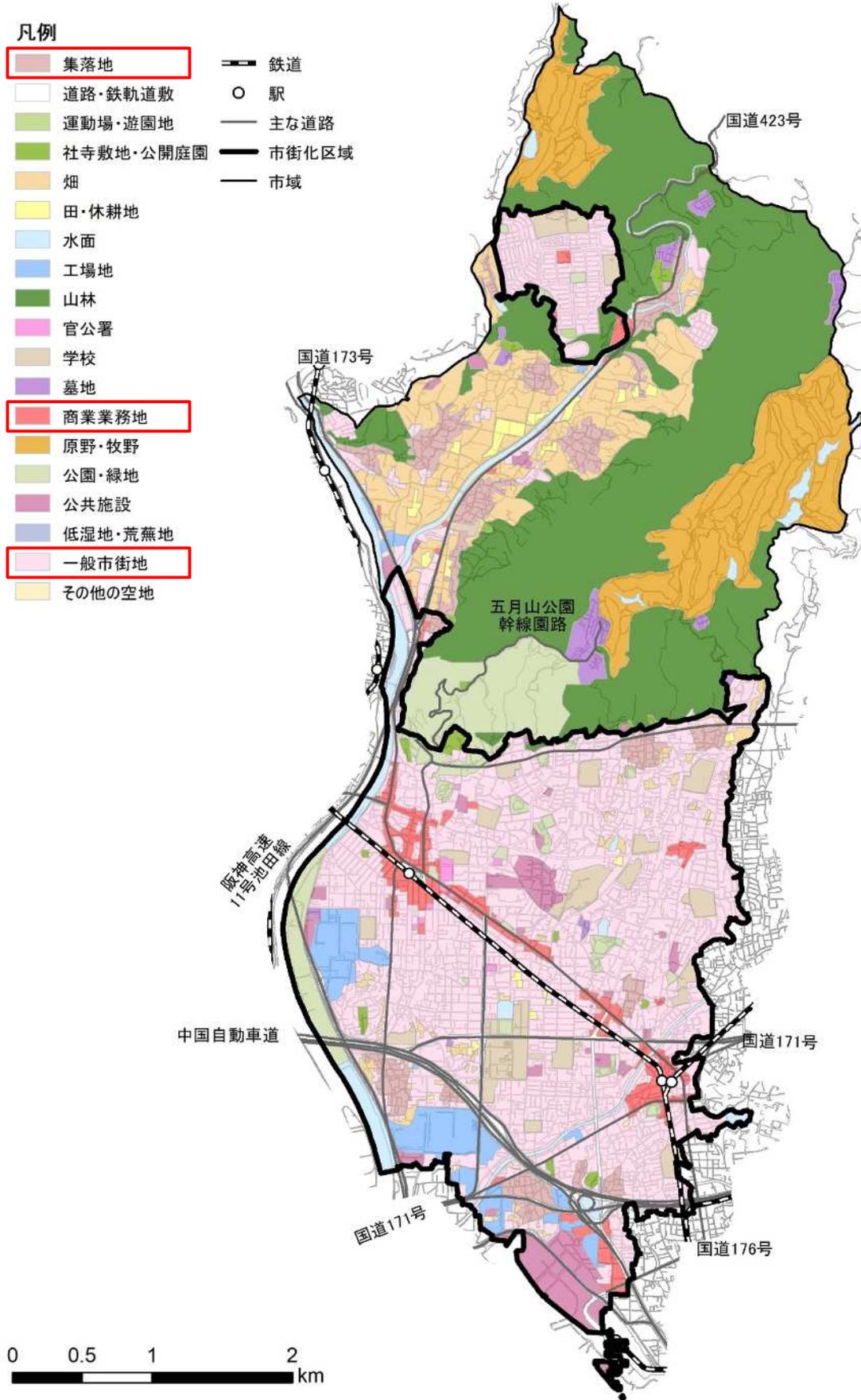
- ・ただし、各メッシュ別人口が整数になるように四捨五入しているため、メッシュ別人口の合計値は市全体の将来人口とは一致しない

※メッシュ別人口の合計値「93,998 人」、市全体の将来人口「94,005 人」

凡例

- 集落地
- 道路・鉄軌道敷
- 運動場・遊園地
- 社寺敷地・公開庭園
- 畑
- 田・休耕地
- 水面
- 工場地
- 山林
- 官公署
- 学校
- 墓地
- 商業業務地
- 原野・牧野
- 公園・緑地
- 公共施設
- 低湿地・荒蕪地
- 一般市街地
- その他の空地

- 鉄道
- 駅
- 主な道路
- 市街化区域
- 市域



出典：都市計画基礎調査

図 1-62 土地利用現況図 (R2 (2020) 年時点)

## ②人口分布の状況

令和2（2020）年から令和32（2050）年の人口増減率をみると、全体的に人口は減少していますが、池田小学校区や神田小学校区では比較的減少幅が小さくなっています。

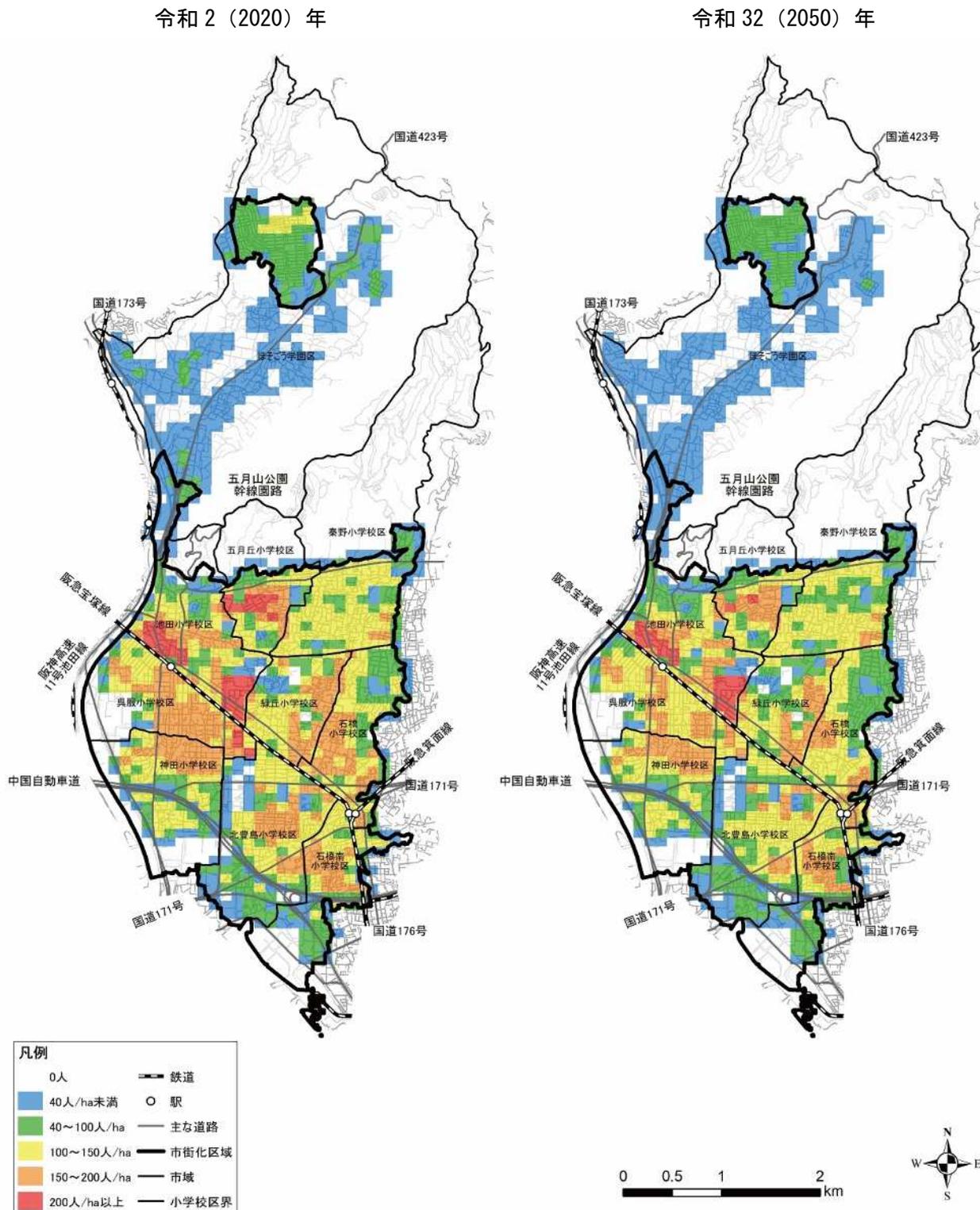


図1-63 人口分布の状況（令和2（2020）年、令和32（2050）年）

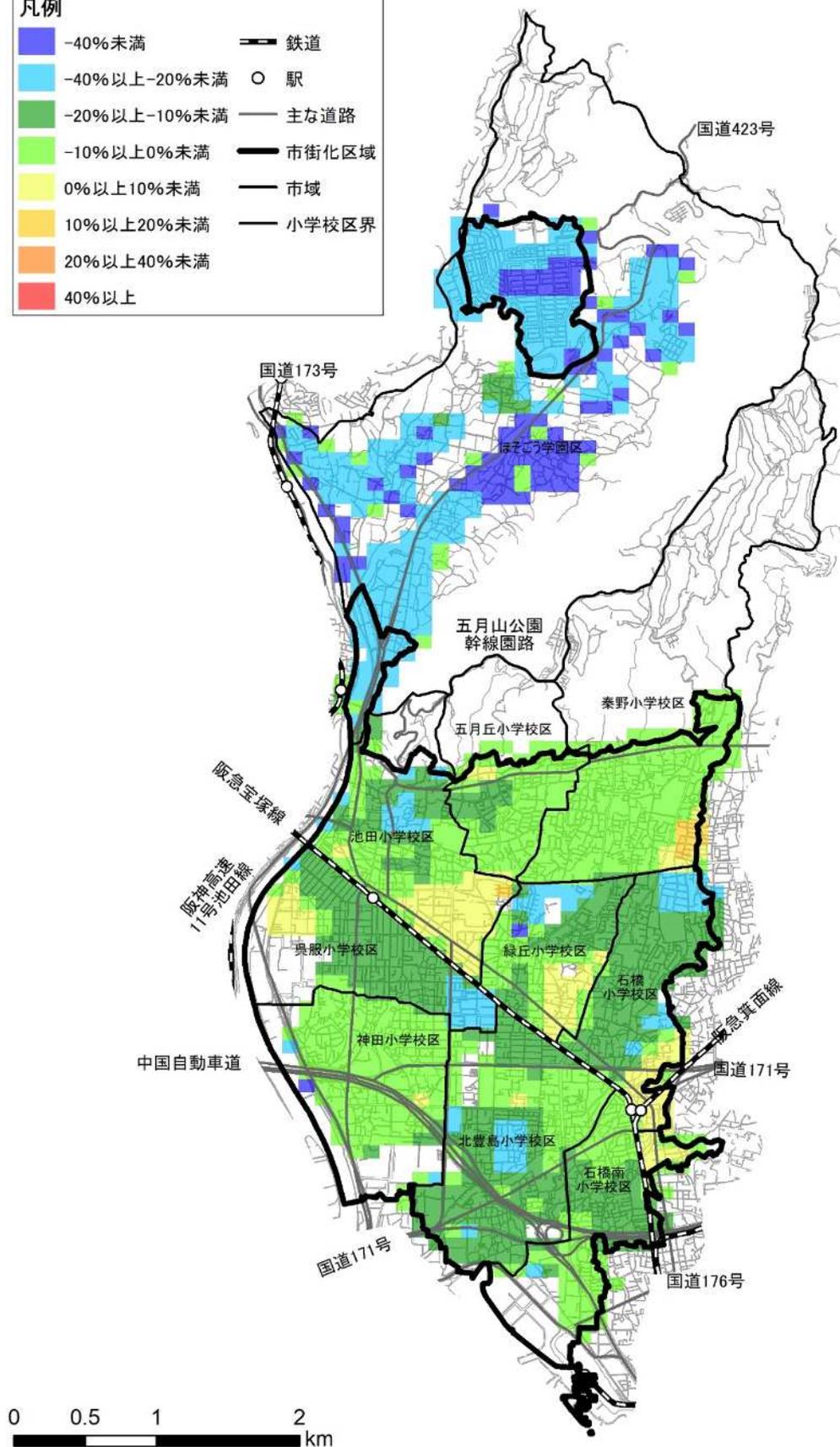
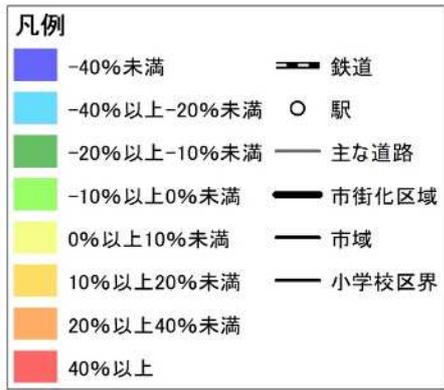


図 1-64 人口増減率 (令和 2 (2020) 年→令和 32 (2050) 年)

### ③年少（15歳未満）人口分布の状況

令和 32（2050）年の年少人口分布の状況を見ると、市立池田病院周辺を除く大部分の地域で 20 人/ha 未満となっています。また、令和 2（2020）年から令和 32（2050）年の年少人口増減率を見ると、ほとんどの小学校区で減少していますが、石橋南小学校区の阪急石橋駅周辺で 40%以上増加しています。

令和 2（2020）年

令和 32（2050）年

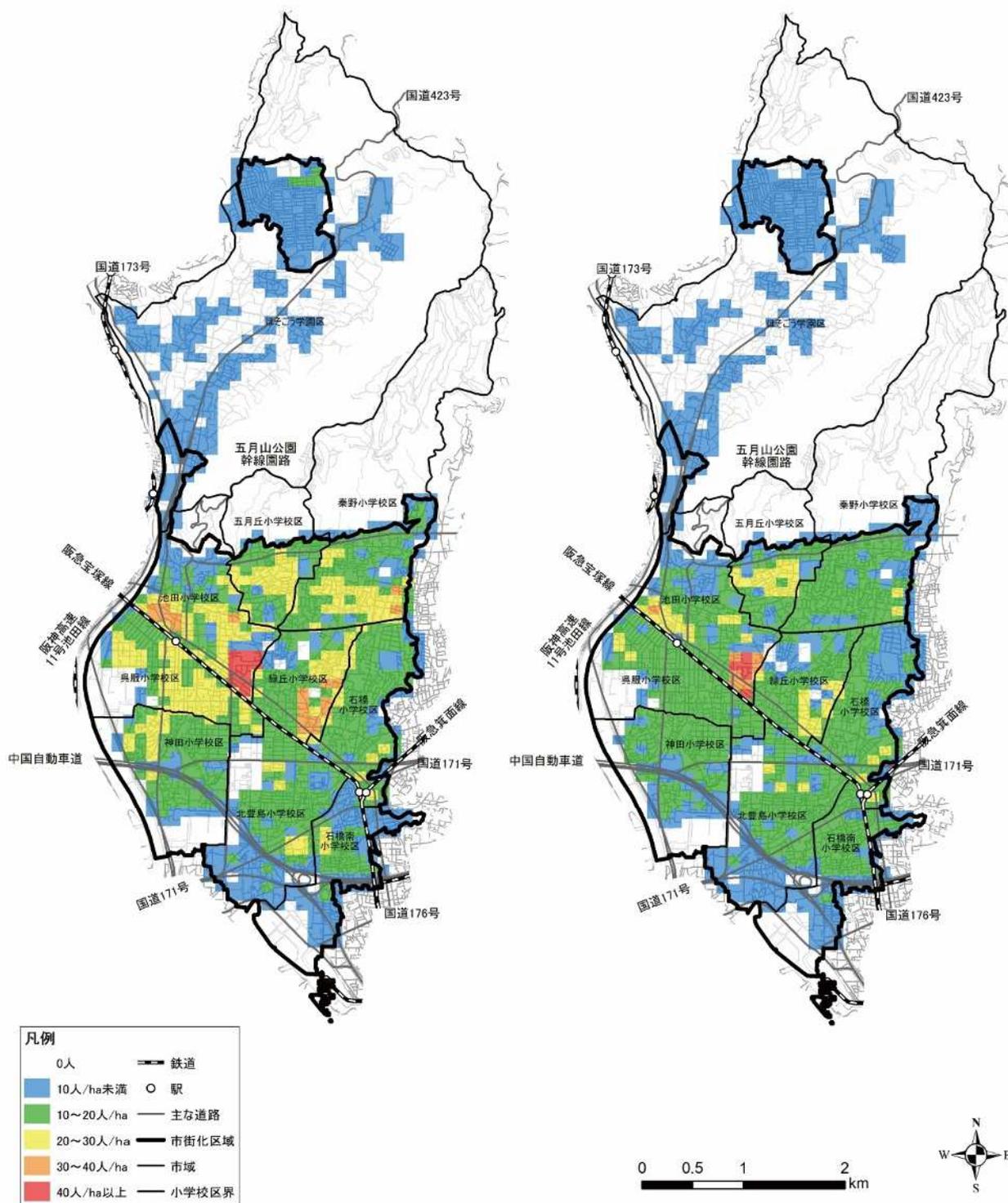


図 1-65 年少（15歳未満）人口分布の状況（令和 2（2020）年、令和 32（2050）年）

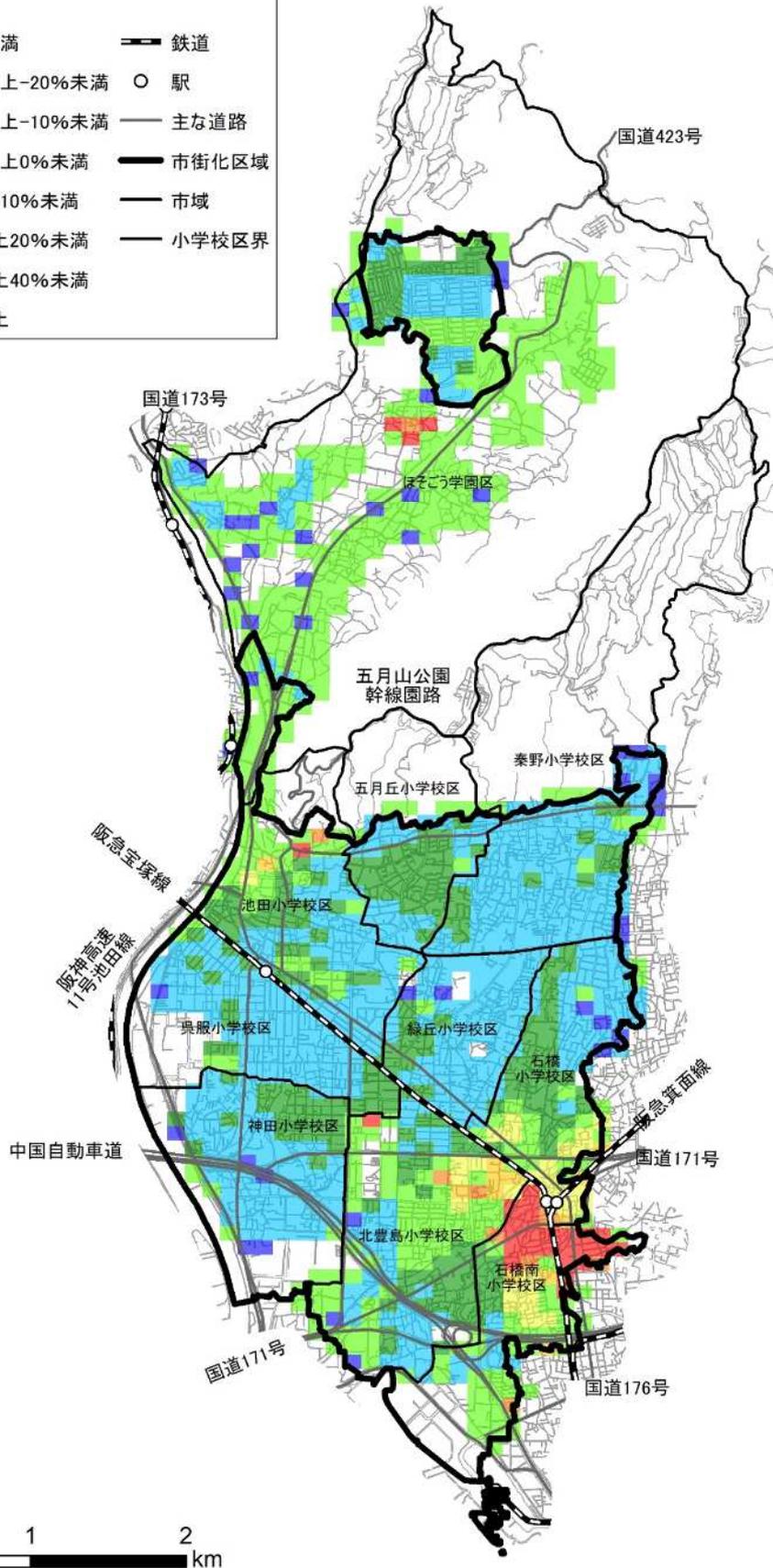
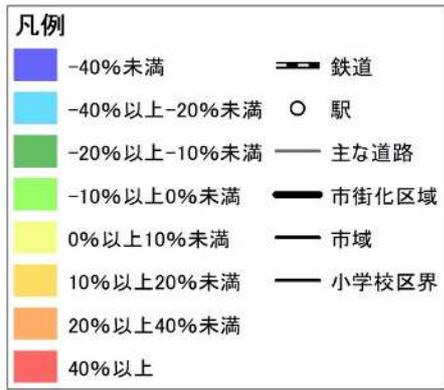


図 1-66 年少（15 歳未満）人口増減率（令和 2（2020）年→令和 32（2050）年）

#### ④生産年齢（15歳以上65歳未満）人口分布の状況

令和32（2050）年の生産年齢人口分布の状況をみると、100人/ha以上の地域は、市立池田病院周辺、阪急池田駅北部、阪急石橋阪大前駅周辺、および秦野小学校区、五月丘小学校区、緑丘小学校区の一部となっています。

また、令和2（2020）年から令和32（2050）年の生産年齢人口増減率をみると、全小学校区で生産年齢人口が減少しており、ほそごう学園区で顕著です。

令和2（2020）年

令和32（2050）年

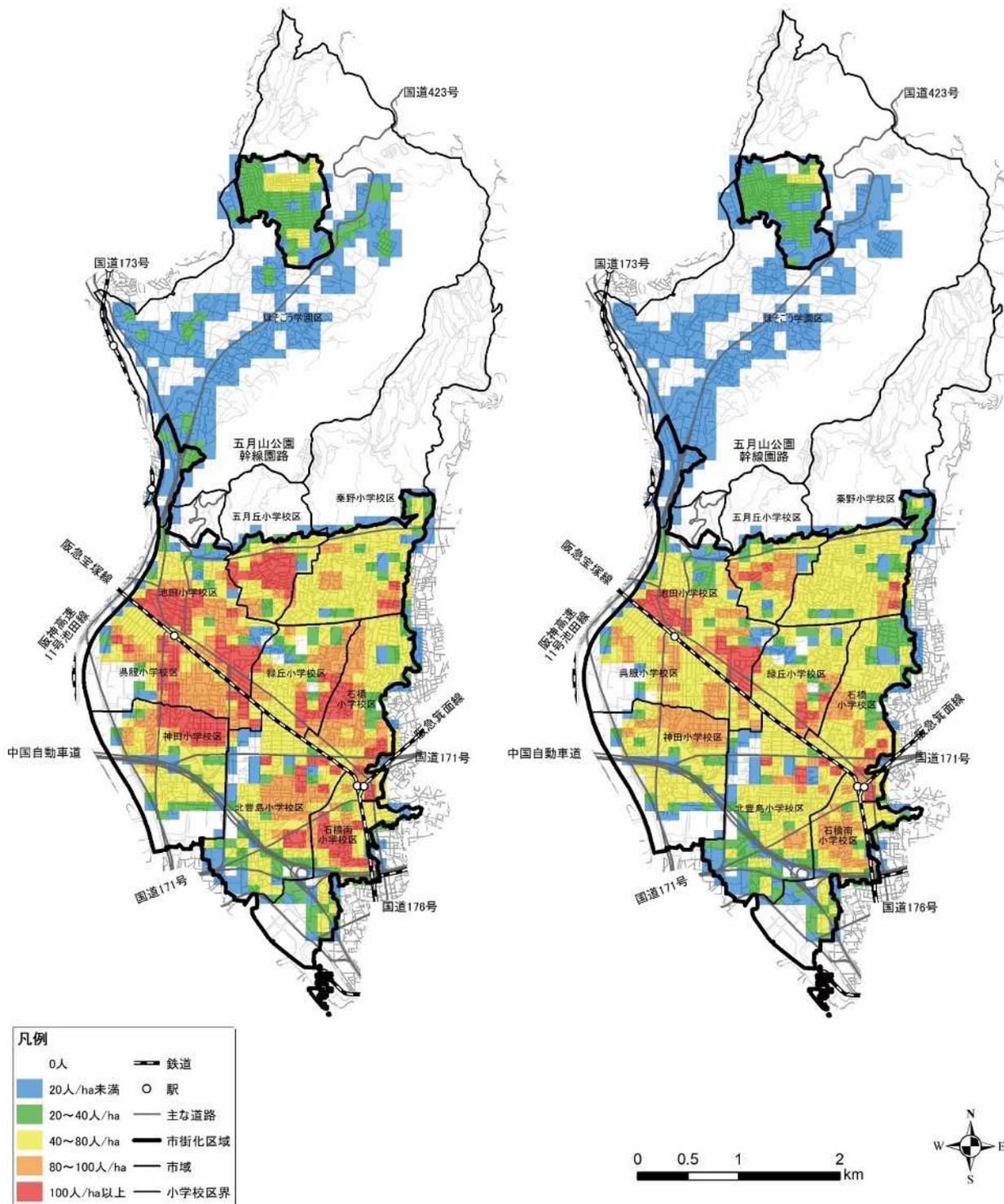


図1-67 生産年齢（15歳以上65歳未満）人口分布の状況（令和2（2020）年、令和32（2050）年）

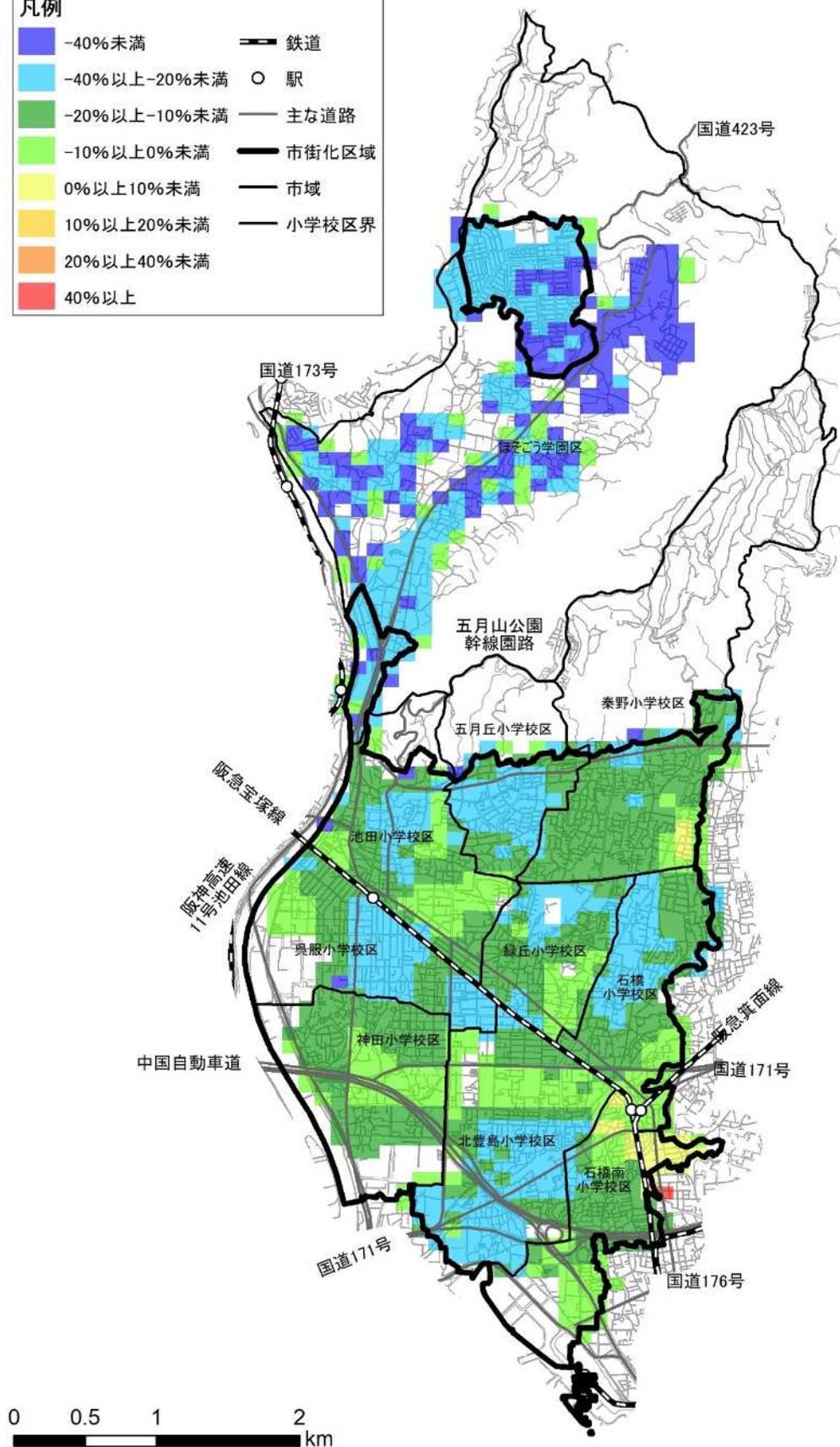
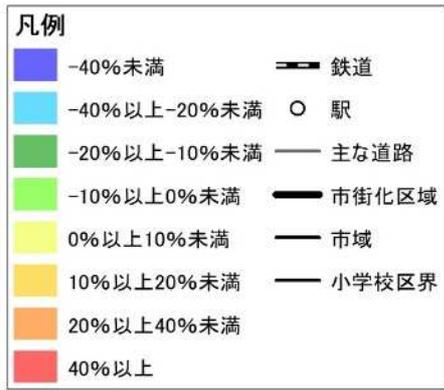


図 1-68 生産年齢（15 歳以上 65 歳未満）人口増減率（令和 2（2020）年→令和 32（2050）年）

### ⑤高齢者（65歳以上）人口分布の状況

令和 32（2050）年の高齢者人口分布の状況をみると、市街化区域の大部分の地域で 40 人/ha 以上となっています。

また、令和 2（2020）年から令和 32（2050）年の高齢者人口増減率をみると、ほそごう学園区では減少している地域が多くなっていますが、その他の小学校区では増加している地域が多くなっています。

令和 2（2020）年

令和 32（2050）年

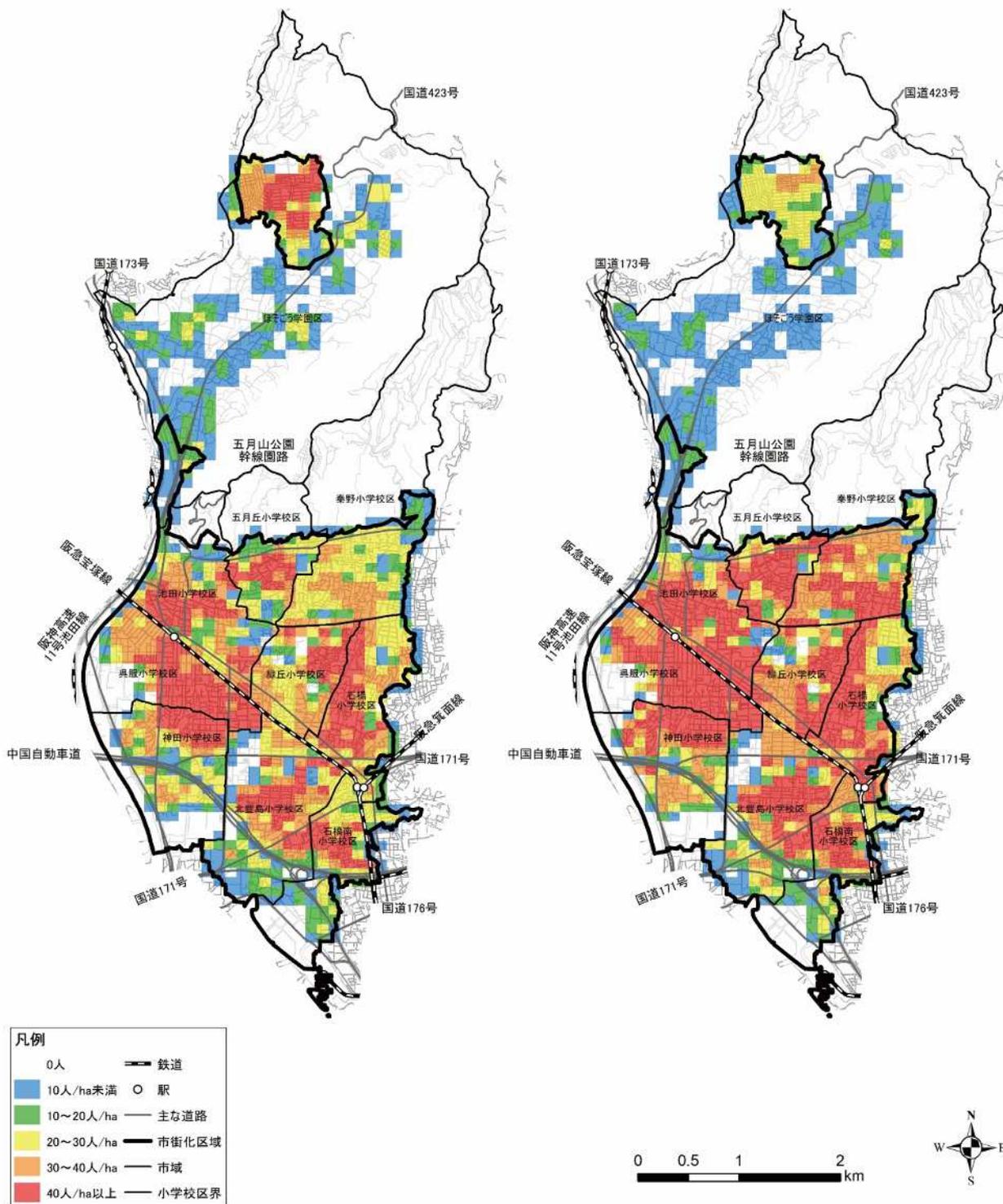


図 1-69 高齢者（65歳以上）人口分布の状況（令和 2（2020）年、令和 32（2050）年）

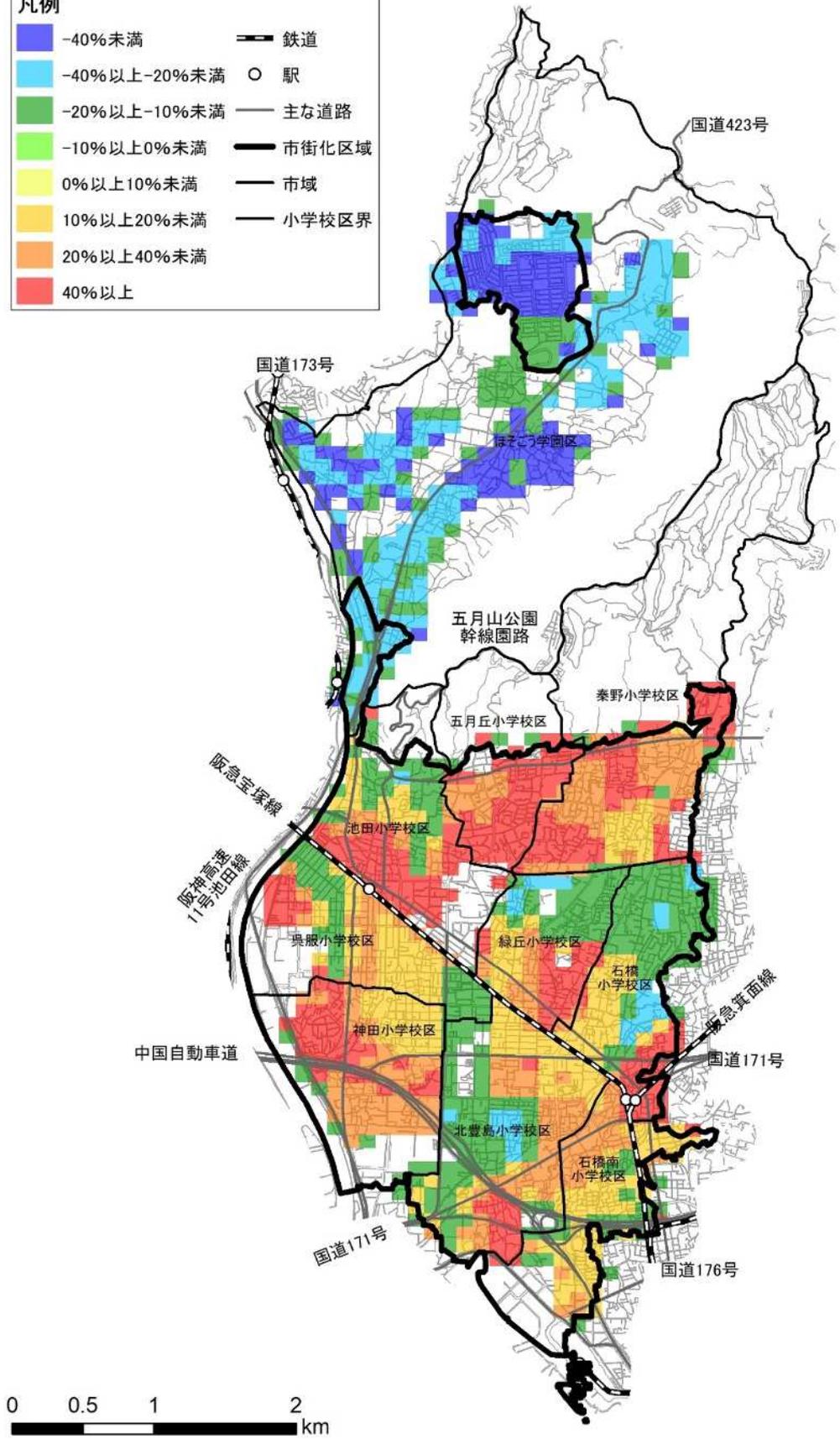
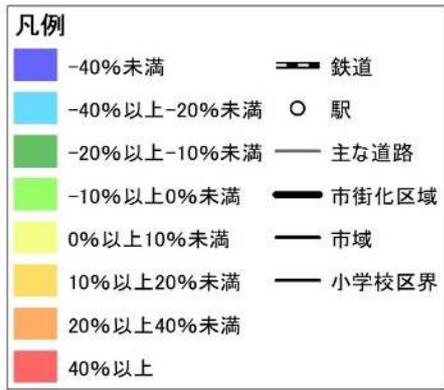


図 1-70 高齢者（65 歳以上）人口増減率（令和 2（2020）年→令和 32（2050）年）

## (2) 施設カバー圏人口の将来見通し

持続可能な都市づくりを推進するためには、人が住み、施設が立地し、まちを形成していく必要があり、そのためには各種生活サービス施設の維持に向けた一定の人口確保が必要であり、人口減少・高齢化に伴う影響を可視化すべく、各施設の施設カバー圏人口の算出を行いました。

### ①バス停カバー圏人口

一日の運行頻度が30本以上の各バス停について、令和2(2020)年と令和32(2050)年のカバー圏(半径300m)内の人口を比較しました。

カバー圏人口を比較すると、令和2(2020)年の78,089人から、令和32(2050)年の70,474人に減少します。また、3,000人以上のバス停は令和2(2020)年の39%から令和32(2050)年には33%へと減少し、一方で3,000人未満のバス停が増加することが想定されます。

今後、バスの利用者が減少し、バス路線の維持が困難になることが懸念されます。

表 1-8 バス停カバー圏人口(令和2(2020)年、令和32(2050)年)

	令和2(2020)年	令和32(2050)年
バス停カバー圏内人口	78,089	70,474
総人口	104,993	94,006

バス停カバー圏内人口	バス停箇所数		構成比	
	令和2(2020)年	令和32(2050)年	令和2(2020)年	令和32(2050)年
1,000人未満	8	13	14%	23%
1,000~2,000人	16	12	28%	21%
2,000~3,000人	11	13	19%	23%
3,000人以上	22	19	39%	33%
合計	57	57	100%	100%

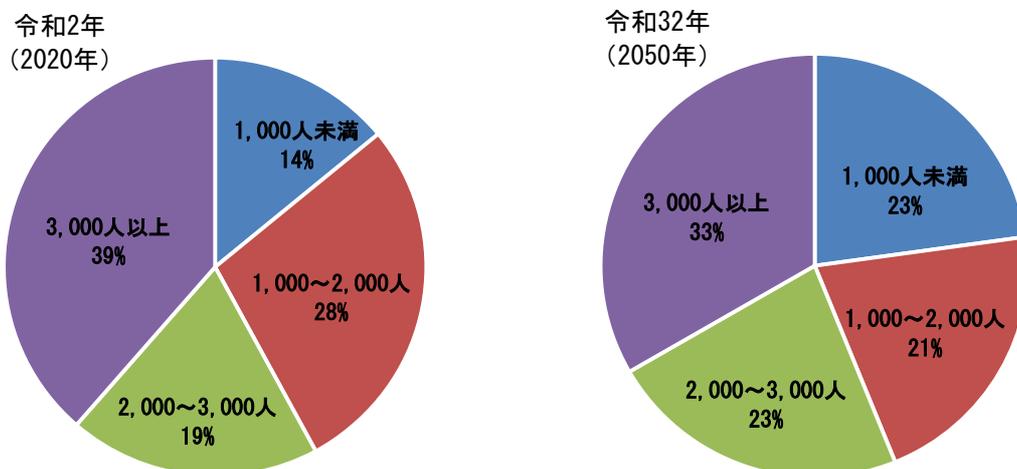


図 1-71 バス停カバー圏人口(令和2(2020)年、令和32(2050)年)

令和 2 (2020) 年

令和 32 (2050) 年

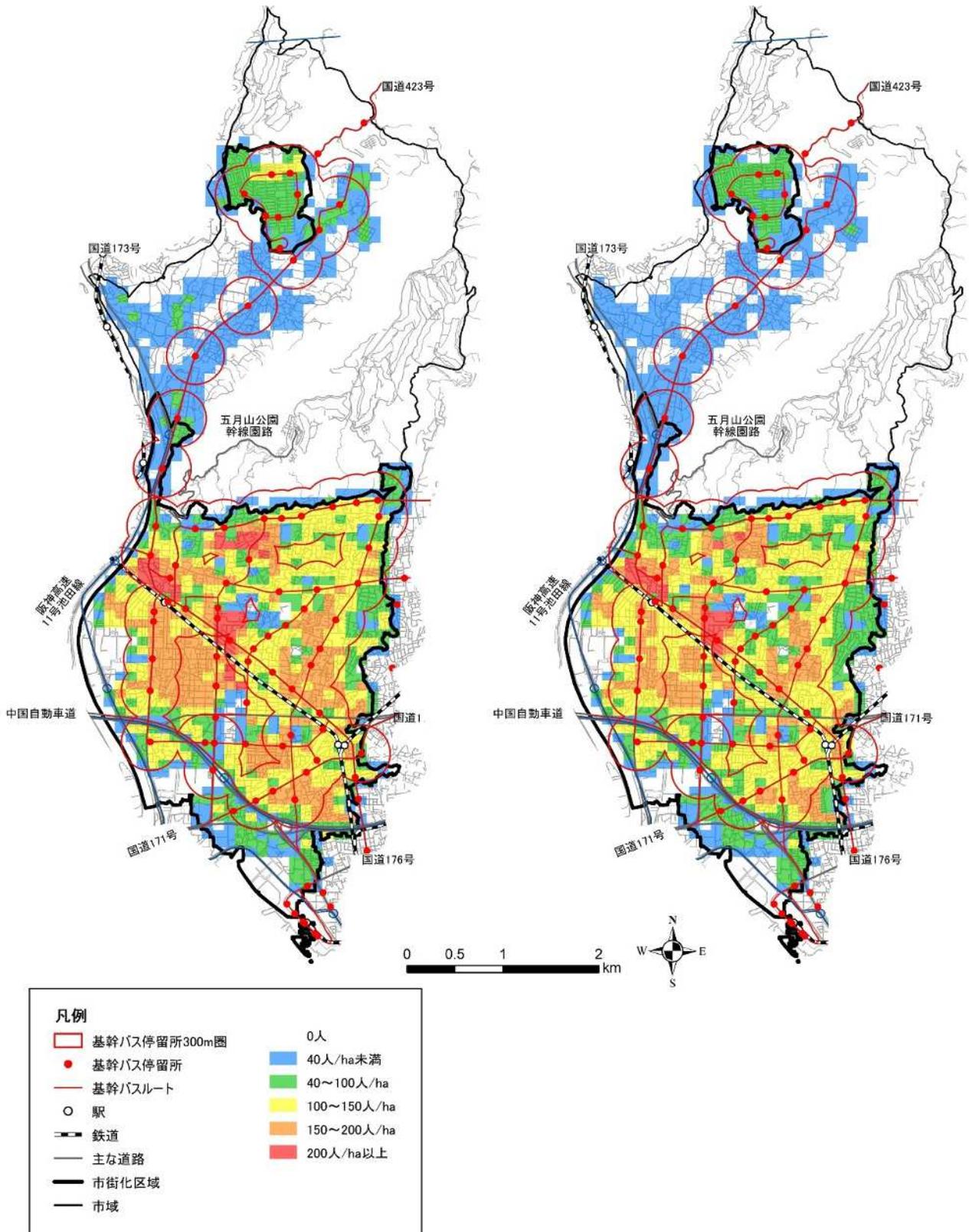


図 1-72 バス停カバー圏人口 (令和 2 (2020) 年、令和 32 (2050) 年)

※ バス停カバー圏：都市構造の評価に関するハンドブックでバス停の徒歩圏としている半径 300m の範囲  
 ※ バス停カバー圏人口：各バス停のカバー圏に含まれるメッシュ単位の人口を面積按分により集計

## ②コミュニティ施設カバー圏人口

コミュニティ施設（会館、共同利用施設、公民館）について、令和2（2020）年と令和32（2050）年のカバー圏（半径800m）内の人口を比較しました。

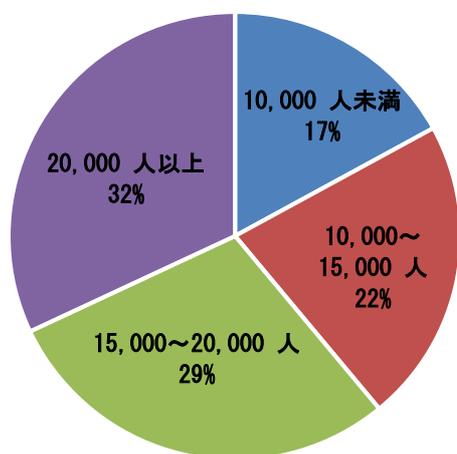
カバー圏人口を比較すると、20,000人以上のコミュニティ施設は令和2（2020）年の32%から令和32（2050）年には27%へとやや減少し、一方で15,000人未満のコミュニティ施設が増加することが想定されます。

今後、コミュニティ施設の利用者が減少し、施設の維持や運営が困難になることが懸念されます。

表 1-9 コミュニティ施設カバー圏人口（令和2（2020）年、令和32（2050）年）

コミュニティ施設カバー圏人口	施設数		構成比	
	令和2 （2020）年	令和32 （2050）年	令和2 （2020）年	令和32 （2050）年
10,000人未満	7	9	17%	22%
10,000～15,000人	9	12	22%	29%
15,000～20,000人	12	9	29%	22%
20,000人以上	13	11	32%	27%
合計	41	41	100%	100%

令和2年  
（2020年）



令和32年  
（2050年）

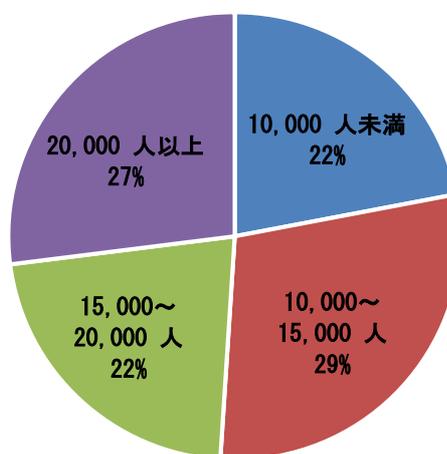


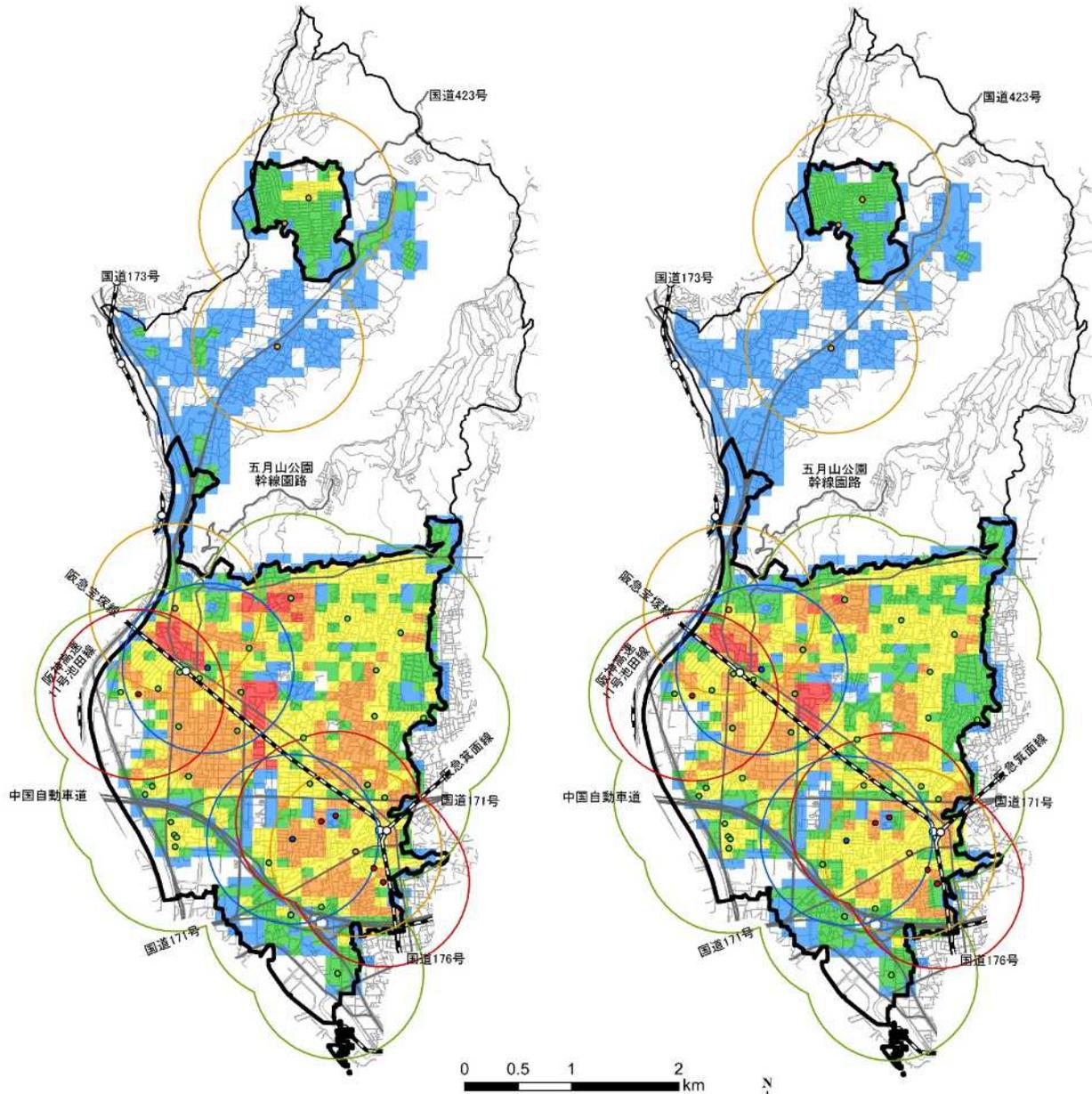
図 1-73 コミュニティ施設カバー圏人口（令和2（2020）年、令和32（2050）年）

※コミュニティ施設カバー圏：都市構造の評価に関するハンドブックで一般的な徒歩圏としている半径800mの範囲

※コミュニティ施設カバー圏人口：各施設のカバー圏に含まれるメッシュ単位の人口を面積按分により集計

令和 2 (2020) 年

令和 32 (2050) 年



凡例		人口分布	
● 会館	□ 会館	0人	— 鉄道
● 共同利用施設	□ 共同利用施設	40人/ha未満	○ 駅
● 公民館	□ 公民館	40~100人/ha	— 主な道路
● コミュニティセンター	□ コミュニティセンター	100~150人/ha	— 市街化区域
		150~200人/ha	— 市域
		200人/ha以上	

図 1-74 コミュニティ施設カバー圏人口 (令和 2 (2020) 年、令和 32 (2050) 年)

### ③小学校区人口

小学校について、令和 2（2020）年と令和 32（2050）年の小学校区内の人口を比較しました。小学校区の人口を比較すると、12,000 人以上の小学校区は令和 2（2020）年の 20%から令和 32（2050）年には 10%と半減し、一方で 10,000 人未満の小学校区が増加することが想定されます。今後、小学校区内の人口が減少することで、小学校の維持が難しくなることが懸念されます。

表 1-10 小学校区人口（令和 2（2020）年、令和 32（2050）年）

小学校区人口	小学校数		構成比	
	令和 2 (2020) 年	令和 32 (2050) 年	令和 2 (2020) 年	令和 32 (2050) 年
8,000 人未満	2	3	20%	30%
8,000～10,000 人	2	3	20%	30%
10,000～12,000 人	4	3	40%	30%
12,000 人以上	2	1	20%	10%
合計	10	10	100%	100%

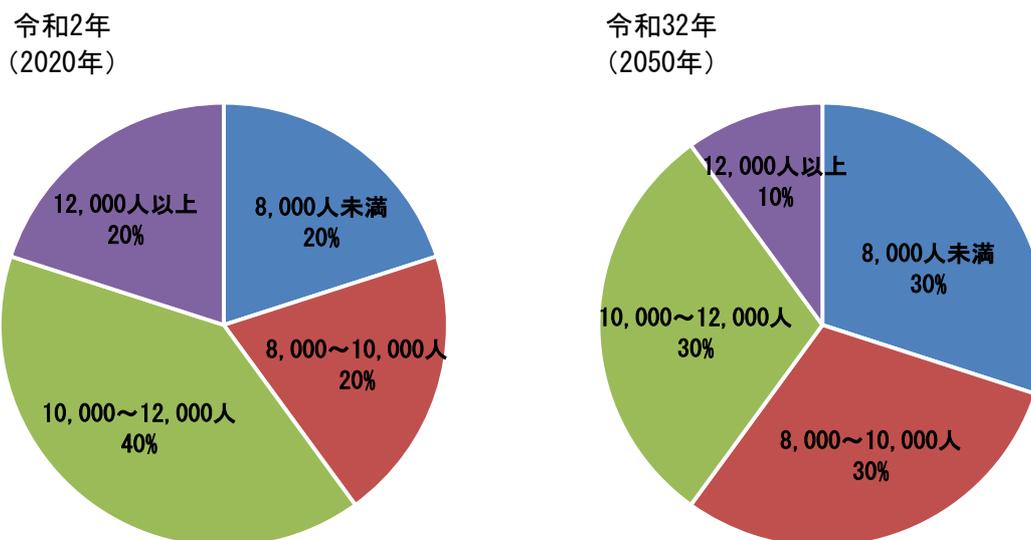


図 1-75 小学校区人口（令和 2（2020）年、令和 32（2050）年）

令和 2 (2020) 年

令和 32 (2050) 年

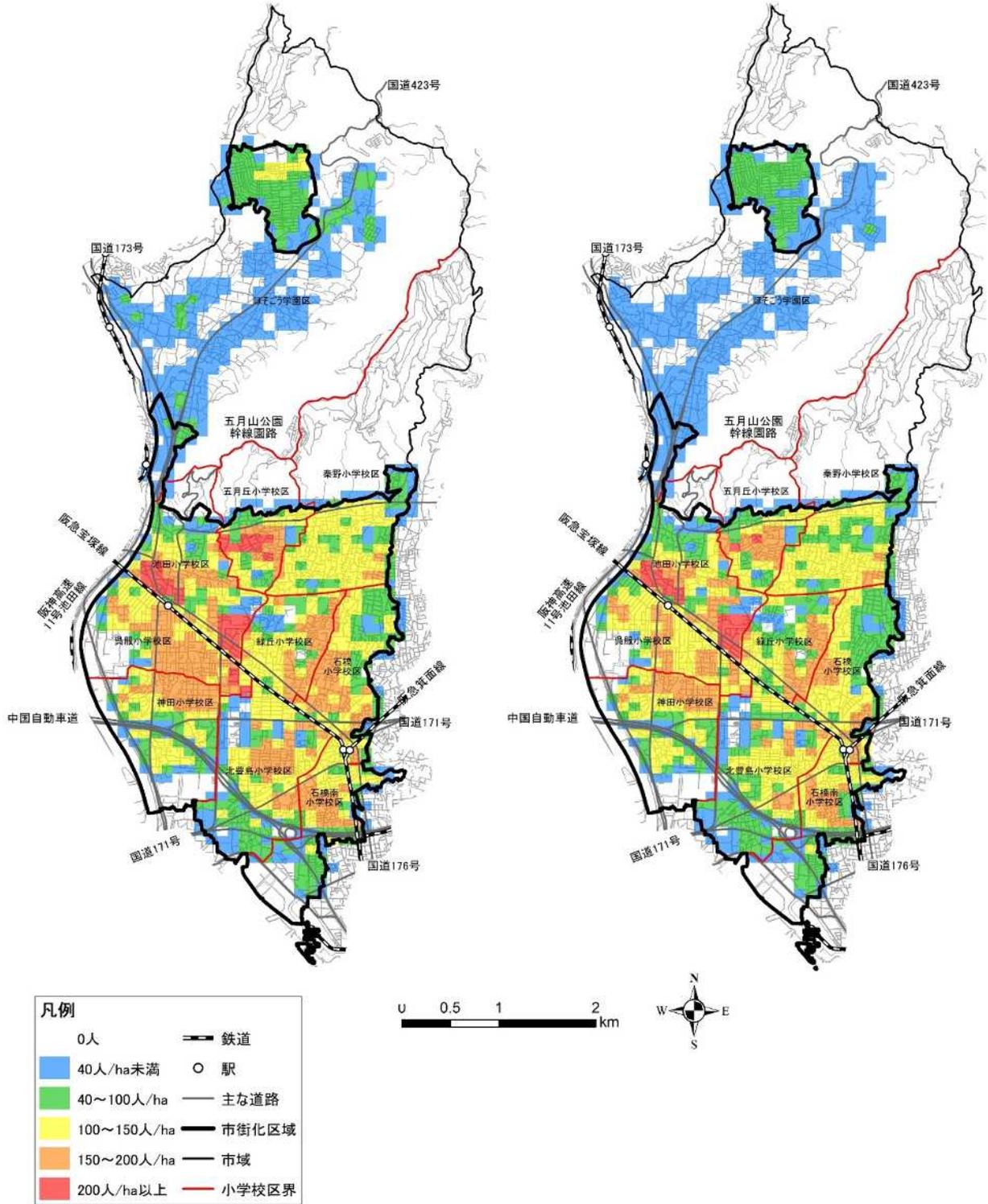


图 1-76 小学校区と人口分布 (令和 2 (2020) 年、令和 32 (2050) 年)

## 2 (参考) 池田駅周辺地区のマンション住民の意向調査について

### (1) 意識調査実施概要

#### ①目的

近年、池田駅周辺にマンション立地が進んでいますが、その動向が必ずしも人口増加や子育て層の増加につながっているかどうかは明確ではありません。また、市全体の人口動態は地域ごとに偏在が見られます。

そのため、マンション住民の属性の他、従前の居住地や転居理由などの把握を行い、立地適正化計画における誘導方針や居住誘導施策の見直し検討の材料とします。

#### ②実施主体

池田市まちづくり環境部都市政策課

協力：大阪大学大阪大学大学院 工学研究科 環境エネルギー工学専攻（紀伊研究室）

#### ③調査対象範囲

池田駅周辺に過去5年以内に新築されたマンションの住民：294世帯（全8棟）



図 1-77 調査対象マンション

#### ④調査実施時期

令和6年9月24日（火）～令和6年10月11日（金）

#### ⑤調査方法

配布：ポスティング

回収：郵送またはWeb回答

## (2) 調査結果

### ①回収数・回答方法

配布実績：294 票

回収実績：144 票 (回収率：49.0%)

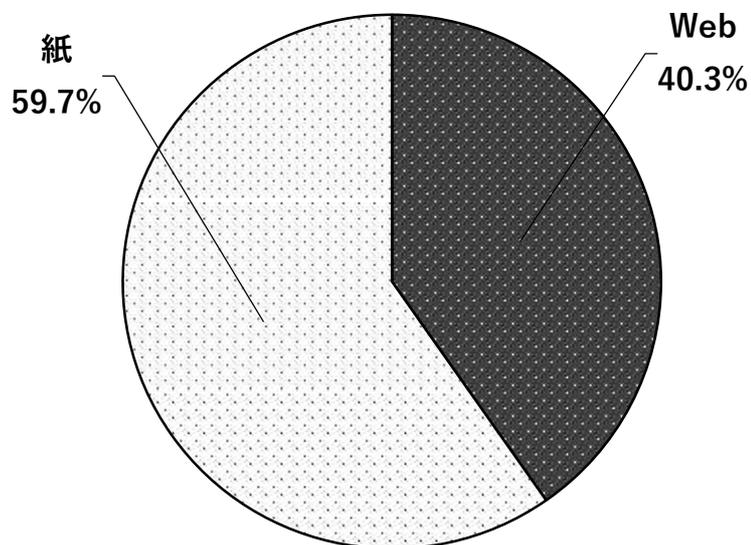


図 1-78 回答方法 (N=144)

### ②回答者の属性や住まい方について

- ・年齢は、30 歳代 33.3%、40 歳代 23.6%、50 歳代 17.4%の順で多くなっています。
- ・性別は、男性が約 6 割強、女性が 3 割となっています。
- ・職業は、7 割以上が「会社員」で、池田市外で勤務されている方が約 7 割、池田市内在が約 2 割弱となっています。
- ・通勤手段は「電車」が多く、次いで「自家用車」、「徒歩」の利用が多くなっています。
- ・世帯人数は「2 人」が多く、次いで「3 人」「4 人」が多くなっています。世帯構成は、約半数が「親+未婚の子ども」となっています。
- ・お住まいのマンションについては、住戸面積「65～80 m<sup>2</sup>」が最も多く、ほとんど（約 8 割）が「分譲」で所有されています。

問1. 世帯主(=回答者)の方についてお答えください。【1つ】

(1) 年齢

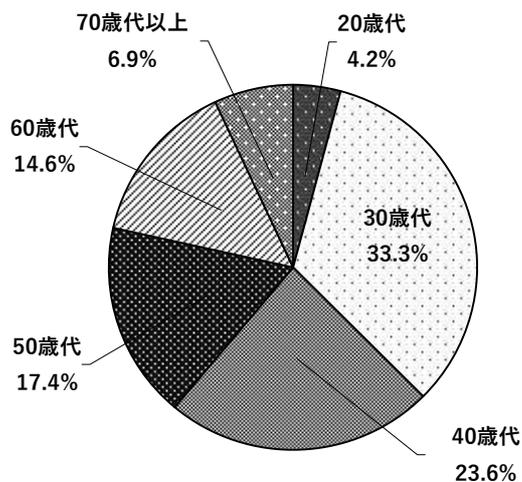


図 1-79 年齢 (N=144)

(2) 性別

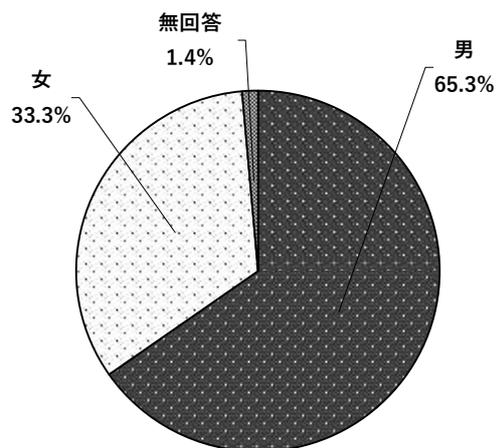


図 1-80 性別 (N=144)

(3) 職業

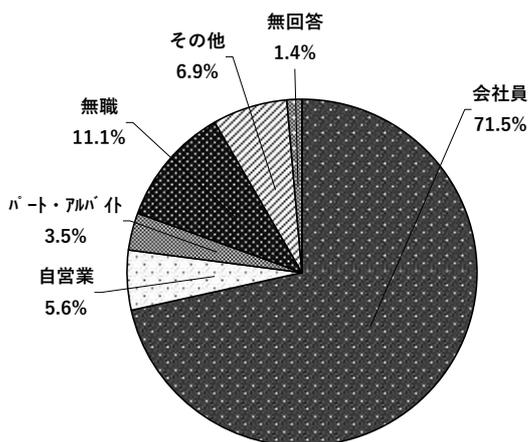


図 1-81 職業 (N=144)

(4) 勤務地

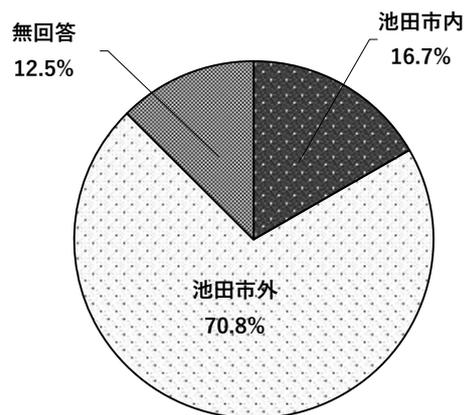


図 1-82 勤務地 (N=144)

(5) 通勤手段

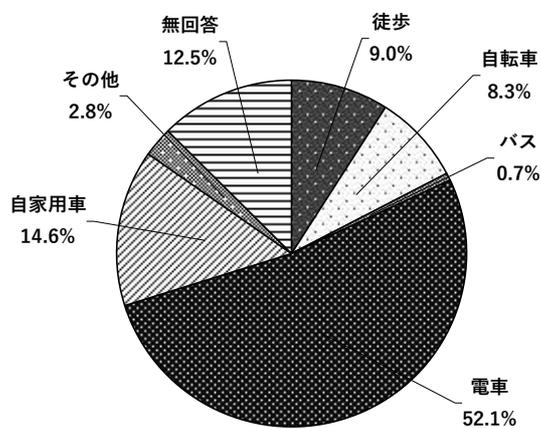


図 1-83 通勤手段 (N=144)

【その他】 ※ ( ) は回答数  
 自家用車 (2)、徒歩・自家用車 (1)  
 在宅ワーク (1)、単身赴任中 (1)

問2. 世帯の人数と構成についてお答えください。【1つ】

(1) 人数

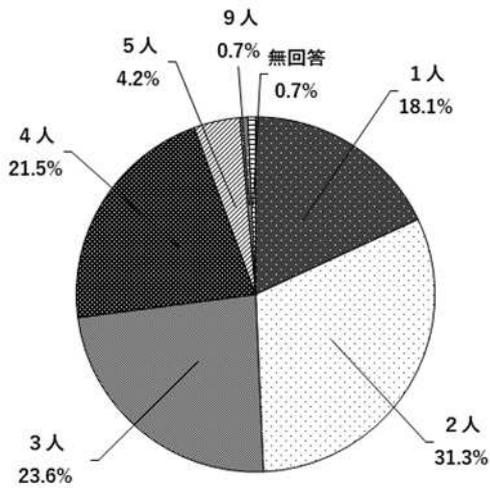


図 1-84 世帯の人数 (N=144)

(2) 世帯構成

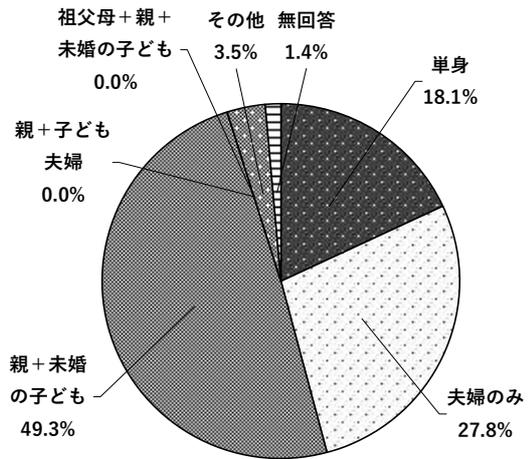


図 1-85 世帯構成 (N=144)

問3. このマンションの住戸についてお答えください。【1つ】

(1) 住戸面積

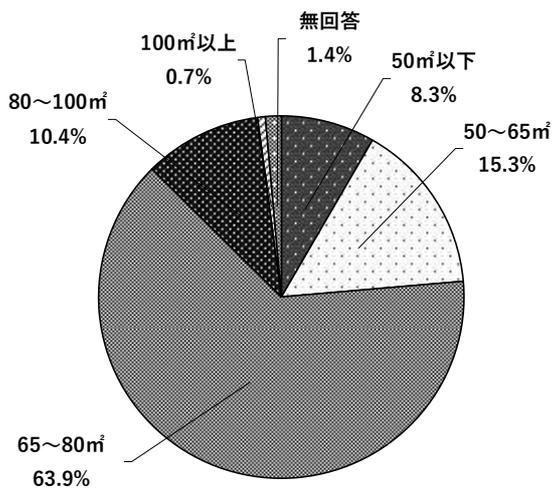


図 1-86 住戸面積 (N=144)

(2) 所有形態

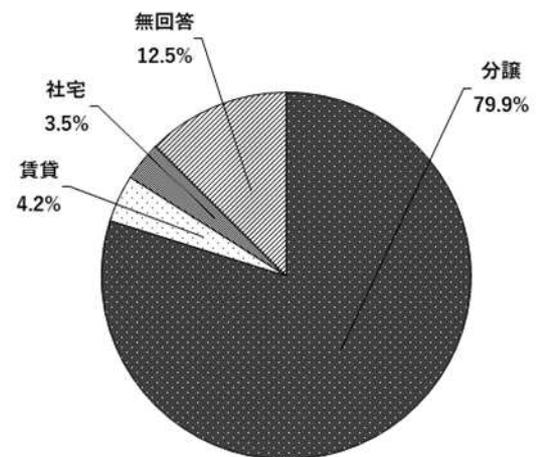


図 1-87 所有形態 (N=142)

③居住地について【転居前】

- ・池田市内、市外両方から転居されています。市内では池田や呉服等の近隣地区から、市外では川西市や豊中市等の隣接市や、大阪市からの転居が多くなっています。
- ・転居の理由としては、「結婚・出産」が最も多く、次いで「手狭になった（部屋が少ない等）」「近居（親や親族の近くに住みたかった）」が多くなっています。
- ・持ち家が欲しかった（分譲購入したかった）、駅から近く利便性が高いこと、等も転居の理由として見られました。

問4. 現在のマンションに転居される直前のお住まいについてお答えください。【1つ】

(1) 地域

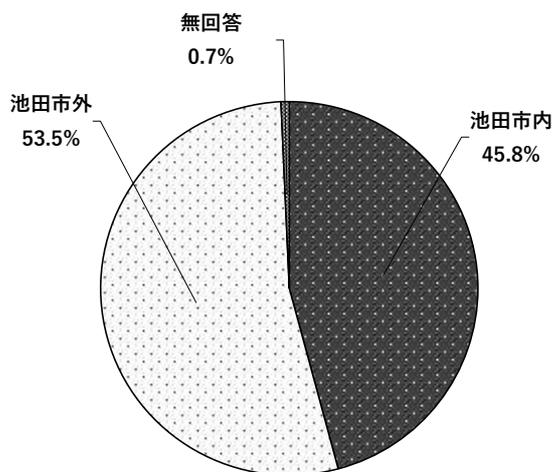


図 1-88 転居前の地域 (N=144)

(2) 住まいの形態

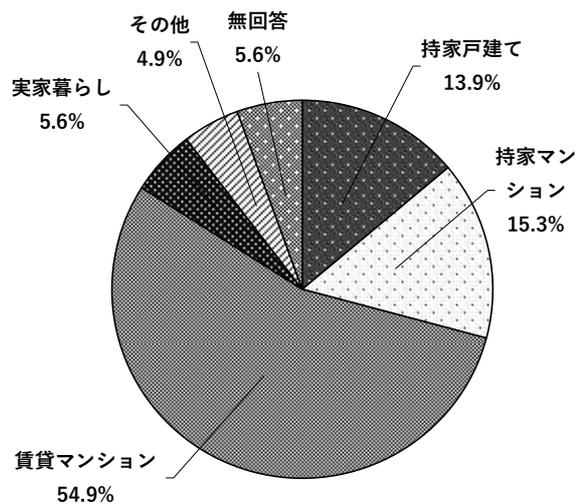


図 1-89 転居前の住まいの形態 (N=144)

※転居前の地域 内訳

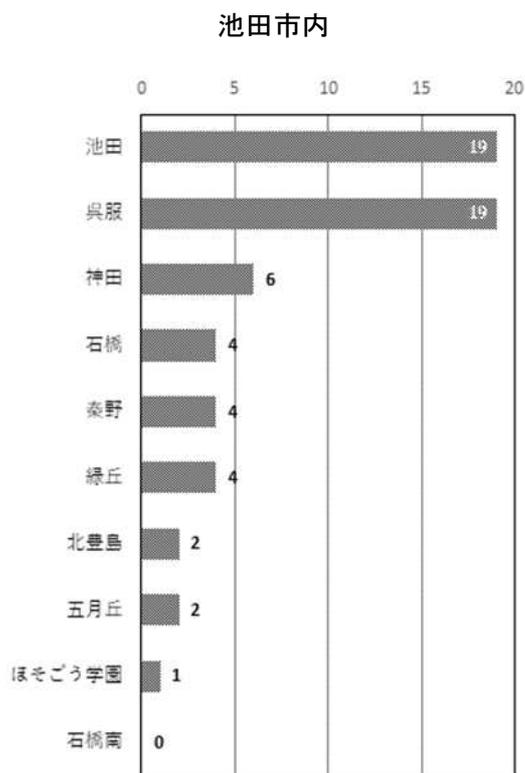


図 1-90 転居前の地域 (池田市内) (N=61)

※小学校区ごとに整理

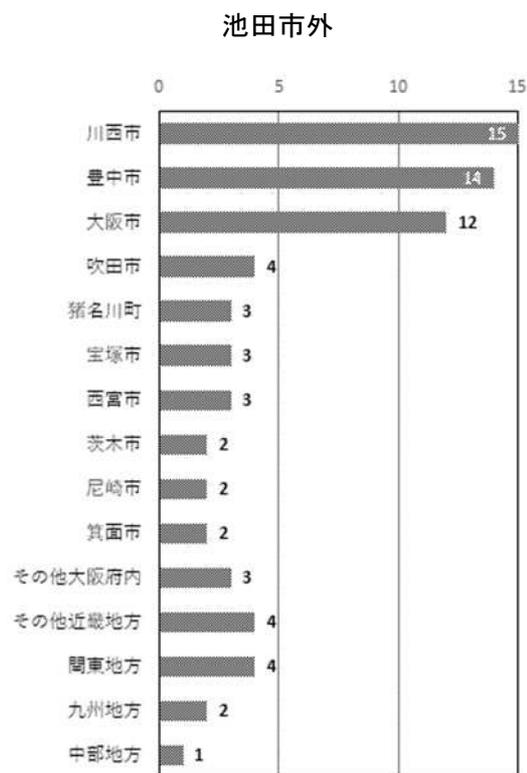


図 1-91 転居前の地域 (池田市外) (N=74)

問5. 現在のマンションへの転居の理由についてお答えください。【複数回答】

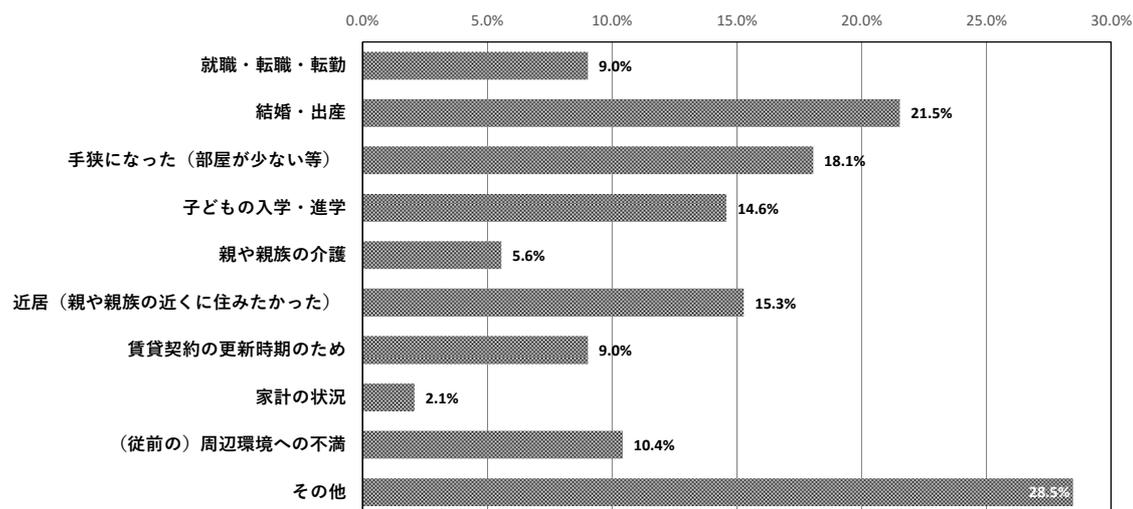


図 1-92 現在のマンションへの転居の理由 (N=144)

【その他】※（）は回答数

■持ち家が欲しかった／分譲購入したかった

持ち家が欲しかった(3)、 賃貸ではなく所有（分譲購入）したかったから(3)、  
マンション購入のため(2)、 新築物件(1)、  
駅から近い物件が見つければ分譲マンションの購入を検討していた為。(1)

■駅からの近さや利便性

駅近い、徒歩圏内で生活できる。(1)、 駅前での生活のため(1)、 利便性(1)、  
便利で尚且つ静かな環境であること(1)、 便利なところに住みたかった(1)、  
立地が良かった為(1)、 高齢になり利便性のよい駅近くに転居(1)、  
年齢と共に便利さを求めるようになった(1)

■物件が気に入った

物件が気に入ったから(1)、 条件の良いマンションに出会ったから(1)  
元から探していて学校に近いいい物件が出たため(1)

■ライフステージの変化

独立(1)、 安定(1)、 離婚(1)  
この地域に長く住むことになりそうなので賃貸ではなく分譲にすることにした(1)  
同居の両親が病院施設に入り1人になったのでマンションを購入し移転した(1)  
老後のことを考えて(1)、 終活のため（持家・家具の整理のため）(1)、 定年後の生活設計(1)

■その他

社宅に住んでいたが環境が気に入りマイホームを購入した(1)、 親の家が広すぎる為(1)、  
会社の家賃補助支給年度上限を迎えたため(1)、 セカンドハウス(1)  
思いつき(1)、 子供に家を貸したため(1)

#### ④居住地について【転居後】

- ・現在の住環境に対して、駅に近く移動しやすい交通利便性が最も評価されています。他には、スーパーや病院、図書館等の生活利便施設の充実、五月山公園をはじめとするレクリエーション環境等が評価されています。
- ・今後の定住意向について、「ずっと住み続けたい」と回答した方は6割を超えています。しかし約2割は「いずれ転居したい」「転居の予定がある」と回答しており、その理由としては「手狭になった（部屋が少ない等）」「周辺環境への不満」が多くなっています。
- ・転居したい・転居予定の場所は、「他の都道府県」が最も多く、次いで「池田市内」「大阪府内の市町村」となっています。
- ・普段の生活の中で、利便性（アクセス性）を重視する施設としては、「鉄道駅」や「食料品・日用品を購入するスーパーマーケット」を「かなり重要視している」と答える方が多くなっています。その他、「病院や薬局・ドラッグストア」、「大型ショッピングセンターやコンビニ、飲食店」、「銀行・郵便局・市役所」「勤務先」「公園」「小・中学校」で「かなり重要視している」「少し重要視している」方が半数以上となっています。
- ・このような施設へアクセスする際の望ましい距離（範囲）は、徒歩で「約10分圏内」、自転車では「約6分圏内」と回答した方が半数以上を占めます。
- ・自由記述では、子育て環境の充実（小児科や産婦人科、保育所、子育て支援施設等の充実）、歩いて回遊しやすい環境の整備、駅前や商店街の賑わいや活性化に関する意見等が見られました。

#### 問6. 現在の住環境に対する評価についてお答えください。【1つ】

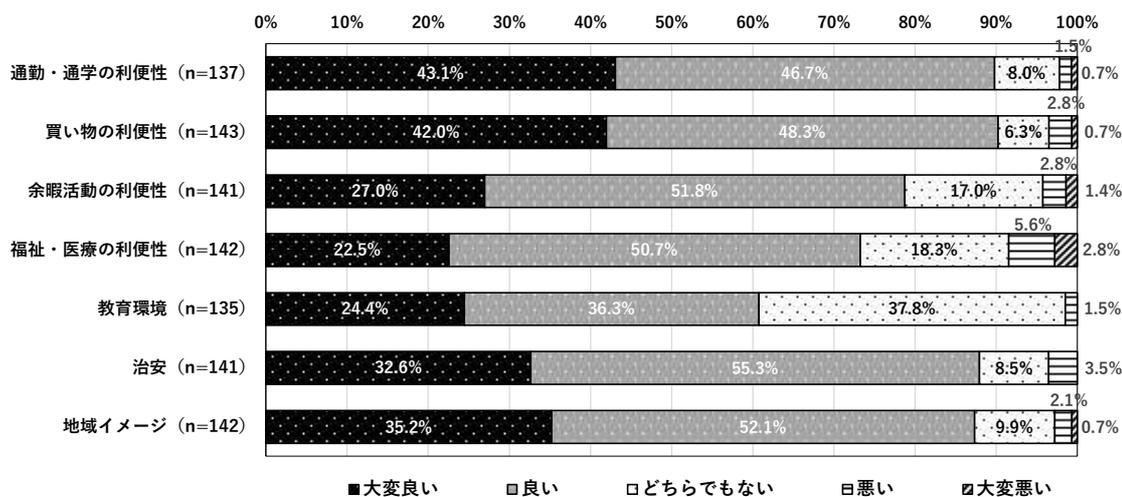


図 1-93 現在の住環境に対する評価

問7. (前問に関連して) 現在の住環境の中で、特に評価できる点についてお答えください。

【複数回答】

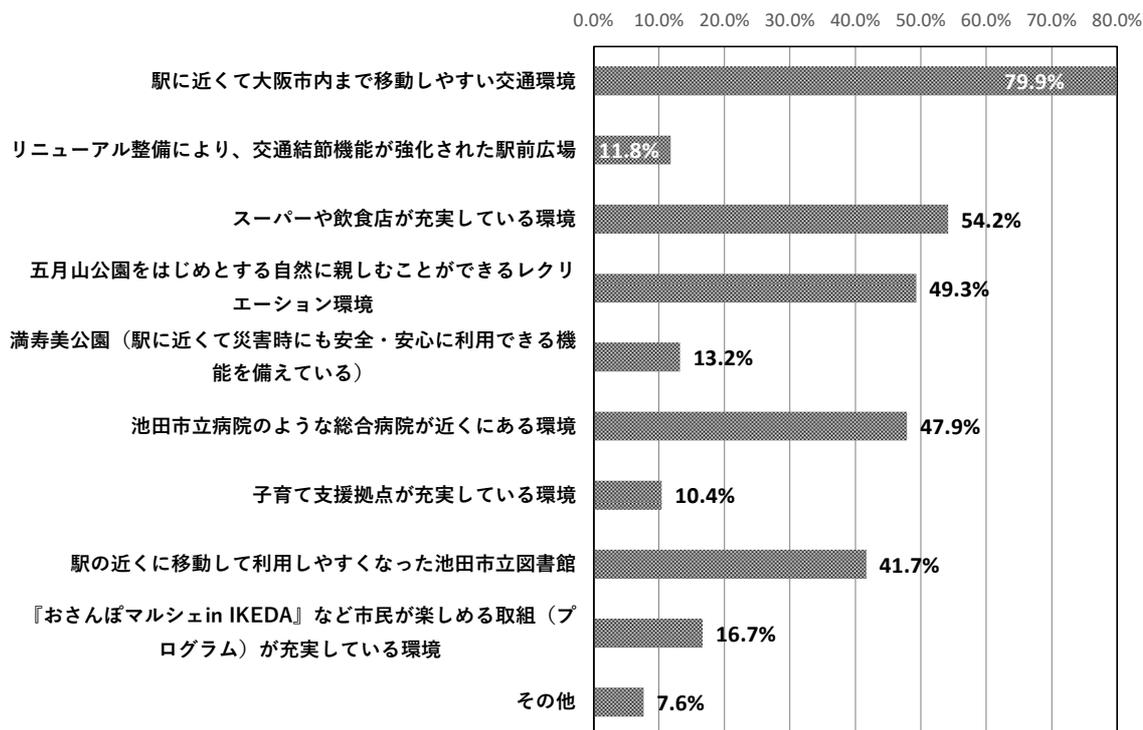


図 1-94 現在の住環境の中で特に評価できる点 (N=144)

【その他】※ ( ) は回答数

- 治安が良い (1)、 官公庁が近くの場合にまとまっている (1)
- 市役所・郵便局などの公共施設が近い (1)、 役所等が駅近くに集まっている点 (1)
- 阪神高速等高速道路の入口・伊丹空港に近い (1)
- 駅の近くにあり利用しやすい各種病院 (IKEDIA 内) (1)
- サ高住等介護に関して利便性のある施設が駅前 (近隣) にあった。(1)
- 飲食店が少ない。買い物できる店が少ない。もっとアーケード街を活用する計画はないか。(1)
- 呉服座、落語ミュージアムなどもっとアピールされたい。(1)

問 8. 現在の居住地における定住意向についてお答えください。

問 8-1 現在の住まいに今後も住み続けたいと思われますか？【1つ】

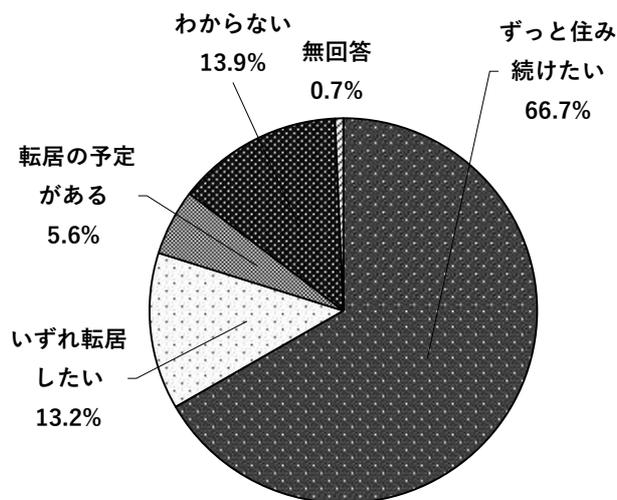


図 1-95 今後の定住意向 (N=144)

問 8-2 「いずれ転居したい」または「転居の予定がある」を選択された方は「その理由」と「転居したい場所（転居予定の場所）」について教えてください。【複数回答】

【理由】

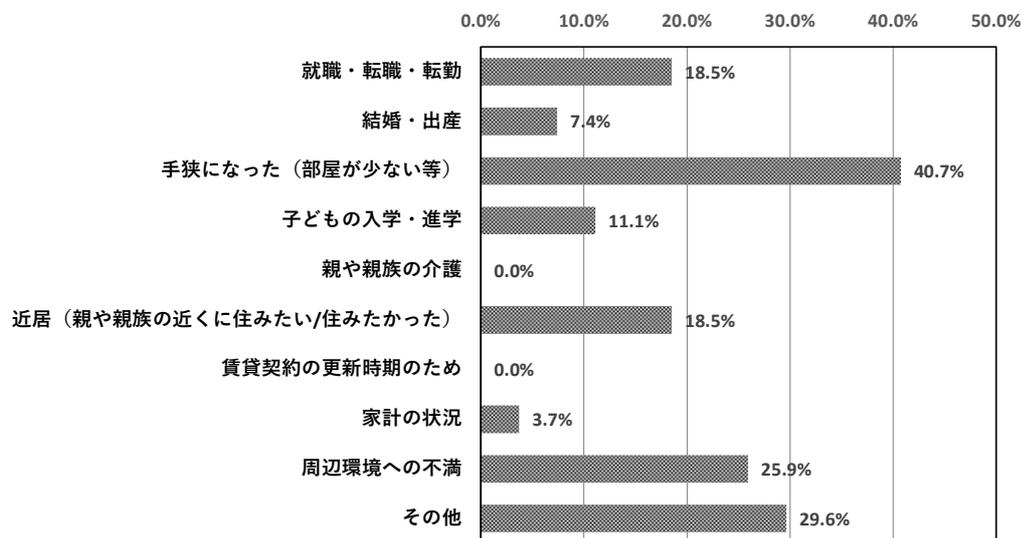


図 1-96 転居の理由 (N=27)

【その他】※（）は回答数

実家に戻るため（1）、高層階なのに虫が多い（1）

元々ずっと住み続けるつもりで購入したが、結婚により手狭になってしまった。（1）

池田市民病院での治療ができず、他府県まで通院しているので。（1）

【転居したい場所／転居予定の場所】【1つ】

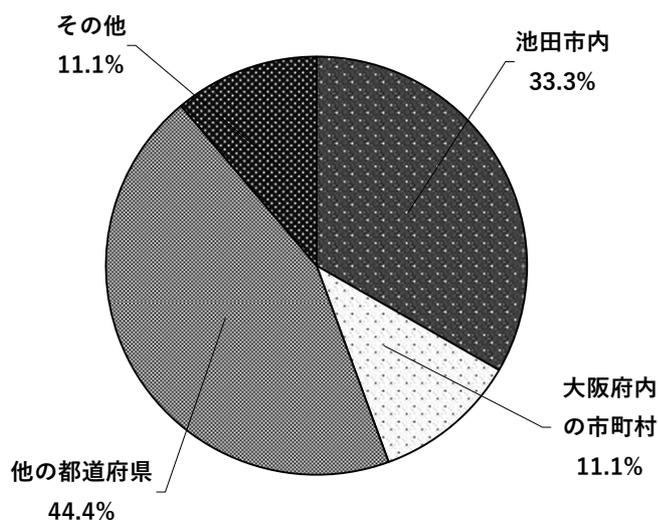


図 1-97 転居したい場所／転居予定の場所 (N=27)

【その他】※ ( ) は回答数

■池田市内

五月丘(1)、 満寿美町(1)、 東山町(1)、 周辺で見つけられればうれしい(1)

■大阪府内の市町村

豊中市(1)、 箕面市(1)、 大阪市(1)、 豊中・吹田・茨木(1)

■その他 近畿地方

兵庫県(3)、 兵庫の西宮・芦屋あたり(1)、 神戸市(1)、 西宮(1)  
奈良市(1)、 奈良(1)

■その他

東京都(1)、 東北・中部地方(1)  
未定・自然のある所(1)、 未定(3)、 転勤となった場所(1)

問9. 近畿の施設への利便性（アクセス性）についてお答えください。

問9-1 あなたが普段の生活の中で、自宅から以下の各施設への徒歩もしくは自転車での利便性（アクセス性）をどの程度重要視しているかをお答えください。【1つ】

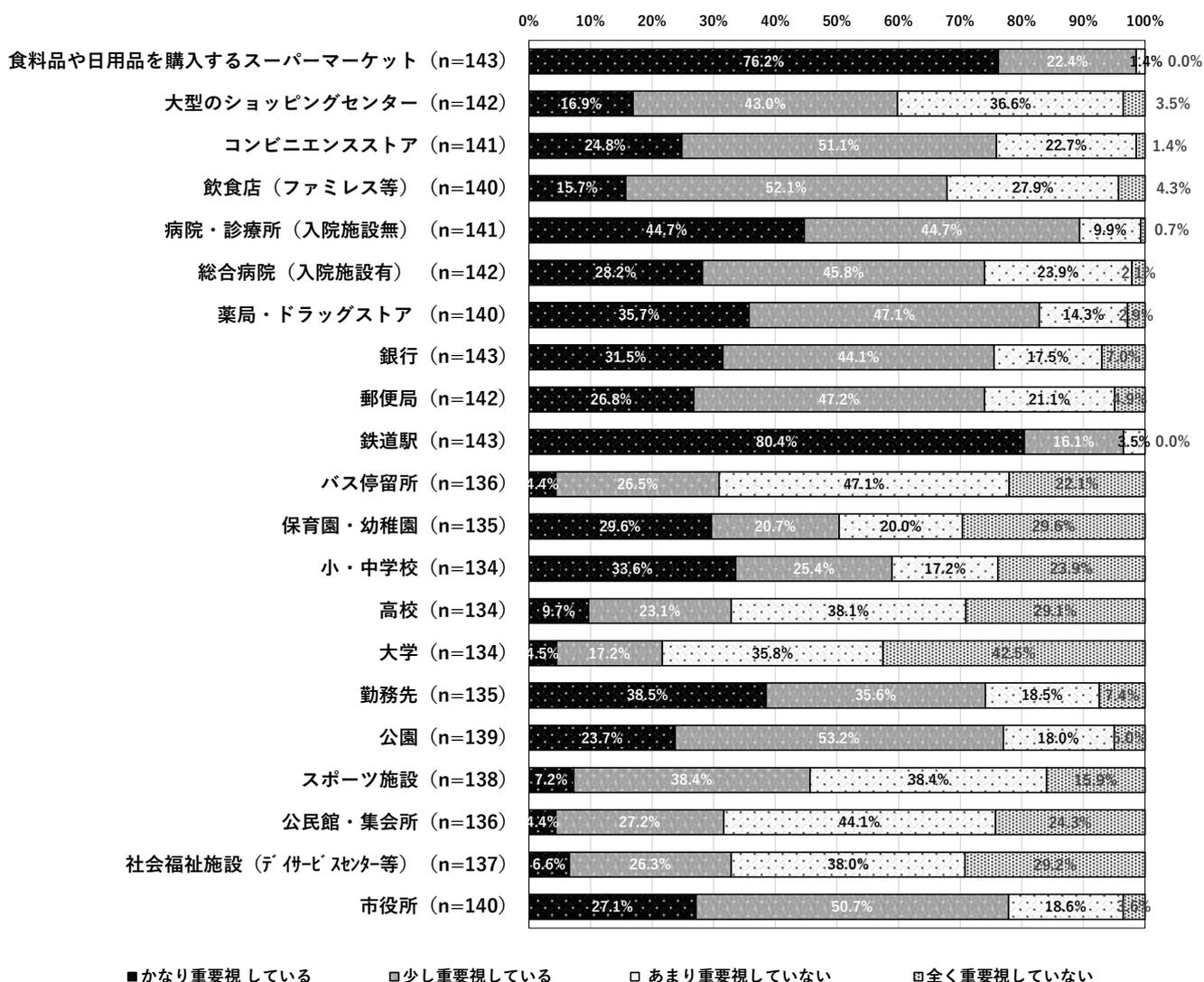


図 1-98 各施設へのアクセス性をどの程度重要視しているか

問9-2 上記の施設以外で、あなたご自宅から周辺施設への徒歩もしくは自転車での利便性（アクセス性）を重視している施設があればお答えください。【自由記述、複数回答可】

■公共施設

図書館(4)、警察署(3)、空港(2)、市役所(1)、交番(1)、税務署(1)、池田市立総合スポーツセンター(1)、保健福祉センター(1)、児童館(1)、郵便ポスト(1)

■交通機関

カーシェア施設(2)、池田駅(1)、鉄道の始発電車がある駅(1)、高速道路入り口(1)

■飲食・商業施設

パン屋(4)、ホームセンター(2)、ケーキ屋(1)、カフェ(1)、時間を潰せるカフェやファストフード店(1)、ゆっくりできるコーヒーショップ(1)、ファミレス・居酒屋以外の飲食店(1)、お気に入りのカフェやサンドイッチ(1)、外食先(1)、駅の周りの飲食店・お店(1)、本屋(1)、ダイエー(1)、百円均一(1)、クリーニング店(1)

■その他

動物病院(2)、子供の塾(1)、美容サロン(1)、ピアノスタジオ(1)、ゴルフ練習場(1)、温泉(1)、自然を感じられる大きな公園(1)、何かと便利(1)、徒歩8分(1)

問9-3 あなたが重要視している施設に、ご自宅から徒歩もしくは自転車でアクセスしようとした時に望ましい距離（範囲）をお答えください。【1つ】

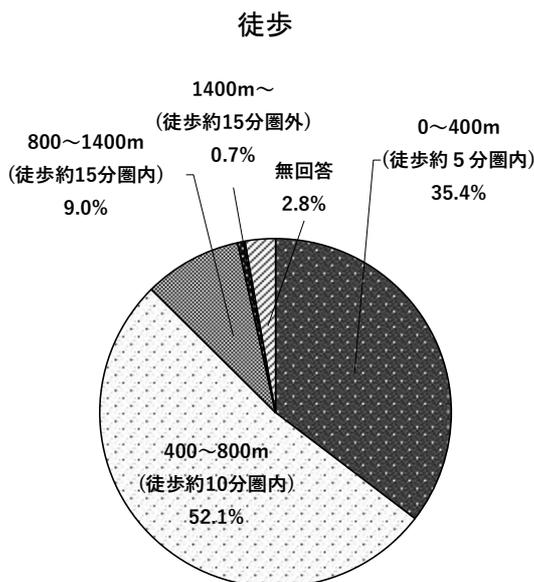


図1-99 施設への望ましい距離（徒歩）(N=144)

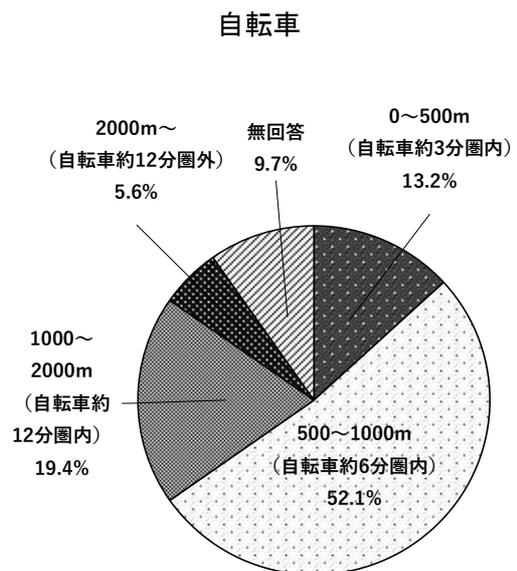


図1-100 施設への望ましい距離（自転車）(N=144)

## ■交通

- ・176号線が混雑しやすく、非常に不便である。
- ・173号線の交通の混雑。池田～木部間（阪神高速池田～川西方向の無料化で解消すると思われる。ほとんど走ってません。
- ・マンション前の176号線について 毎日ではないですが、騒音を出すバイクや車が通る。昼は良いとして、夜に関しては何らかの対策をとって欲しい。大人でもストレスや不眠、子供達も夜中に起きてしまう。池田駅にはあまり施設がない。※静かで良いのですが。隣の阪大前や川西の方が、大型スーパーや習い事、スポーツ施設や飲食店なども豊富。
- ・176号線の混雑緩和に取り組んでほしい。車、バイクの音がうるさい。
- ・歩道が歩きにくい。段差や傾斜があり、くぼみが多いのか水たまりもよくできていて、自転車、ベビーカーで通行しにくい。整備してほしいです。
- ・市役所付近の歩道に凹凸が多く、雨の日には至る所で大きな水溜りができ、非常に歩きにくい状態になります。夜間や雨の日の歩きやすさについても、まちづくりの要素として検討いただけたらと思います。
- ・信号でなく陸橋があるなど、徒歩での回遊性の良さも重視している。池田市なら市役所と公園間で池田附属の生徒が滞留するのでそこが繋がると安全性もより高まり好ましいと感じる。
- ・市役所前まで歩道橋(現ステーションN止まり)の延長を希望します。歩道の青信号の時間が短く老人は時間内に渡りきれないことが多く危険である。また赤信号時間が長いため。
- ・自転車に乗っている方たちのマナーに気を付けて欲しいといつも思っています。歩いている前をすごいスピードで横切ったりされます。(横断歩道にとくに)お子様用の自転車の方が多い。自転車用の通路を使って歩く人と分けて欲しいです。
- ・池田駅、ダイエー前の一方通行。自転車の逆走、横断歩道でないところの歩行者の横断など危ない。
- ・車を手離しマンション生活をしている身としては、池田市は公共施設がまとまってあり又、駅近くにショッピングできる場所もあり、とても住みやすい。緑もそう遠くない場所があり、動物園やお城等、友人や知人にも自慢できる施設も整っていて住みやすいです。ただ、駅前(ダイエー前)の道は人の数も多いのに車が(それ以上の数)走らないとまらない状況が気になります。これからも良い街であります様よろしくお願い致します。
- ・駅前に自転車を止められるところが少なくて本当に不便を感じている。もっととめやすくて出しやすくて安い駐輪場を増やしてください。
- ・池田駅周辺に駐車場が少なすぎる。
- ・市内完結するバス路線ばかりで不便。川西能勢口や箕面萱野方面行のバス路線がほしい。

## ■子育て環境

- 子育て家庭が増えている気がします。ベビー用品専門店など子育て家庭が喜ぶお店ができると助かる。
- 池田市には武道館がないので、あってほしいです。池田市立総合スポーツセンターの柔剣道場では、剣道ができなくなっています。池田駅前にマンションがどんどん建っているにもかかわらず、近隣に子育て支援拠点がないため、池田駅前等に作っていただきたいです。現在一番近いのはもりもり KIDS ですが、子連れで行くには遠いです。
- 池田駅のスーパーは地下のお店が多く、エレベーターも混雑していてベビーカーでは買い物に不便です。保育園も少なく転居前に住んでいた豊中市より入所が難しい印象です。子供が熱を出しても池田の小児科はどこも予約制で朝一で予約が埋まってしまい、なかなか診てもらえません。しかたなく川西に行くことも度々あります。前に住んでいた豊中市より、子育てするのに池田市は住みにくいと感じました。
- 病児保育、小児科すぐ予約でいっぱいになる。保育所入りにくい。
- 産婦人科が少ないので増やしてほしいです。
- 公立幼稚園が入れる人数が少なく、駅前に住んでいるが、仕方なく私立幼稚園に行っている。池田駅前の施設がきれいになり、病院や図書館が出来たが駐車場代がかかるのは、施設を利用しているのにおかしいと思う。小児病院が少ない。ほとんど、ピークの次期は重なるので、その時にだいたい予約が取れず困ることが多い。空港利用時は非常に便利(家からタクシーでいける)ことをもっと打ち出していくべき。意外と池田に住んでいて、ずっと、高校にいける場所があまりないことに気付いた。子供が高校、大学のタイミングで、住む場所は変えないといけなさと感じているが、子供を無視すれば、職場も近く、ほどよい都会で、文句無し。
- 駅近にスーパーはあるが、食料品売場が地下でベビーカーだと大変行きにくい。足の悪いご老人たちも同じと思う。1階に食料品が買えるので関西スーパーには期待している。文教地区とは言われているが、駅周辺の保育園入りにくいし子育てしやすいかはビミョウなところ。

## ■生活利便性（買い物等）

- 池田市はコンパクトな街で、それが私のような高齢の住民にとってはいいところだと思う。それでもいろいろな場所に散らばっている施設が利用しにくい。近隣の市との連携により利便性や効率を高める努力がほしい。
- 池田駅周辺にファストフードチェーン店が充実してほしい。マンション、家の住宅購入補助などがあれば池田市にぜひ住みたい。どんどん値上がりしていくので残念。
- シェリア池田は元々関電の土地ということで市内でも災害時に比較的安くとされる立地であることや、近隣に病院や学校があり、駅までも徒歩10分程度ということで非常に安心で便利

な場所にあると感じています。一方でかつて駅の南側（宇保町）に住んでいた時と比べて若干ダイエーや各種ドラッグストアから遠くなったことや、子どもの通園先の都合で電動自転車が必須となった点が以前の生活との大きな差異となっています。

- ・飲食店の数は充実していますが、各店舗狭いため、どこもすぐ混雑する。特にスターバックスは人気の店舗なのに狭くて常に混雑している。駅の改札があるフロアはパツとしないラインナップで寂しいイメージ。活気のある雰囲気がないのでとても残念。改札を出てワクワク感がない。
- ・市役所側にスーパーを増やしてほしい。

## ■にぎわい・活性化

- ・仲間と集まって楽しめる（遊ぶ・食事する・飲む）所の充実
- ・駅前の広場が屋内で開放的でゆったりとしたスペースの遊び場があると季節や天候に関わらず一年中家族で楽しめていいなと思います。 飲食店→C o C o 壺番屋、コメダ、バーガーキング、回転寿司、よしや(駄菓子屋)、サーティワン お店→ユニクロ、GU、3COINS など駅前、商店街の中にあれば家族で楽しめる活気ある街になると思います あと池田駅周辺にスキミングスクールがないのでとても困っています。
- ・亀岡市の「キリノコ」や「かめまるランド」のような屋内型遊戯施設がほしい（有料で良いので）・共働きで残業もあるので商店街で買い物、飲食をしたことがない。商店街の必要性を感じない。夜遅くまでやっている、土日あいてるショッピングセンターの方が私達の生活に合っている。そのため、川西能勢口駅など川西市の方へよく行きます。
- ・様々な取組、ありがとうございます。 本件と直接関係ないですが、感じていることを書きます。 ・阪急池田駅前のダイエーからスギ薬局前くらいまで、土日歩行者天国にしてキッチンカー誘致やイベントを開催してはどうでしょう 多くの観光客で賑わう通りなのに、商店も少ないし、土日は閉まっている銀行や倉庫ではもったいないと感じます ・池田市は子育て支援日本一を掲げているが、周辺自治体を見ても大きな差や実感がないです

## ■商店街の活性化

- ・商店街の活性化を希望。入口と出口の辺りに皆が使うような施設（店舗）などを設置するような計画で商店街の人通りが多くなることを期待する等良い計画はないのか。
- ・栄町商店街等、時代にミスマッチなエリアのテコ入れ。（例）栄町商店街→ラーメンストリート（ラーメン店を誘致し話題を作る）
- ・栄町商店街が活性化するともっと良くなると思います。

## ■治安・マナー

- ・治安(雰囲気)が良ければなお良い

- ・歩きタバコが多く感じます。町も歴史があり古くから住んでいる高齢者の方も多いためかなと思います。その雰囲気ですら若い人も吸っているように思う。あるきタバコや自転車タバコなど、子どもが多い地区なのでやめてほしい。
- ・パチンコ店はなくしてほしい（治安改善のため）

## ■医療・公共サービス

- ・人気の病院はすぐ埋まってしまう。かつ全体的に病院が少ないなと思っています。
- ・公園や公共施設などの市のサービス施設は高齢の方や子育て世帯に向けたものばかりで、納税もしっかりしているのに高齢でも子育て中でもない市民が使用しづらいのが不満です。年齢などで区切らず、すべての年代の市民が堂々と使える街づくりスローガンを掲げてほしい。

## ■空地・空家

- ・駅下、駅周辺に空店舗、空家、空地が多くイメージも良くない。川西との差が広がるばかりに思う。植木の町であれば園芸施設公園、他の町に無いものを活用してほしい。池田は非常にコンパクトな住みやすい街であり、もっとアピールしてほしい。

## ■その他

- ・池田市河川敷は池田の財産の1つ。魅力的な場所の1つ。もっとイベント等で活用してほしい。
- ・便利でありながら、静かな環境であることを重要視している為、低層住居専用地域が守られることが絶対条件
- ・ステーションN（建物）のシャッターは終日あけてほしい。早朝、夜に通ることができず遠回りする必要がある。
- ・池田付属の生徒が下校する際、横並びで歩いており通行の妨げになっている。どうかしてほしい。
- ・海外観光客が増加しているが、英語案内が不十分のように思う。お金を落としてもらえよう取り組んでもいいと思う。改札前の information も営業時間をのばしてはどうか。
- ・高齢者が多く古い建物も多い。環境は良い町だが将来が不安です。
- ・問7のようにハード面、設備、インフラ環境について具体的に評価できる項目は重要視していない。項目も範囲や設定される内容が分かりにくいというえ、限定されている。池田市はバランス（自然、住、生活しやすさ、交通、ビジネスなど）が魅力と思う。最近、国内外からの観光客もコロナ禍前の元に戻りつつあり、雑多な人の多さ（にぎわいと異なる悪いイメージ）やマナーの悪さ（市民のペット）も目立つように感じ、住んでいる人々の考え方が今後

の池田市の良さを失う方向に進まないか気になる。

- 5年前に豊中から引っ越してきました。親と同居していた家が広すぎるため、両親の死後駅近のマンションを探しました。豊中-曽根あたりには物件が見つからず、石橋、池田で探した所現在住の物件に出会いました。近くに五月丘公園、池田城跡公園があり、がんがら火祭りや猪名川花火、いけ音等、楽しく過ごしております。池田が好きになり、池田観光ボランティアにも参加しております。
- 大変住みやすく良い街だと感じております。これからもよろしく願いいたします。このアンケートの返信用封筒の切手は後納にするなど無駄のないようにして欲しいとは思いました。
- 自転車は乗らないので分かりません。
- 自転車に乗らない

### 3 池田市における都市構造上の課題

第1章 評価指標の確認	<ul style="list-style-type: none"> <li>・評価指標のうち、①居住誘導区域内の人口密度、②市の子育て環境・支援に対する満足度については、現状値が目標値をすでに上回っている。</li> <li>・③池田駅・石橋阪大前駅1日平均乗降客数の合計値（定期外）については、現状値が目標値だけでなく2015年基準値も下回っているが、新型コロナウイルス感染拡大による暮らし方や働き方の変化に伴う影響が大きいと考えられ、継続したモニタリングが必要。</li> </ul>
----------------	---

立地適正化計画に基づく施策・取組が着実に進捗していると考えられる

第2章 池田市の都市構造上の課題	1-1 人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は1995年以降約10万人でほぼ横ばいで推移しているが、高齢化率は増加。</li> <li>・年齢5歳階級別で見ると、25～29歳の転出が多いが、近年は35～54歳の転入が増加。</li> <li>・結婚や子育てのタイミングでの転出が見られる。</li> <li>・人口集中地区（DID）は近年微増。伏尾台は人口密度減が顕在化。</li> </ul>
	1-2 土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地の多くは、住宅を中心とする一般市街地となっており、鉄道駅や国道176号沿道等を中心に商業業務地が、市南部、西部の一部に工業地が分布。明快な土地利用が形成。</li> <li>・市街地の広い範囲にわたって空き家が多く分布。</li> </ul>
	1-3 都市機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型商業施設は駅の近傍に集積。その他生活利便施設は市内に広く分布。</li> <li>・小売業店舗数、売場面積の駅周辺対全市シェアは減少しつつも、従業員数、年間商品販売額は近年増加。</li> <li>・商業中心性指標は周辺市と比べると低い。大型店が隣接市に立地し、市外へ流出傾向。</li> <li>・保育所・認定こども園数、在所児数は増加傾向も、幼稚園数、在園者数は近年減少に転じる。</li> <li>・小学校児童数は、直近15年ほど、ほぼ横ばいで推移しているが、学校により大きく増減の差。</li> <li>・池田駅を訪れる観光客の回遊性が低い。</li> <li>・石橋阪大前駅は学生も多くにぎわいを見せているが、交流できる公共スペースが少ない。</li> </ul>
	1-4 交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線は市内に広く整備されているが、近年、市全体で減便が進んでいる。</li> <li>・路線バス利用者数は減少傾向にある。</li> <li>・徒歩で移動する人の割合が高いことが特徴も、バス交通は3%ほどと低い水準。</li> </ul>
	1-5 災害	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川氾濫に伴う浸水被害エリアの他、五月山山麓などの土砂災害警戒区域に指定されている。</li> </ul>
	1-6 財政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・扶助費割合が増加し続けると20年後には投資的経費が確保できなくなる可能性がある。</li> <li>・公共施設等の保有量を維持し続けることは困難、総延床面積の見直しが必要。</li> </ul>
	2 将来見通し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は2020年までは概ね横ばいだが、2025年以降減少傾向に転じ、2050年には94,005人に減少する見込み。</li> <li>・生産年齢人口が約60%（2020年）→約54%（2050年）、老年人口が約27%（2020年）→約34%（2050年）となり、高齢化が大きく進む。</li> <li>・カバー圏人口を比較すると、3,000人以上のバス停は2020年の39%から2050年には33%へと減少。</li> <li>・コミュニティ施設（会館、共同利用施設、公民館）、小学校も同様に、カバー圏人口が減少し、今後人口減少が進行すると施設の維持が困難となる懸念。</li> </ul>
3 市民意識	<ul style="list-style-type: none"> <li>・池田駅周辺のマンション立地が進み、30～40歳代の子育て層の転入が増加。</li> <li>・市内の近隣の地域（池田、呉服など）や、隣接し（川西市、豊中市など）からの転入が多く、結婚・出産や近居が理由として多い。</li> <li>・住環境については、駅の近さや利便性が特に評価されており、生活利便性やレクリエーション環境なども概ね高い評価を得ている。</li> <li>・アクセス性を「かなり重要視している」施設は、「鉄道駅」が最も回答割合が高い。次いで「スーパーマーケット」「病院・診療所」「勤務先」「薬局・ドラッグストア」など。</li> <li>・今後の定住意向については「ずっと住み続けたい」が6割を超えているが、約2割が「いずれ転居したい」「転居の予定がある」と回答した。その理由としては、「手狭になった（部屋が少ない等）」「周辺環境への不満」が多く、転居先は他の都道府県内や市内の他の場所が挙がっている。</li> </ul>	

<現行計画の課題の積み残し>

**課題① 良好な住宅地を維持していく上での課題**

少子・高齢化等による人口減少を背景に、利便性の高い良好な住宅地の維持が困難になるおそれがある

↓

<積み残し課題>

- ・駅周辺を中心に都市機能の集積が着実に進展し、それに伴い周辺人口は増加
- ・一方で、伏尾台をはじめとする郊外住宅地では人口減少と高齢化が進行しており、これらの地域の活力維持に一層注力する必要がある

**課題② 都市機能に磨きをかけ拠点性を高めていく上での課題**

駅前の陳腐化とともに、市外への購買行動の流出が進行、鉄道駅周辺の活力が低下するおそれがある

↓

<積み残し課題>

- ・都市機能の誘導・集積が進み、機能面では充実・強化が図られている
- ・一方で、購買行動は近隣市の大型店へ依存傾向があり、駅周辺の中心市街地の求心力や回遊性の向上に今後も注力する必要がある

<新たな課題>

**課題③ 交通・モビリティに関する課題**

<課題>

- ・バスの減便や、将来のカバー圏人口の減少が見込まれる中で、基幹交通の維持やさらなる利用促進、多様なモビリティ手段の構築などにより、アクセシビリティや生活の質を高めていく必要がある

これからも  
「選ばれる」  
都市への実現へ

## 第3章 立地の適正化に関する基本的な方針

### 1 まちづくりの方針（ターゲット）

**コンパクトな都市構造、都市機能の集積を維持しつつ、  
まちや暮らしの質を高め、これからも「選ばれる都市」へ  
～ 子育てしやすく、快適に住み続けることができる住宅地と、  
積極的に出かけたくなる魅力的な駅前市街地 ～**

本市は、五月山と猪名川に囲まれた自然豊かな都市であり、市域も非常にコンパクトに形成されています。古くより交通の要衝として発展し、北摂随一の在郷町として栄え、多彩な文化が開花した歴史を有し、現在でもそれらを感じることができる場所が点在しています。

明治期以後は鉄道開通と同時に私鉄沿線の住宅地の先駆けとなり、その後、大阪都市圏の衛星都市として、池田駅周辺での市街地再開発事業や石橋阪大前駅周辺での商業振興により、拠点性を向上させるとともに、郊外の住宅地開発を進めてきました。

一方、大阪国際空港や高速道路のインターチェンジにも近接した交通利便性の高い都市でもあり、また、猪名川沿いの内陸工業地区を擁する産業都市としても発展を遂げてきました。

このように、コンパクトな都市構造を形成しつつ、駅前を拠点とした都市機能の集積を図り、良好な住宅地としての魅力を備え、発展してきたまちであると言えます。

しかし、近年では、成熟都市であるがゆえに人口構造の変化に直面、人口の減少・高齢化が顕在化しつつあります。あわせて、今後の定住が期待される若年層の人口の流出と駅前市街地への集中が顕在化しており、都市活力の維持・増進の面で課題を抱えています。

とりわけ、昭和40年代から計画的に開発された伏尾台地区や、斜面地に位置する五月丘地区、畑地区などでは人口の減少が顕著で、子育て層などの定住が喫緊の課題となっていますが、市街地の各地においても、将来見通しによれば、人口減少が生じることと予測されており、空き家の増加等の都市のスポンジ化の現象が顕在化すると考えられます。

また、駅周辺の市街地においては、機能面では充実しているものの、子育て層に向けた施設や、暮らしながら働ける場所へのニーズが見られ、市民の生活行動は市外への流出傾向が見られます。とりわけ中心市街地では、あるべき求心力や回遊性が十分に創造できておらず、高度経済成長期に形成された商業施設や公共空間の老朽化が進んでいましたが、ウォークブル\*など新たなニーズに対応した形での官民連携による計画的な整備・更新に着手したところです。

これに加えて、本市では「池田市地域公共交通計画」「池田市バリアフリーマスタープラン」を策定し、持続可能な公共交通の構築や、共生社会とダイバーシティ実現に向けた移動等円滑化の促進などが位置付けられました。本市は、市域の大半を鉄道駅に接続するバス路線がカバーし、非常に交通の利便性が高い都市でもあります。昨今は交通計画が交通流の制御・抑制から、ひと中心の移動環境の向上、全ての交通モード・多様なモビリティの統合的な発展が志向され、ひとの動きのデザインがより重視さ

れる潮流にあります。

こうした状況を踏まえ、本市がこれまで培ってきたコンパクトな都市構造、都市機能を維持・継承し、都市の「かたち」を維持しながら、引き続き良好な住宅地としてあり続けるための施策を講じるとともに、拠点となる市街地の機能更新と都市空間の質的向上、いわば都市の「なかみ」を一層充実させ、現在世代が安心して暮らし続けられることに加え、子育て層などの次世代や新しい層にも選んでもらい、住み継がれるまちをめざすものとします。さらに、「ひと」に着目した移動・交通を快適にし、様々な出会いや交流、健康づくりの機会を通じて都市のQOLを高める、「移動」に着目したまちづくりを組み込むことで、都市の持続的な発展を導くものとします。

※ウォークアブル

「歩きやすい」「歩きたくなる」といった意味でつかわれる。

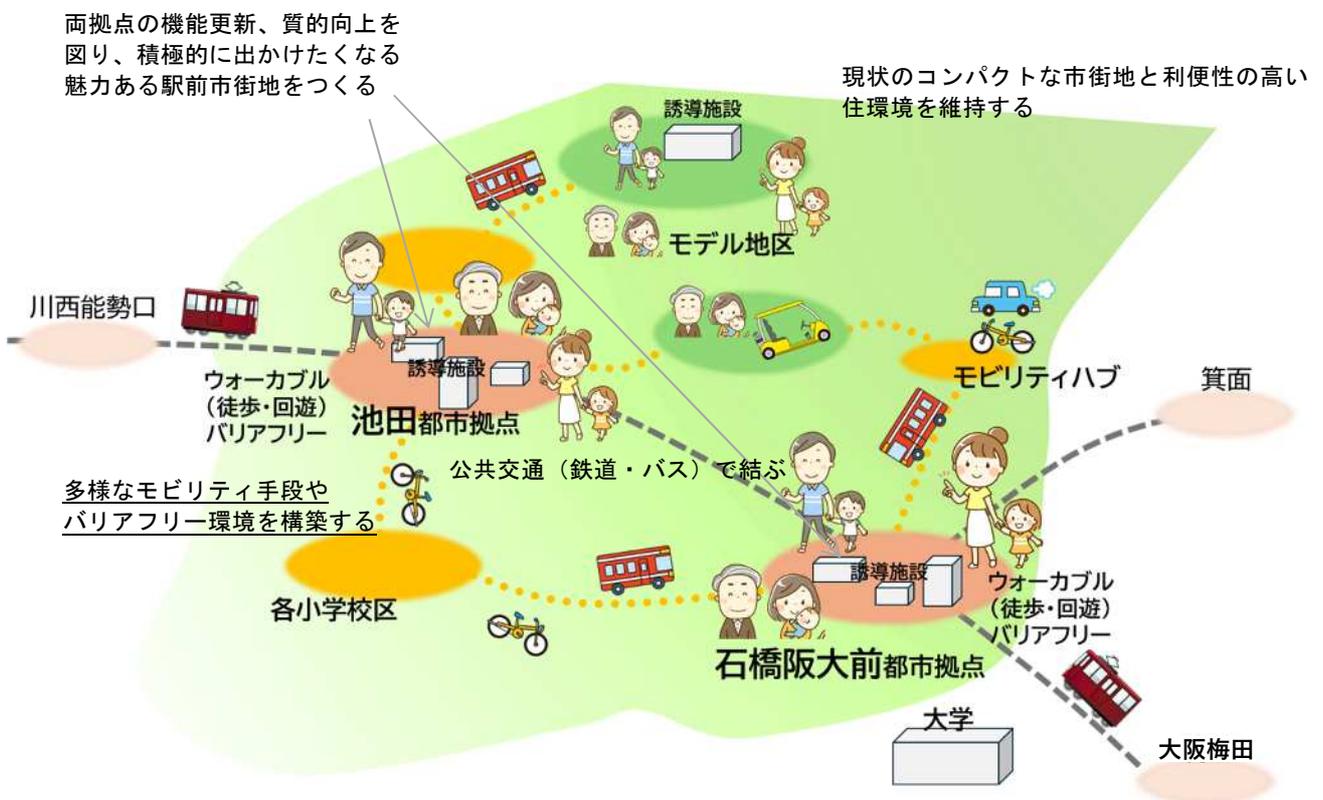


図 2-1 めざすまちのイメージ図

(参考：池田市都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標と都市づくりの力点)

## 【都市づくりの目標】

「第7次総合計画」で掲げる将来像や、都市づくりの課題など、本市を取り巻く都市づくりの状況の変化を踏まえ、以下のとおり、都市づくりの目標を定めます。

### (1) まちや暮らしの質を高め、便利で快適に暮らせるまち

- “生活圏”(暮らしの範囲)の考え方を導入し、生活圏の段階に応じてバランス良く拠点を配置するなどそれぞれの機能を強化し、利便性の高い人に優しいまちをめざします。
- 公共交通のネットワークを軸として各拠点を結び、都市全体としてネットワークされたコンパクトな都市構造をめざします。
- その上で、都市核である駅前や地域拠点を中心に、拠点機能の質的強化(歩いて楽しい・歩きたくなる拠点化、市民の来訪頻度向上)を官民連携で進め、訪れたい魅力づくりや回遊性の向上、にぎわいの創出を通じた、歩いて楽しい「ウォーカブル」なまちをめざします。

### (2) 世代を超えて住み継がれるまち

- 子育て層が魅力を感じ「住みたい」と思えるように都市空間を充実するため、空き家・駅周辺の空き店舗などのストックも活用しつつ、子育て支援施策と連携しながら子どもの育ちに関する機能や環境の創出や充実に取り組み、次世代に選ばれる魅力的な子育て環境づくりをめざします。
- 成長した子どもや親世代、高齢者などの多様な住空間のニーズに応えながら、現在の良好な住環境を引き続き維持し、多世代が快適に住み続けられるまちをめざします。

### (3) 豊かな緑・景観や環境を将来世代も享受できるまち

- 五月山・猪名川に代表される自然豊かなイメージを伸ばしつつ、市街地においてそのポテンシャルを活かした景観や防災の都市づくりを進めるべく、緑の拠点形成や、緑の保全・創出や河川の保全・活用などに取組み、緑から新たな価値を創造する都市環境づくりをめざします。
- 池田の個性でもある良好な自然景観・田園景観・住宅地景観や、まちなかの豊かな歴史・文化の蓄積などを活かし、まちへの愛着や誇りが感じられる景観づくりをめざします。
- 脱炭素や生物多様性の保全などの潮流を踏まえつつ、本市の価値向上に資する脱炭素都市づくりや生物多様性の保全の具体化に向け、環境施策とも連携し、将来にわたって持続可能な都市環境づくりをめざします。

### (4) 安全・安心に暮らせる・働けるまち

- 地震に加え、気候変動などによる水害の激甚化やリスクが懸念される中、常日頃からしっかりとした備えを行い、想定に応じた災害対策を講じながら、災害時の安全・安心を確保するまちをめざします。
- 都市マネジメントの視点を取り入れながら、都市施設の維持・管理や長寿命化を計画的・効率的に実施し、市民の安全・安心な暮らしを着実に支えるまちをめざします。

## **(5) 地域の個性や人を活かすまち**

- 地域によって異なるまちの状況や身近な資源、活動、特性などを踏まえ、その個性を最大限活かしたまちづくりをめざします。
- 地域分権の大切な理念である「自分たちのまちは自分たちでつくろう」の考え方のもと、市民や事業者のまちづくりへの積極的な関わりを促し、いきいきとまちで活躍する、人を活かすまちをめざします。

### **【都市づくりの力点】**

池田市都市計画マスタープランにおいて、都市づくりの目標の実現に向けて、とりわけ本計画の計画期間である10年間で注力していくべき取組として、「都市づくりの力点」を設定しています。

### **力点1 コンパクトな都市構造+官民連携による拠点の都市づくり**

- “生活圏”（暮らしの範囲）の考え方を導入したコンパクトな都市構造の形成に加え、官民連携によってその拠点の機能更新、質的向上を推進します。

### **力点2 子ども・子育て層が集まり、暮らしの好循環がうまれる都市づくり**

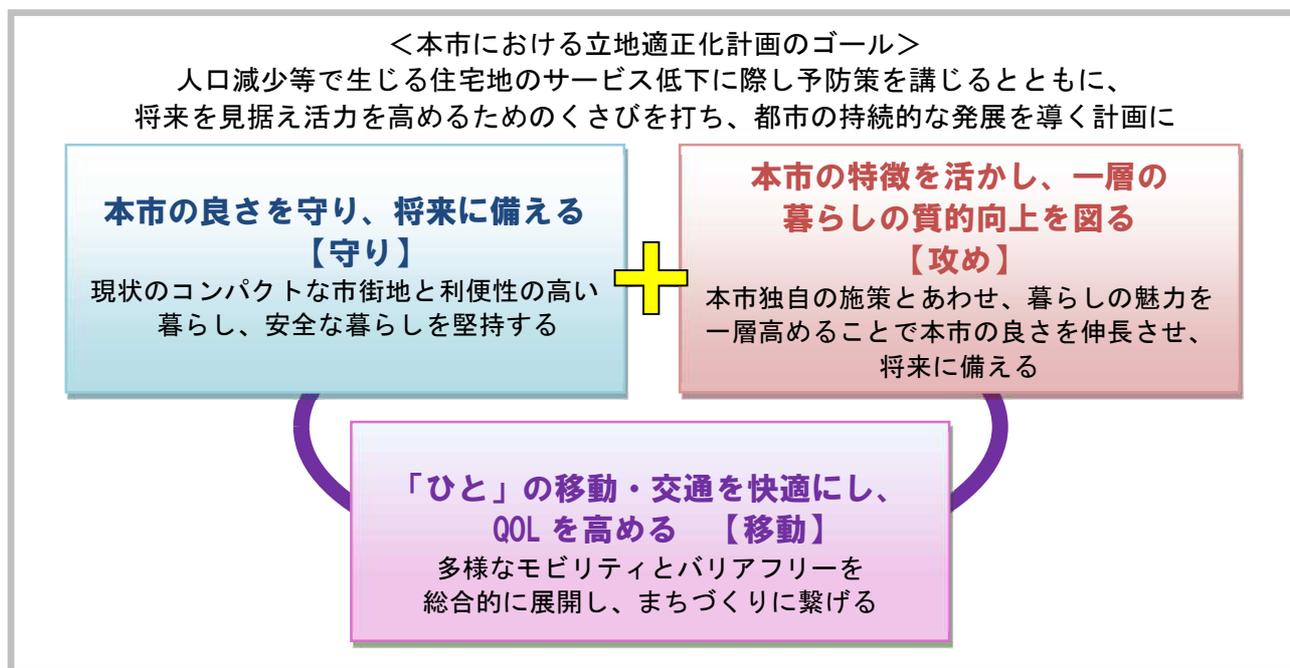
- 子ども・子育て層にとっての住みやすさを向上させるとともに、愛着を高め憧れにつなげることで、暮らしの好循環がうまれる都市づくりを推進します。

### **力点3 池田の良好な景観・環境を活かしたグリーンの都市づくり**

- 本市は、五月山・猪名川に代表される豊かな自然や、私鉄沿線住宅地の先駆けである室町住宅など、良好な景観を多数有しており、池田の有する良好な景観・環境を活かしたグリーンの都市づくりを推進します。

## 2 課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）

前述のまちづくりの方針を実現するため、下図に示す【守り】【攻め】【移動】の3つの方向性に沿って、課題解決のための施策・誘導方針を示します。



**本市の良さを守り、将来に備える 【守り】**  
現状のコンパクトな市街地と利便性の高い暮らし、安全な暮らしを堅持する

### 施策・誘導方針（1）利便性の高い暮らしを享受できるまちづくり

本市は駅を中心にコンパクトな市街地が形成されており、駅周辺への都市機能の集積も一定進んでいることから、これを堅持し、生活ニーズに対応した都市機能の集積を誘導しつつ、ウォーカブルな駅前で利便性の高い暮らしを享受できるまちづくりに取組みます。

また、高齢になっても住み続けられる環境整備を図るべく、老朽化した公共施設等、市が所有する公的不動産（PRE）の集約及び機能を強化し、ニーズに合った活用を図ります。

### 施策・誘導方針（2）良好な居住環境を引き続き享受できるまちづくり

本市の恵まれた都市の資産である自然、歴史、利便性、良好な住宅環境、産業などを基盤として、公共施設や空き家等の既存ストック等をいかすとともに、現在の良好な居住環境を引き続き維持し、高齢になっても安心して暮らせる、暮らし続けられるとともに、次世代にも住み継いでいける生活環境を形成していきます。

また、本市では、「自分たちのまちは自分たちでつくろう」を合言葉に、地域内の共通課題の解決のため、各小学校区の協議会が市に事業提案を行い、自主的・自立的なまちづくり活動を進めていく池田市独自の取組である「地域分権」を推進しており、「第7次池田市総合計画」の策定に合わせ、あらためて小学校区ごとに地域の特徴や課題を整理した「地域ビジョン」策定しました。この取組を基盤として、身近なまちでの自立型のまちづくりを支援し、住み良い居住環境づくりに地域との協働で取

組みます。

あわせて、市街地に残る貴重な緑・農空間を保全するとともに、頻発する豪雨災害にも対応し、安全・安心なまちづくりを進めるとともに、災害リスクの低い場所への居住の誘導を図ります。

**本市の特徴を活かし、一層の暮らしの質的向上を図る 【攻め】**  
**本市独自の施策とあわせ、暮らしの魅力を一層高めることで本市の良さを伸長させ、将来に備える**

**施策・誘導方針（３）子育て層を中心とした若い世代が暮らしやすいまちづくり**

本市が掲げる「子ども・子育て支援日本一のまち」「教育日本一のまち」や、国の掲げる子育てを住まいと周辺環境の観点から支援する「こどもまんなかまちづくり」の具体化に向けて、子育て層（若者やファミリー世帯など）にとっても魅力的で、暮らしやすい市街地を形成し、市外への流出を引き留めつつ、新たに「池田に住みたい居住者」を積極的に獲得していきます。

**施策・誘導方針（４）駅周辺の魅力を高め、積極的に出かけたくなるまちづくり**

本市の都市拠点である池田駅周辺、石橋阪大前駅周辺において、住民や来訪者、観光客などのニーズに対応しつつ、よりウォーカブルで魅力的な駅前として選択肢に加えてもらえるように、駅周辺の市街地の機能更新や都市空間の質的向上を図りながら、官民連携によって魅力的な駅周辺市街地をつくり、回遊性を高め、賑わい創出を図ります。

**「ひと」の移動・交通を快適にし、QOLを高める 【移動】**  
**多様なモビリティとバリアフリーを総合的に展開し、まちづくりに繋げる**

**施策・誘導方針（５）アクセシビリティ\*と生活の質を高める交通まちづくり**

本市は鉄道・バスをはじめとした非常に利便性の高い交通環境を有しており、「池田市バリアフリーマスタープラン」「池田市地域公共交通計画」が相次いで策定され、交通環境をさらに高める方向性が示されています。

利便性の高い公共交通網を維持しつつ、さらなる利用促進とともに、多様なモビリティの確保、バリアフリーの拡張などを総合的に展開することで、「ひと」の移動・交通のアクセスをさらに快適にし、アクセシビリティと生活の質（QOL）の向上を図ります。

さらに、子育て層や高齢者層、障がいのある方にとって移動・交通の課題が特に顕在化する駅から離れた地域、斜面地の地域などをモデルとして、移動・交通をきっかけに住み続けられる住宅地づくりなど、交通・モビリティ+まちづくりの視点で地域課題の解決をめざす「モビ・まち」の展開を図ります。

※アクセシビリティ

ひとが移動や交通サービスを利用したときの、場所や活動機会などへの到達のしやすさ。

### 3 めざすべき都市の骨格構造

本市でめざすべき都市の骨格構造は、池田市都市計画マスタープランの位置づけを踏まえ、「“生活圏”（暮らしの範囲）の考え方を導入した『コンパクト+ネットワークの都市構造』」とします。

- “生活圏”（暮らしの範囲）の考え方を導入し、生活圏の段階に応じてバランス良く拠点を配置するなどそれぞれの機能を強化します。
- 公共交通のネットワークを軸として各拠点を結び、都市全体としてネットワークされたコンパクトな都市構造をめざします。

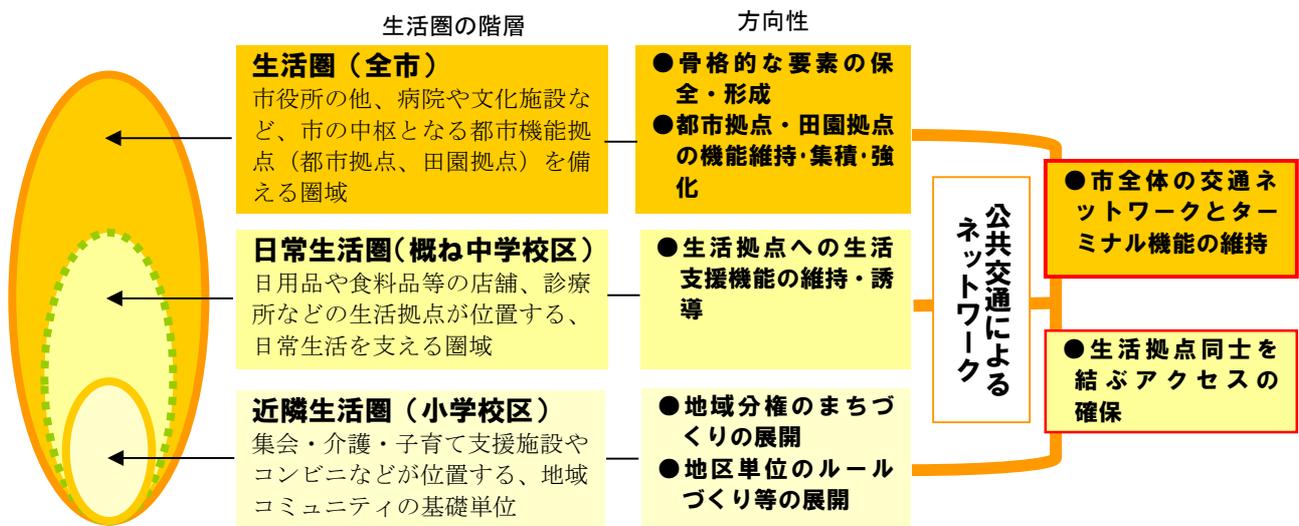


図 2-2 生活圏の考え方（池田市都市計画マスタープラン改訂版(ver. 2)より）

#### （1）生活圏（全市）レベル

##### ①計画的な土地利用の誘導と骨格を形成する自然環境の保全

- ・本市の骨格を形成する北摂山系（五月山）・猪名川・余野川等の自然環境を保全します。
- ・北部の市街化調整区域においては、無秩序な開発を抑制し、計画的な土地利用を誘導するとともに、そのポテンシャルを最大限に引き出し、歴史的背景を有する植木産業、農業、自然をいかした地域振興を推進します。

##### ②都市拠点・田園拠点の特性を活かした機能の維持・集積・強化

- ・本市の都市拠点として池田駅周辺、石橋阪大前駅周辺、農園芸を中心とした田園拠点として細河周辺を設定し、それぞれの拠点の特性を活かした機能の維持・集積・強化に努めます。

##### ③市全体の交通ネットワークの維持

- ・「池田市地域公共交通計画」に基づき、バスを中心とした公共交通による市域全体の交通ネットワークと、周辺から本市へアクセスする広域の交通を担う池田・石橋阪大前の都市拠点のターミナル機能を維持します。
- ・都市拠点と田園拠点、生活拠点、あるいは核や拠点同士を結ぶ、バスなどの公共交通を軸とした交通ネットワークを維持し、拠点周辺の地域の利便性を確保します。
- ・「池田市バリアフリーマスタープラン」に基づき、池田駅周辺、石橋阪大前駅周辺においては引き

続きバリアフリー化を進めます。

#### ④都市軸の交流・連携の促進

- ・都市核を結ぶ国道 176 号と南北に走る国道 423 号・173 号、さらに府道伊丹池田線等を都市軸として、交流・連携を促進します。
- ・細河地域については、新名神高速道路「箕面とどろみ IC」、「川西 IC」の供用開始により、利便性が高まる地域となることから、乱開発を防止するとともに植木園芸産業の振興に努めつつ、自然環境・景観や農業との調和を図りながら、国道 423 号・173 号の沿道については、幹線道路沿道のポテンシャルをいかした地域の活性化策のため、地区計画などを活用した土地利用を誘導することにより、本市北部の「都市軸の交流・連携」の中心となるよう、取り組んでいきます。

### (2) 日常生活圏（概ね中学校区程度）レベル

#### ①生活拠点への生活支援機能の維持・誘導

- ・日用品や食料品等の店舗、診療所などの生活拠点が位置する、日常生活を支える圏域として、概ね中学校区の範囲を基本とし、校区の特性に応じた生活機能や交通結節機能が集積した生活拠点を設定し、機能の維持・誘導を進めます。
- ・機能の維持・誘導にあたっては、必要に応じて地区計画などの手法を活用するとともに、官民連携による取組や、地域が主体となった取組（例：空き店舗・施設の活用など）の支援を行います。

#### ②生活拠点を結ぶ交通環境の改善

- ・生活拠点近傍については、「池田市バリアフリーマスタープラン」に基づき、歩道の改修、バリアフリー化、自転車利用環境整備などを図り、拠点へのアクセスの向上に努めます。
- ・現在、導入を進めているモビリティ・マネジメント※を継続し、効果等を検証しながら多様な交通手段の確保と利用増進を進めます。

※モビリティ・マネジメント

多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に転換することを促す取組。

### (3) 近隣生活圏（小学校区）レベル

#### ①地域コミュニティを基本とした地域分権・地域ビジョンのまちづくり

- ・小学校区は、集会施設や在宅介護施設・子育て支援施設やコンビニなどが位置する地域コミュニティの基礎単位であり、地域住民の意見を反映しながら、小学校区単位で将来の姿を共有し施策を推進するための「地域ビジョン」の策定を行います。
- ・現在、地域コミュニティ推進協議会による地域課題の解決に取り組んでいることから、引き続きこの地域分権の取組を進めます。

## 【生活圏（全市）】

### ＜五月山（北摂山系）＞

- ・本市のシンボルとして、緑の保全を図る
- ・市街地からの眺望を確保

### ＜猪名川・余野川＞

- ・自然を感じる貴重なオープンスペースとして保全
- ・「かわまちづくり」を検討

### ＜池田駅周辺（都市拠点）＞

- ・池田市らしさを表す五月山や、歴史・文化・観光資源などをいかし、身近な日常を楽しむ、にぎわいと交流が生まれる都市拠点の形成
- ・再開発ビルや商店街等の既存施設における機能更新やリノベーションを誘導
- ・回遊・滞在空間の形成と、道路・広場等の公共空間の利活用と一体となったりリニューアル
- ・歴史や文化に触れられる回遊性の高い交流とにぎわいの都市拠点の形成
- ・商業振興などの取組みとの連携

### ＜石橋阪大前駅周辺（都市拠点）＞

- ・昔ながらの商店街の雰囲気や大学の立地をいかした交流とにぎわいの都市拠点の形成
- ・個別建て替への誘導、狭あい道路の解消による防災性強化の重点化
- ・駅周辺を中心としたバリアフリー化や、歩行者通行の円滑化等、アクセスの向上
- ・歩行者優先の歩きやすい空間としての方策を検討
- ・地域交流等ができる拠点施設の活用と、駅周辺の修景整備

### ＜細河園芸センター周辺（田園拠点）＞

- ・市街化調整区域としての土地利用を維持しつつポテンシャルをいかし、歴史的背景を有する植木産業、農業、自然をいかした地域振興を図る拠点形成
- ・細河地域全体の交流人口、関係人口、活動人口の増加を図り、地域に活力をもたらす拠点として、官民連携による事業を推進
- ・バスを中心とした公共交通ネットワークの維持
- ・小学校跡地を活用した防災力向上、拠点整備

## 【日常生活圏（概ね中学校区）】

### ＜伏尾台生活サービス拠点＞

- ・伏尾台の住宅地の生活を支え、利便性を確保する拠点として、日常の商業・サービス機能等の確保と、暮らしの魅力を高める商店等の誘導
- ・高齢者の増加に備えたサポート機能等の充実
- ・バスを中心とした公共交通ネットワークの維持
- ・小学校・高校跡地の有効活用

### ＜呉羽の里生活サービス拠点＞

- ・周辺住宅地の生活を支える拠点として、日常の商業・サービス機能等の確保と、暮らしの魅力を高める商店等の機能維持
- ・高齢者の増加に備えたサポート機能等の充実
- ・バスを中心とした公共交通ネットワークの維持
- ・歩道等のバリアフリー化



図 2-3 生活圏と都市拠点・田園拠点・生活拠点の設定（池田市都市計画マスタープラン改訂版(ver. 2)より）

## 4 めざすべき都市の移動・交通

本市でめざすべき都市の移動・交通は、池田市都市計画マスタープラン、池田市地域公共交通計画及び池田市バリアフリーマスタープランの位置づけを十分踏まえながら、統合・総合的な方向性として下記を位置づけ、施策推進や行動の変容を図っていくものとします。

### (1) 交通手段・モードの適正な活用と相互の連携・役割分担の促進

- ・本市にある鉄道（阪急電車）・バス（阪急バス）・自動車・自転車・徒歩に加えて、新たな交通手段など、それぞれの交通手段・モードの特性に応じたすみわけ・役割分担を図り（下図参照）、市全体で、多様な移動の選択肢を提供することで、移動の利便性・快適性を確保します。

#### 目指すすがた

- ・様々な層が移動しやすく、使いやすい・持続性のある公共交通体系の構築
- ・他交通機関と連携した新たな交通の導入の検討
- ・多様な交通モードや主体の連携による移動しやすい環境の確保
- ・公共交通の利用促進に向けた意識啓発 など

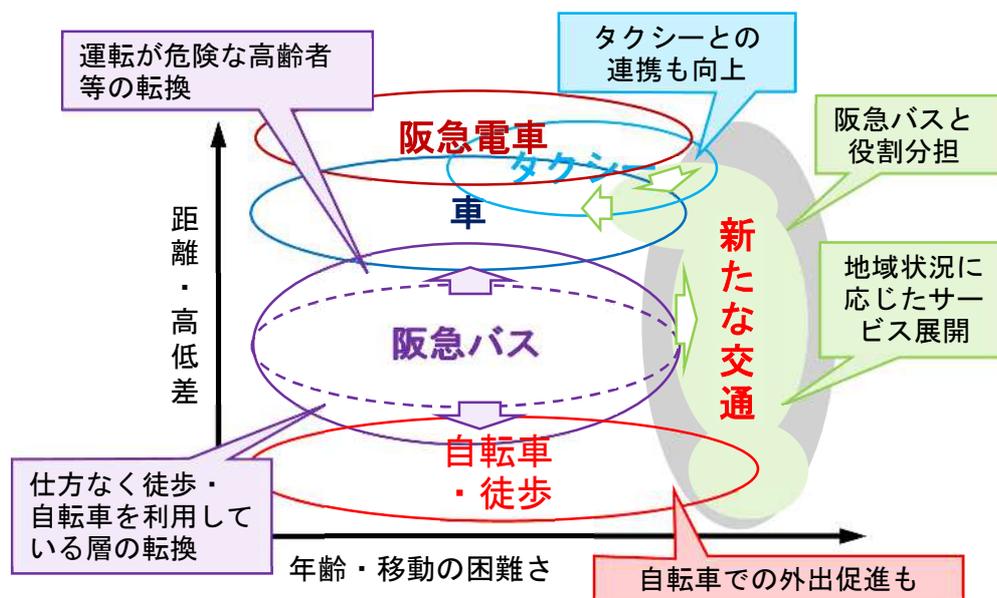


図2-4 交通手段・モードの見取りと役割分担（「池田市地域公共交通計画」より）

### (2) 「ひと中心」の交通体系への転換と、安心して歩けるまちなか環境の創出

- ・本市のまちなかのコンパクトな都市構造の特性や、ウォークブル（歩いて楽しいまちづくり）・カーボンニュートラル・気候変動への適応の観点から、人>自転車>公共交通>自動車の優先順位付けを行い、ひと中心の交通体系への転換を図ります。
- ・自動車は中～遠距離の移動、物流や移動弱者のための交通手段として活用しつつ、まちなかへの過度な流入や通過交通は抑制し、まちなかでの自動車から徒歩・自転車への市民の行動変容を促し、ひと中心で安心して歩けるまちなか環境の創出を図ります。

### (3) 鉄道・バスなど基幹公共交通の維持と利用促進

- ・鉄道やバスは、本市の都市構造や移動を支える重要な手段であり、なおかつ多くの人を輸送することで自家用車よりも1人当たりのCO2排出量を抑制する効果があります。一方で、採算性や運転手不足の問題から、その維持には乗客の確保、利用促進が必要です。
- ・鉄道・バスを本市の基幹公共交通として位置づけ、その維持と利用促進を図ります。とりわけ、モビリティ・ハブ<sup>\*</sup>の設置や、モビリティ・マネジメントほか新たな取組（貨客混載<sup>\*\*</sup>など）を通じて、基幹公共交通としての価値の向上と利用促進を図ります。

※モビリティ・ハブ

バスや自動車、自転車、シェアサイクルほか異なる交通手段を1つの拠点に集約し、さらに付帯する機能も付与し、地域社会における移動の利便性と快適性を高めるための施設。

※貨客混載

バスなどの空きスペースを利用して貨物を輸送することで、物流サービスや交通手段の持続性確保の手段として注目が集まっている。

### (4) 地域課題に応じた交通ネットワークの維持・創出と新たなモビリティ・サービスの展開

- ・本市は都市構造上、大きく北部・中部・南部と区分され、それぞれに地域特性に応じた移動・交通の課題があります。それぞれの課題に応じて、交通ネットワークの維持・創出とともに、従前の交通に加え、自動運転やシェアモビリティ、小型モビリティなど、多様に生まれるサービスを積極的に活用、実証しながら、地域の移動の円滑化と外出機会の創出、それらを通じた交流や活性化を図ります。

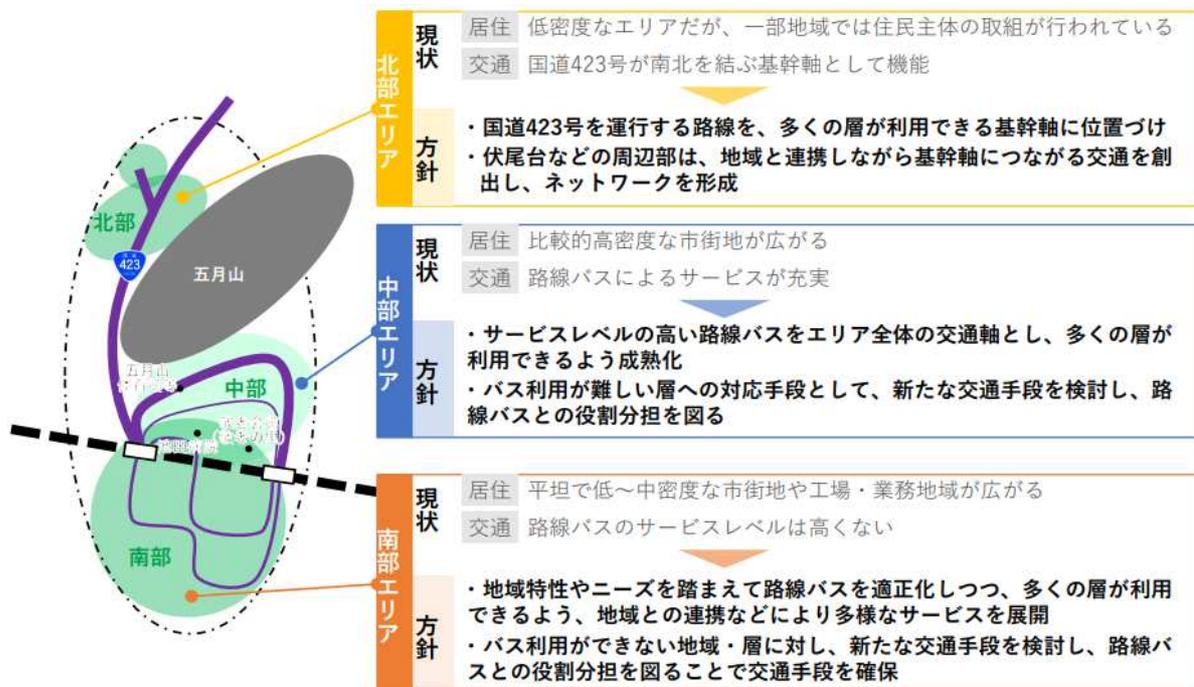


図 2-5 公共交通ネットワークのイメージ（「池田市地域公共交通計画」より）

#### (5) 多くの人が集まり行きかうエリアを中心とした、安全で移動しやすい環境の整備

- ・多くの人が集まり行きかうエリア（駅周辺、商店街、公共施設、商業施設、医療施設、公園など）を中心に、その移動を快適で円滑なものにするため、安全で移動しやすい環境の整備を図ります。
- ・特に、「バリアフリーマスタープラン」で位置付けられている「移動等円滑化促進地区」においては、交通結節点となる駅やバス停周辺のバリアフリー化、公共空間と民有地との接続の改善のための誘導、災害時の円滑な移動経路の確保など重点的な取組を図ります。

#### (6) 子育て層や高齢者層など移動・交通に課題を抱える世代・エリアにフォーカスした交通まちづくり（「モビ・まち」）の展開

- ・本市の郊外部、斜面地の住宅地は、子育て層や高齢者にとって地区内の移動や駅などへのアクセスが困難な場所も存在しており、暮らしにくさに繋がっています。また、駅周辺での回遊性向上や観光施設等へのアクセスの向上も課題となっています。
- ・こうしたエリアや世代の課題にフォーカスし、地域の活性化・定住促進・観光回遊行動の促進といった観点から、官民で連携し、交通・モビリティを通じた解決を図るまちづくり（「モビ・まち」）の展開を図ります。

## 第4章 誘導区域等

---

### 1 誘導区域等の考え方

前述しためざすべき都市の骨格構造を実現するため、法に基づく誘導区域・誘導施設を設定し、都市機能及び居住の誘導を図ります。

#### (1) 都市機能の誘導に関する基本的な考え方

- 本市は、比較的コンパクトで生活サービス機能や公共交通サービスなどが整った市街地環境を有していますが、今後、人口減少や超高齢社会に直面していくなかで現在の生活利便性を維持し続けていくためには、必要な生活サービス機能を計画的に配置していくことが求められます。
- また、中心市街地活性化を推進する本市においては、都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進していくことが必要です。あわせて、「子ども・子育て支援日本一」「教育日本一」を標榜する本市においては、子育て世代等の転出抑制とさらなる獲得に向けた居住環境の質的向上は必要不可欠です。
- そのため、都市機能誘導区域の明示と都市機能誘導に資する施策や支援措置を明らかにすることで、市街地環境の機能更新と新たな魅力の創出に寄与する都市機能誘導を推進します。

#### (2) 居住の誘導に関する基本的な考え方

- 今後、人口減少や超高齢社会に直面するなか、子どもから高齢者に至るまで様々な世代のライフスタイルにそった暮らしが可能となる居住誘導を図っていくことが必要です。
- また、昨今、気候変動の影響により豪雨災害などが頻発するなか、災害の危険性についての情報を明示し適切な対策を講じるとともに、より安全な暮らしが可能となる居住誘導を図っていくことが必要です。
- そのため、居住誘導区域を明示し、子育て支援や住み替え支援、災害対策などの各種施策を講じることで良好な居住環境の形成を図るとともに、様々な世代が暮らしやすい地域特性に応じた生活サービス機能や公共交通サービス、地域コミュニティの維持・確保によってさらなる居住誘導を推進します。

### (3) めざすべき都市の骨格構造に基づく区域設定の考え方

#### ■都市機能誘導区域

- ・ 商業や子育て支援、教育文化等の都市機能の集約・立地を誘導し、生活サービスの効率的な提供を図る区域（法第81条第2項第3号）

##### ①都市核における拠点性を高める都市機能の誘導

- ・ 本市の都市拠点として、池田駅周辺、石橋阪大前駅周辺の2つの拠点を設定し、それぞれの特性を活かした機能の維持・集積・強化に努めることとしています。
- ・ このうち、生活圏（全市）の観点から、商業や子育て支援、教育文化等の都市機能の集約・立地を誘導し、生活サービスの効率的な提供を図り、拠点性を高めるべき区域として、駅周辺の都市核に都市機能誘導区域を設定し、誘導施設を定めます。

※日常生活圏（概ね中学校区）の拠点として位置づけを図っている呉羽の里生活サービス拠点については、日常生活を支える機能の維持・誘導に努めますが、都市機能誘導区域は設定しないこととします。

##### ②居住を重点的に誘導すべき区域における都市機能の誘導

- ・ 伏尾台については、人口減少・少子高齢化が著しく、地域と市の協働による子育て層定着等の取組（「伏尾台創生」）を進めており、定住人口・居住環境の維持と、にぎわいの創出のため、閉校となり利活用が検討されている学校用地に都市機能誘導区域を設定し、誘導施設を定めます。

#### ■居住誘導区域

- ・ 人口減少の中でも人口密度を維持し、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域（法第81条第2項第2号）

##### ③都市機能誘導区域の拠点性を高める居住の誘導

- ・ 都市機能誘導区域として設定した池田駅周辺及び石橋阪大前駅周辺の拠点性を高めるため、都市機能誘導区域から歩いて暮らせる範囲に優先的に居住を誘導することとします。

##### ④都市機能誘導区域の機能を補完する居住の誘導

- ・ 上記と合わせて、都市機能誘導区域の機能を補完すべく、めざすべき都市構造で位置づけた「生活サービス拠点」の周辺にも居住を誘導することとします。

## 【生活圏（全市）】

### <五月山（北摂山系）>

- ・本市のシンボルとして、緑の保全を図る
- ・市街地からの眺望を確保

### <猪名川・余野川>

- ・自然を感じる貴重なオープンスペースとして保全
- ・「かわまちづくり」を検討

### <池田駅周辺（都市拠点）>

- ・池田市らしさを表す五月山や、歴史・文化・観光資源などをいかし、身近な日常を楽しむ、にぎわいと交流が生まれる都市拠点の形成
- ・再開発ビルや商店街等の既存施設における機能更新やリノベーションを誘導
- ・回遊・滞在空間の形成と、道路・広場等の公共空間の利活用と一体となったりニューラル
- ・歴史や文化に触れられる回遊性の高い交流とにぎわいの都市拠点の形成
- ・商業振興などの取組みとの連携

### <石橋阪大前駅周辺（都市拠点）>

- ・昔ながらの商店街の雰囲気や大学の立地をいかした交流とにぎわいの都市拠点の形成
- ・個別建て替えの誘導、狭あい道路の解消による防災性強化の重点化
- ・駅周辺を中心としたバリアフリー化や、歩行者通行の円滑化等、アクセスの向上
- ・歩行者優先の歩きやすい空間としての方策を検討
- ・地域交流等ができる拠点施設の活用と、駅周辺の修景整備

### <細河園芸センター周辺（田園拠点）>

- ・市街化調整区域としての土地利用を維持しつつポテンシャルをいかし、歴史的背景を有する植木産業、農業、自然をいかした地域振興を図る拠点形成
- ・細河地域全体の交流人口、関係人口、活動人口の増加を図り、地域に活力をもたらす拠点として、官民連携による事業を推進
- ・バスを中心とした公共交通ネットワークの維持
- ・小学校跡地を活用した防災力向上、拠点整備

## 【日常生活圏（概ね中学校区）】

### <伏尾台生活サービス拠点>

- ・伏尾台の住宅地の生活を支え、利便性を確保する拠点として、日常の商業・サービス機能等の確保と、暮らしの魅力を高める商店等の誘導
- ・高齢者の増加に備えたサポート機能等の充実
- ・バスを中心とした公共交通ネットワークの維持
- ・小学校・高校跡地の有効活用

### <呉羽の里生活サービス拠点>

- ・周辺住宅地の生活を支える拠点として、日常の商業・サービス機能等の確保と、暮らしの魅力を高める商店等の機能維持
- ・高齢者の増加に備えたサポート機能等の充実
- ・バスを中心とした公共交通ネットワークの維持
- ・歩道等のバリアフリー化

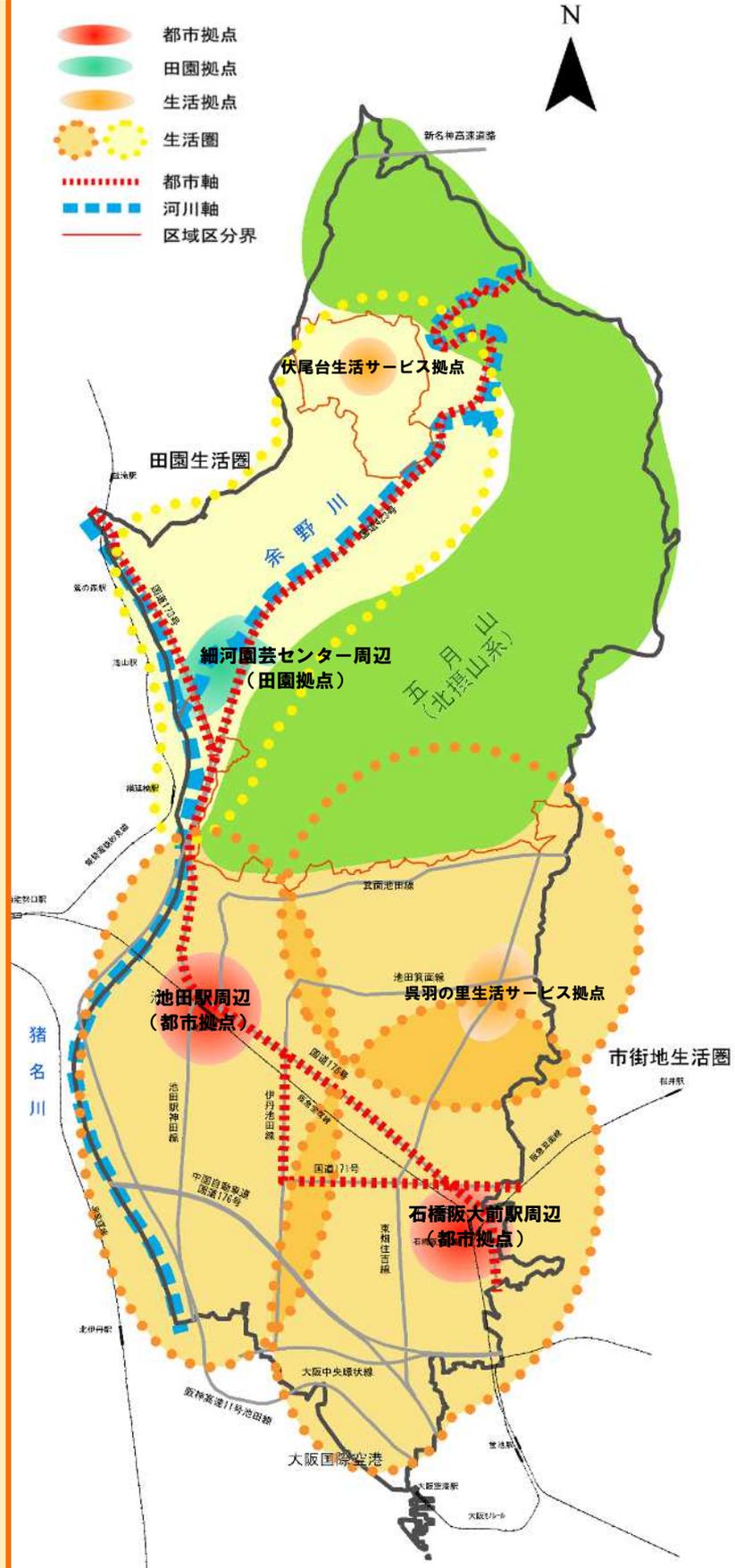


図 4-1 立地適正化計画でめざす都市の骨格構造（池田市都市計画マスタープラン改訂版(ver. 2)より）

## 2 都市機能誘導区域・誘導施設

### (1) 都市機能誘導区域

前述の「都市機能の誘導に関する基本的な考え方」及び「めざすべき都市の骨格構造に基づく区域設定の考え方」を踏まえ、本市における都市機能誘導区域は次のとおりとします。

都市機能誘導区域面積：90ha	市街化区域（1,088ha）に占める割合：8.27%
池田駅周辺地区	：48.76ha
石橋阪大前駅周辺地区	：35.25ha
伏尾台創生拠点地区	：6.38ha

表 4-1 都市機能誘導区域の概要及び拠点づくりの目標

	都市機能誘導区域		
	池田駅周辺地区	石橋阪大前駅周辺地区	伏尾台創生拠点地区
区域の概要	「カップヌードルミュージアム 大阪池田」から「五月山動物園」をつなぐ池田駅周辺エリア	「石橋商店街」、「池田市民文化会館」、「石橋阪大前駅前公園」、「石橋玉坂公園」を含めた石橋阪大前駅周辺エリア	「伏尾台小学校」及び「池田北高等学校」の学校跡地を含めたエリア
拠点づくりの目標	来街者の回遊性を高め、今ある拠点性をさらに向上させる住・商・遊の複合的なまちづくりを図る	学生や子育て世帯も行き交う、昔ながらの商店街の雰囲気を生かしたまちづくりを図る	「子育てにやさしいまち」の実現に向け、伏尾台での暮らしを支える地域のにぎわいと交流の拠点づくりを図る

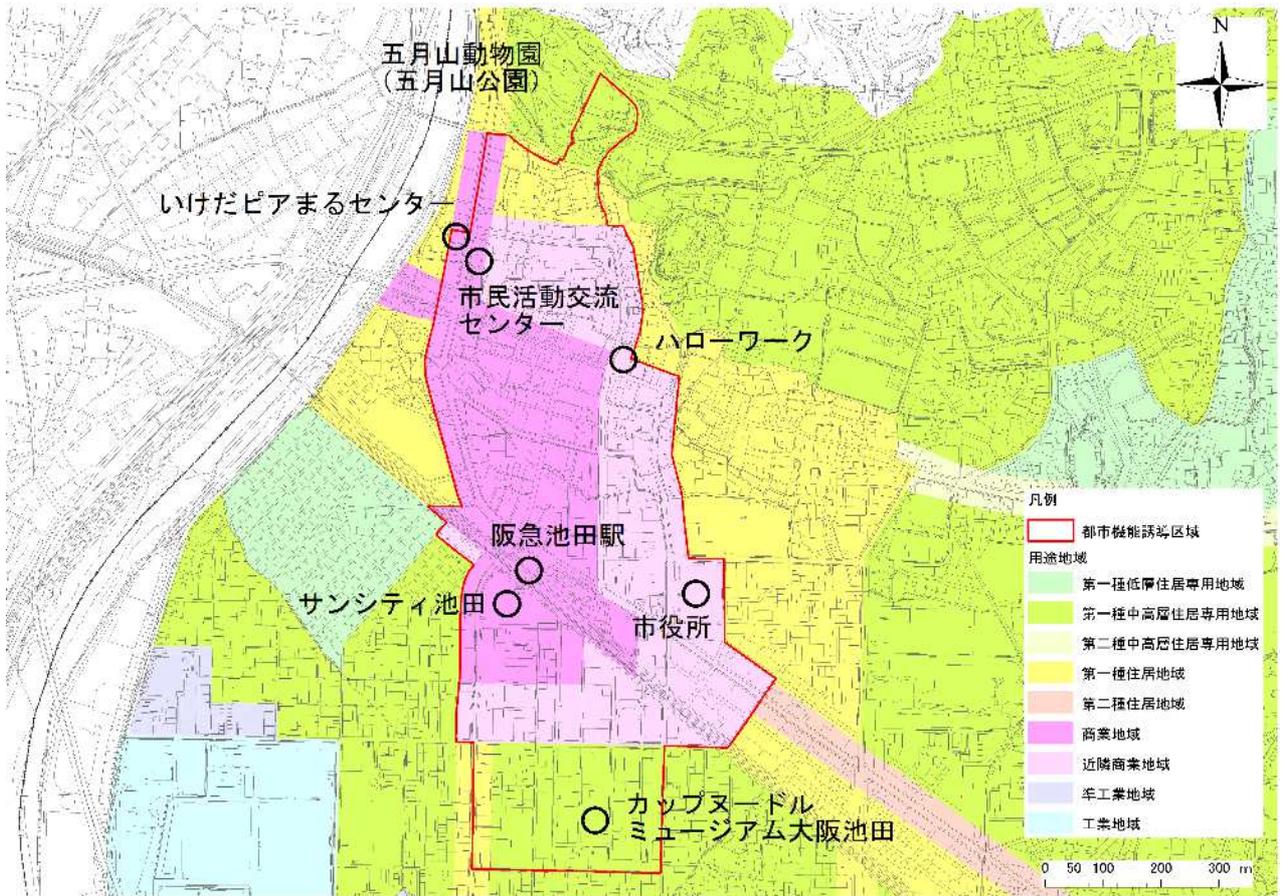


图 4-2 「池田駅周辺地区」都市機能誘導区域

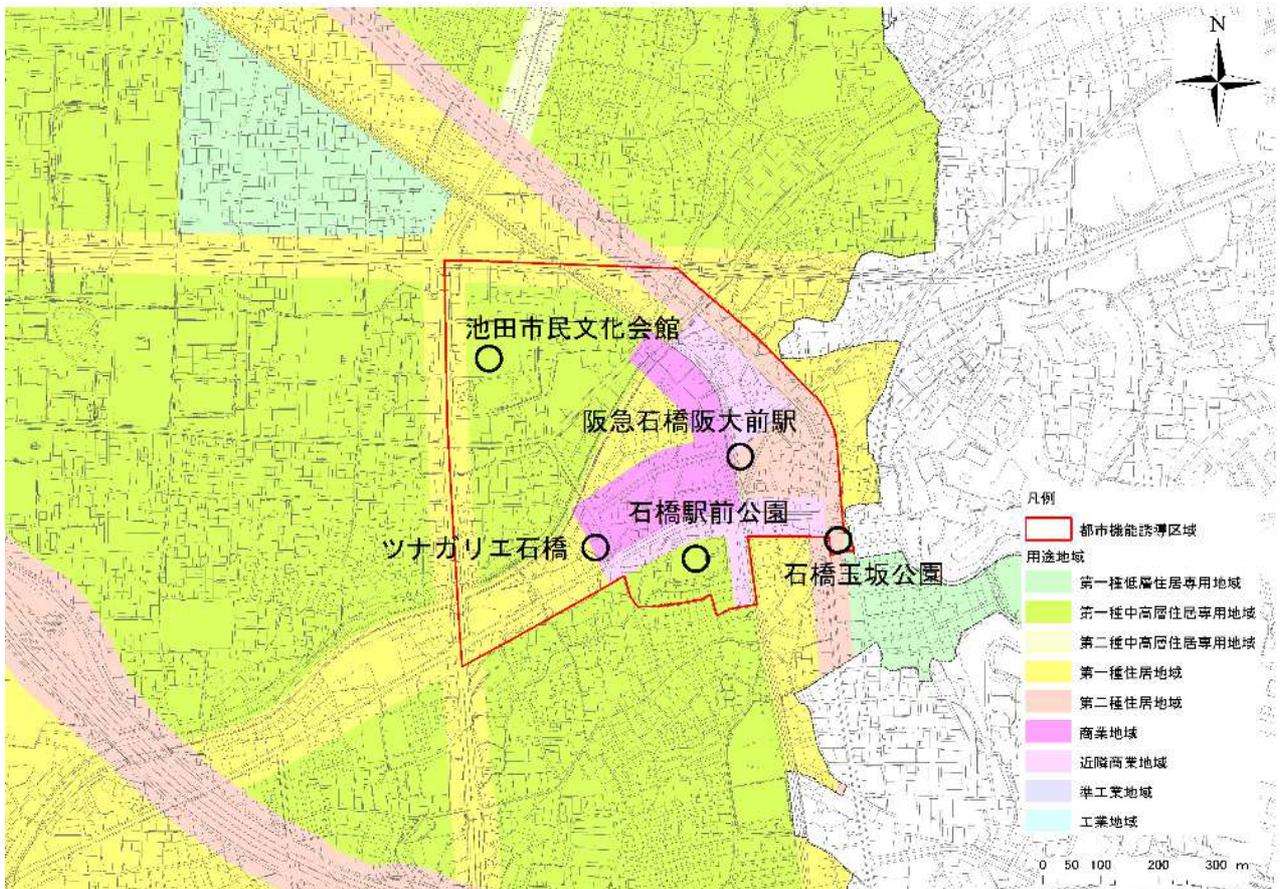


图 4-3 「石橋阪大前駅周辺地区」都市機能誘導区域

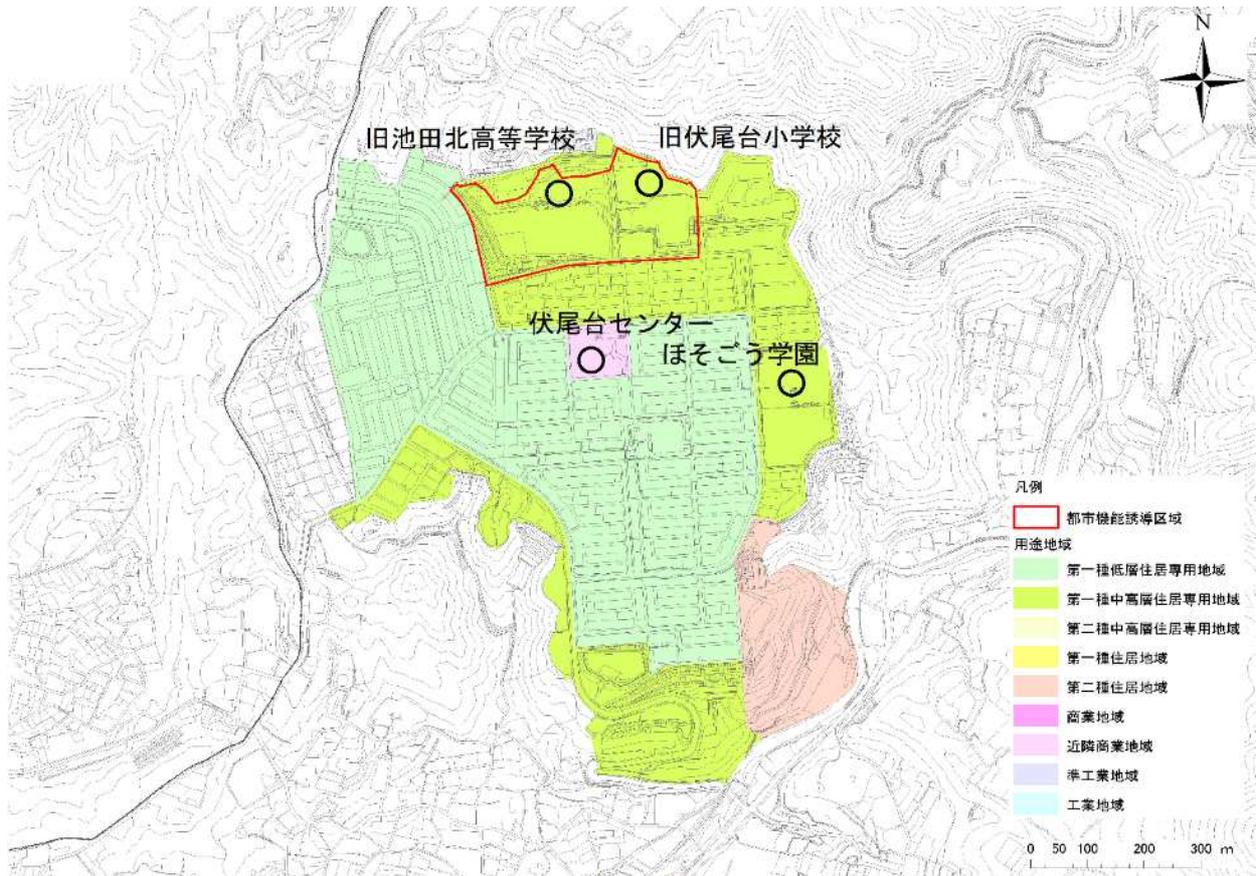


图 4-4 「伏尾台創生拠点地区」都市機能誘導区域

## (2) 誘導施設

誘導施設とは、都市における居住者の共同の福祉や利便を維持・向上させるために、都市機能誘導区域内に誘導すべき都市機能増進施設のことであり、法第 81 条第 2 項第 3 号に位置づけられています。

### ① 拠点特性からみる誘導施設の検討

#### （「池田駅周辺地区」「石橋阪大前駅周辺地区」都市機能誘導区域）

池田駅、石橋阪大前駅の両鉄道駅周辺の都市機能誘導区域は、広域からの利用が見込まれる施設を誘導施設と設定することを基本とします。

その他、生活利便施設の分布状況や関連計画における位置づけ（今後、予定している事業の有無等）、都市機能誘導区域内に存置しておくことが望ましい施設等を勘案しながら誘導施設の設定を行います。

#### （「伏尾台創生拠点地区」都市機能誘導区域）

市北部にある伏尾台では、鉄道駅からは遠隔地であるものの池田駅とのバス交通でネットワークされており移動に係る利便性は一定確保されています。そのため、引き続き現在の暮らしの利便性の維持・確保を図ることを念頭に置きつつ、人口減少・高齢化に対処した地域の活力向上に資する誘導施設の設定を行います。

さらに、オフィス機能の誘導を通じて、地域が主役となった課題解決に向けたコミュニティビジネスの展開を図るリビングラボとして場づくり等を進めます。

### ② まちづくりの方針や施策・誘導方針からみる誘導施設の検討

本市の立地適正化計画では「子育て層を中心とした若い世代が暮らしやすいまちづくり」と「駅周辺の魅力を高め、積極的にかかたくなるまちづくり」を施策・誘導方針としています。この施策・誘導方針の実現に資する機能誘導の観点から誘導施設の設定を行います。

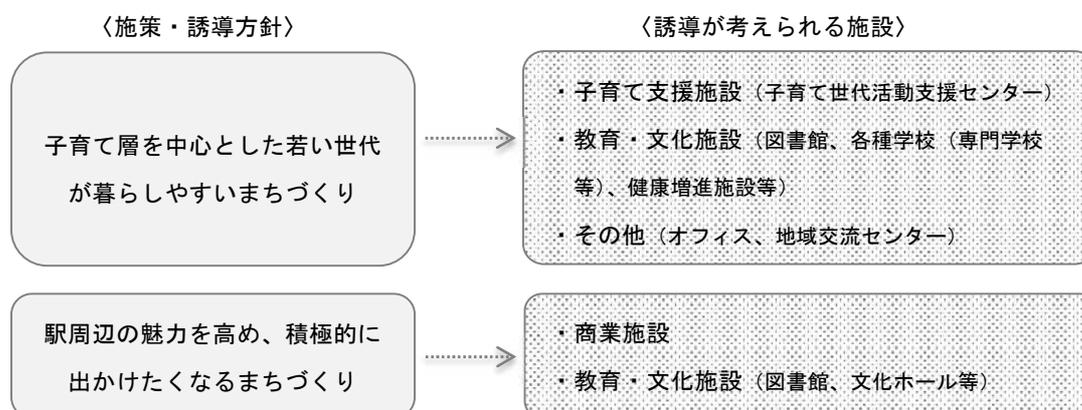


図 4-5 まちづくりの方針や施策・誘導方針からみる誘導施設

表 4-2 都市機能誘導区域における誘導施設

分類	誘導施設	都市機能誘導区域			定義
		池田駅 周辺地区	石橋阪大 前駅 周辺地区	伏尾台 創生拠点 地区	
子育て支援	子育て世代活動支援センター	○	○	— ※	子育て世代のまちなかでの活動を促進するための拠点施設 ・乳幼児の一時預かり機能を有し、子育て世代の交流や文化活動の支援や子育てに関する相談、情報提供等を行う施設
教育・文化	図書館	●	●	—	図書館法第2条第1項に規定する図書館
	大学、高等専門学校、専修学校	—	—	○	学校教育法第1条に規定する大学及び高等専門学校、同法第124条に規定する専修学校
	健康増進施設	○	○	○	体育館、水泳プール、運動場等のスポーツ施設及び集会場機能を備えた施設
	文化ホール	—	○	—	音楽、演劇、映画など文化芸術事業のための設備を有する施設
商業	大規模商業施設 (店舗面積 1 万㎡以上)	○	—	—	「大規模集客施設の適正立地に関する運用指針（大阪府）」における大規模集客施設に相当する施設
	商業施設(店舗面積 1千～1万㎡未満)	○	○	—	大規模小売店舗立地法に基づく届出対象となる店舗面積に相当する施設
行政	市役所	○	—	—	本市の本庁舎
その他	オフィス(事務所、研究所等)	○	○	○	広く一般に供される交流機能を備える施設等を含め床面積が1000㎡以上
	地域交流センター	●	●	○	多様な世代が利用できる社会活動や趣味活動への参加等の機会を提供する施設

○：誘導 ●：誘導した施設（存置）

※ 子育て世代活動支援センターは、駅周辺等のまちなかに立地するものを対象とするため、伏尾台創生拠点地区においては位置づけをしません。地域住民相互の交流の場となる交流・活動スペース、コミュニティカフェ等、子どもから高齢者までが集える憩いの場の立地を誘導し、子育て世代の活動支援をめざします。

### 3 居住誘導区域

#### (1) 居住誘導区域の設定

前述の「居住の誘導に関する基本的な考え方」及び「めざすべき都市の骨格構造に基づく区域設定の考え方」を踏まえ、居住誘導区域は、次ページに示す考え方を総合的に考慮して設定します。

※なお、お住まいの場所が居住誘導区域外であった場合でも、その場所での居住を妨げるものでもなく、また、居住誘導区域内への移住・移転を強要するものではありません。あくまでも、災害等の危険性や、将来の市街地形成の観点から、緩やかな形で居住を誘導するための制度であり、区域外でのまとまった住宅地開発や共同住宅の建設にあたって、あらかじめ検討をお願いするものです。

居住誘導区域として望ましいエリア（拠点性を高めるためのエリア）

- ①生活利便性や公共交通の利便性が高く拠点性を高める区域
  - ・都市機能が集積する中心拠点にアクセス性の高い区域
  - ・スーパーや診療所などの日常生活の利便性の高い区域
- ②一定の人口密度（40人/ha）が維持される区域
- ③本市の施策上、重点的に居住を誘導する区域



居住誘導区域から除外するかどうか検討するエリア

- ④土地利用規制等で居住を制限している区域等  
（生産緑地地区、地区計画の区域、工業系土地利用の区域など）
- ⑤災害の危険性が高い区域等  
（土砂災害特別警戒区域、災害危険区域、浸水想定区域など）



居住誘導区域の設定

（イメージ図）

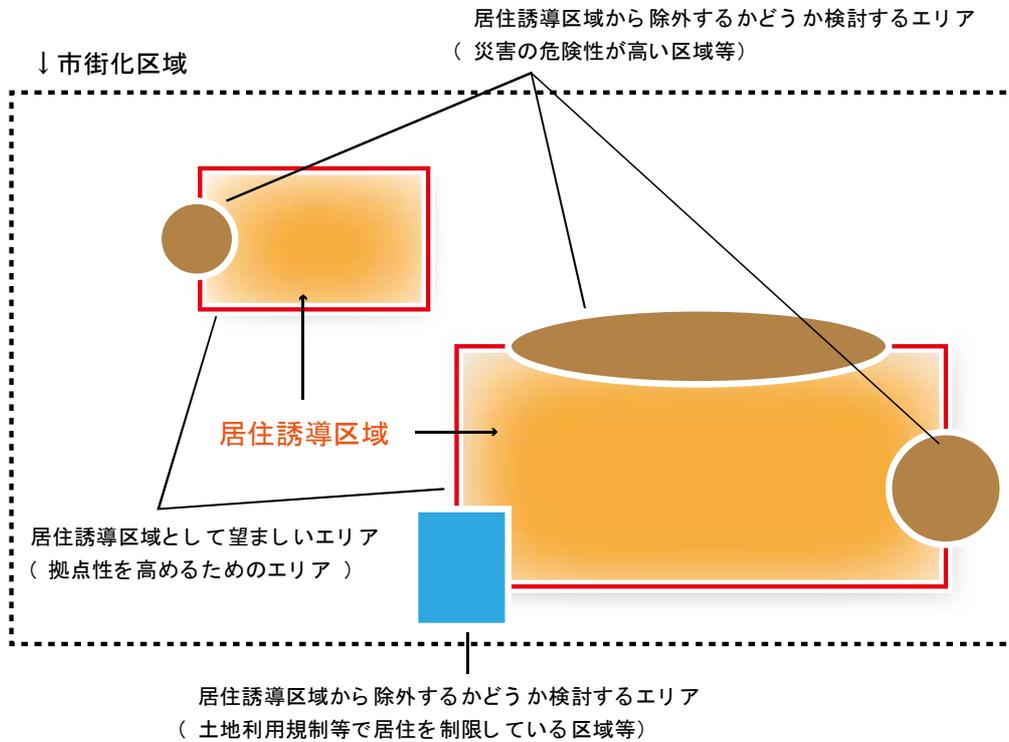


図 4-6 居住誘導区域の検討フロー

### ①生活利便性や公共交通の利便性が高く拠点性を高める区域

路線バスや徒歩で鉄道駅周辺の都市機能が集積している都市機能誘導区域にアクセスしやすい区域、スーパーやコンビニ、診療所といった生活利便施設が利用しやすい区域を、居住誘導区域として望ましいエリアの条件の一つとします。

具体的には、都市機能誘導区域及び生活軸等から歩いて暮らせるエリアとして、

- ・都市機能誘導区域である鉄道駅周辺（都市核）から概ね 1km 圏
- ・生活サービス拠点や生活軸から概ね 500m圏

については、居住誘導区域として望ましいエリアの条件の一つとします。

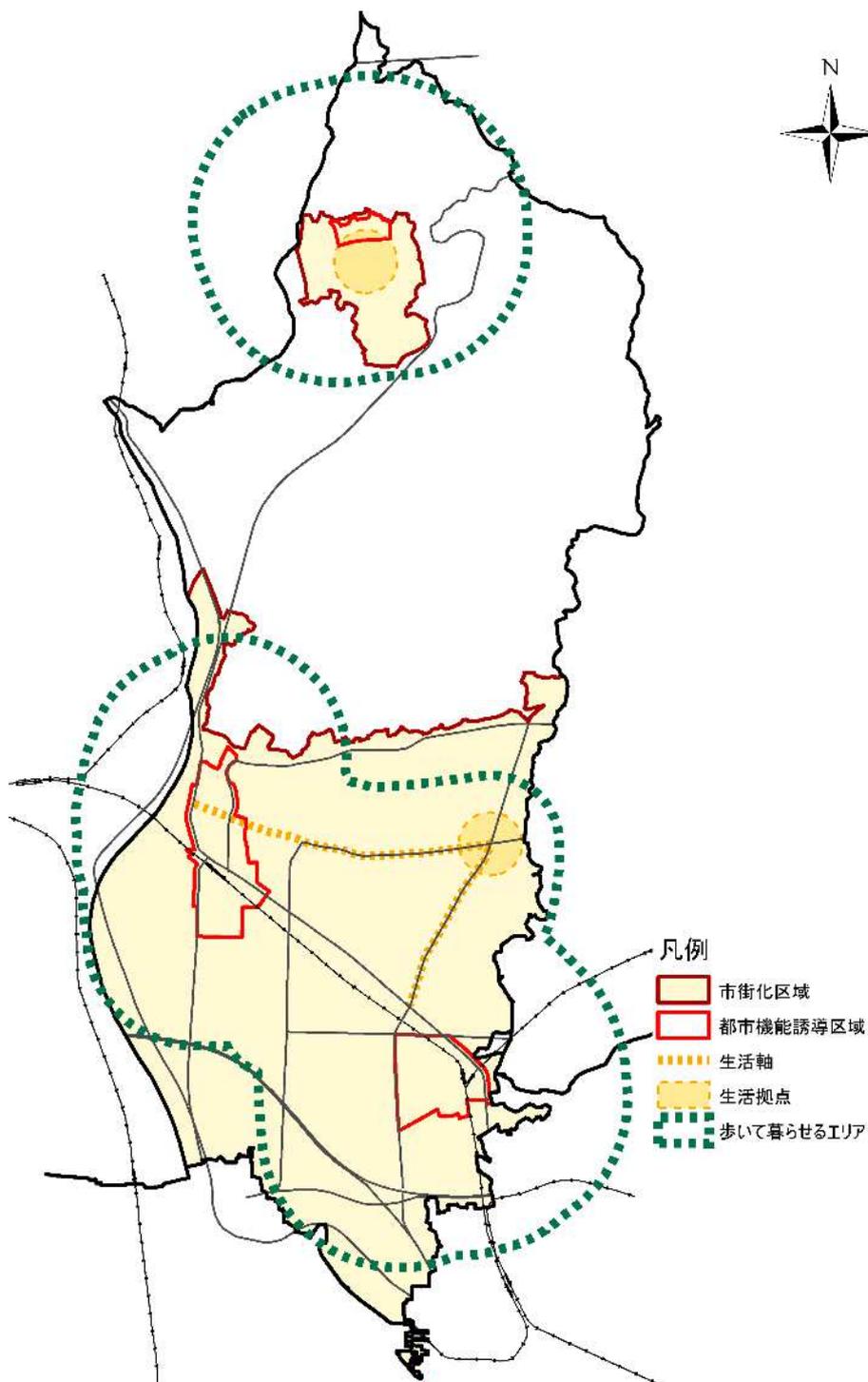


図 4-7 都市機能誘導区域等から歩いて暮らせるエリア

②一定の人口密度（40人/ha）が維持される区域

令和32年（2050）時点の将来推計において、40人/ha以上の人口密度が維持できる区域を、居住誘導区域として望ましいエリアの条件の一つとします。

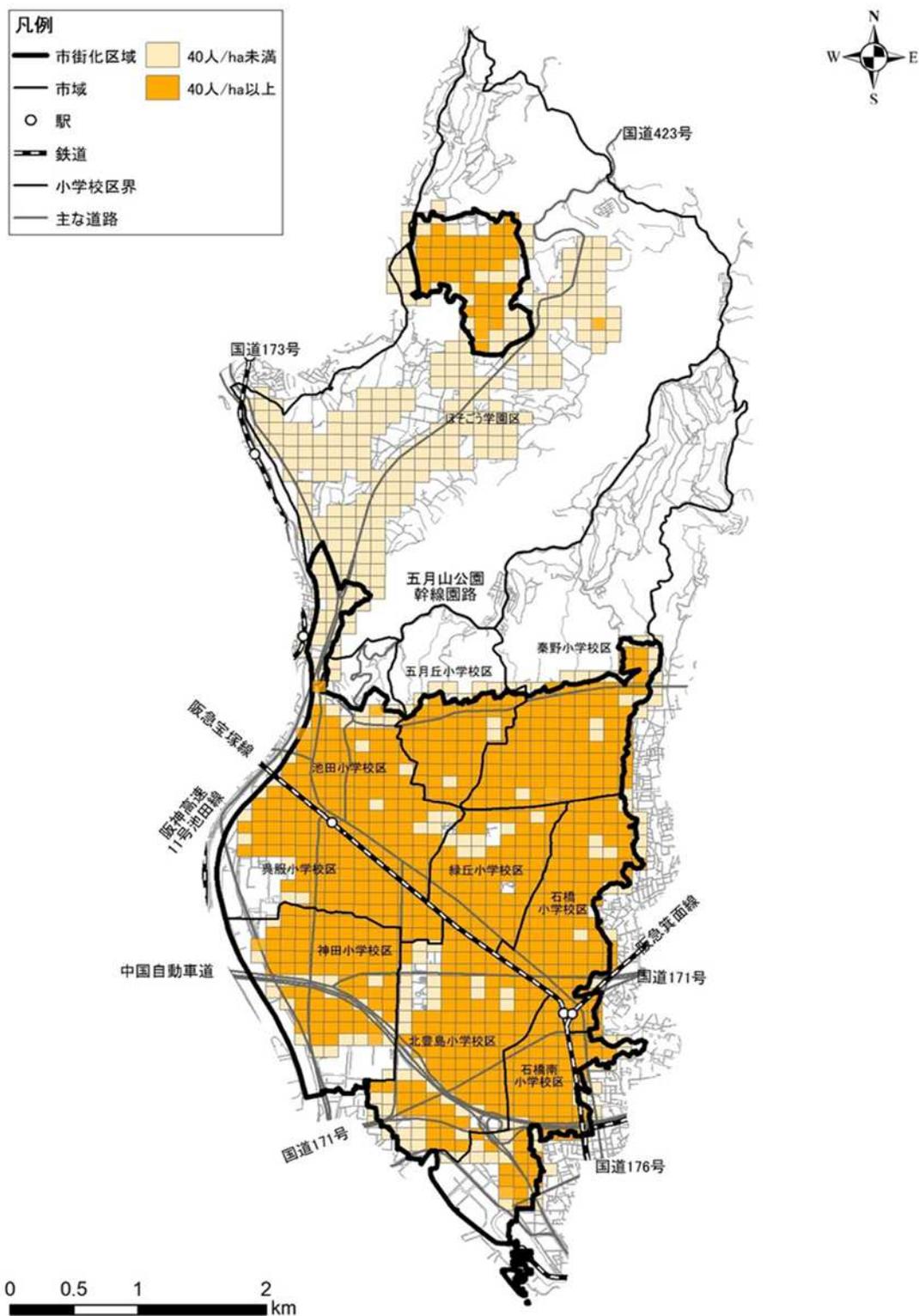


図 4-8 令和 32 年（2050）時点においても一定の人口密度が確保されるエリア

### ③本市の施策上、重点的に居住を誘導する区域

- ・ 郊外住宅地である伏尾台は、人口減少や高齢化の進行が認められますが、地元主体で提案された「伏尾台創生プラン 2020」に基づく取組や、伏尾台小学校の跡地活用の検討など伏尾台地域の創生に向けた様々な動きが展開されつつあります。
- ・ 市の政策としても、伏尾台の有するポテンシャルを最大限に活かし、ストック活用を図る必要があると強く認識していることから、郊外型の居住誘導施策とあわせて重点的に居住誘導を図っていく区域として、居住誘導区域に設定します。



図 4-9 重点的に居住を誘導するエリア

#### ④土地利用規制等で居住を制限している区域等

土地利用規制等で居住の制限が図られている以下に示す区域は、居住誘導区域に含めないもの  
とします。

- 市街化調整区域
- 池田市大阪国際空港北地区地区計画区域（用途規制のなかで住宅を禁止）
- 生産緑地地区
- 工業系の用途地域で現に工場等が立地している区域（既に大規模工場が立地している区  
域）

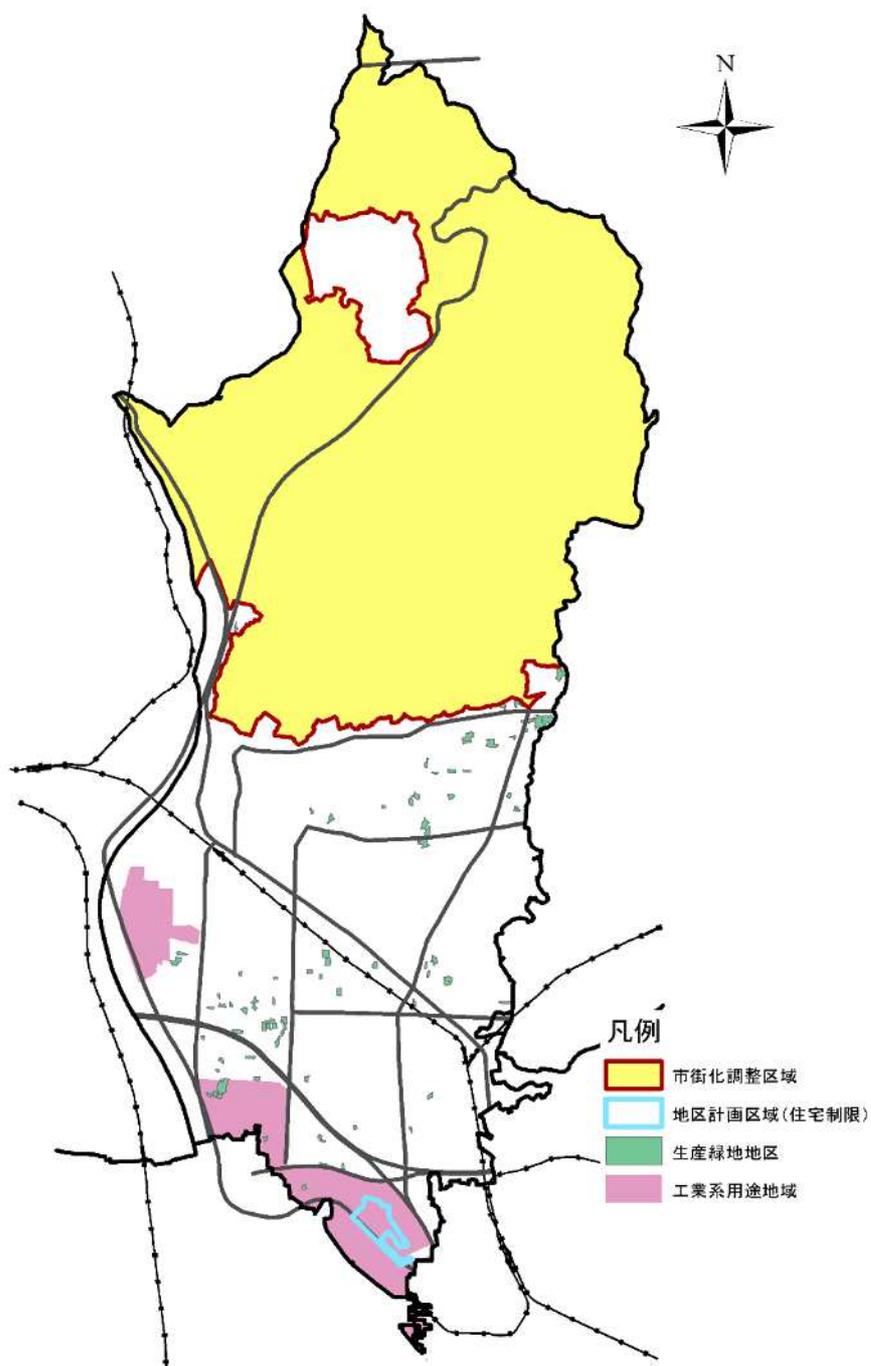


図 4-10 土地利用規制等で居住を制限している区域等のエリア

## ⑤災害の危険性が高い区域

近年の豪雨災害等の状況を鑑み、災害の危険性が高い区域として指定されている以下に示す区域は、原則、居住誘導区域に含めないものとします。

- 土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）
  - 急傾斜地崩壊危険区域
  - 災害危険区域（本市では「急傾斜地崩壊危険区域」を「災害危険区域」に指定しています。）
  - 土砂災害警戒区域（イエローゾーン）
  - 家屋倒壊等氾濫想定区域（猪名川、余野川）
  - 水防法に基づく浸水想定区域のうち、想定浸水深さ 3m以上
- ・土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）・急傾斜地崩壊危険区域・災害危険区域・土砂災害警戒区域（イエローゾーン）・家屋倒壊等氾濫想定区域については、災害の危険性を鑑みつつ、居住誘導区域に含めないものとします。
- ・家屋倒壊等氾濫想定区域については、避難場所から距離がある猪名川、余野川の沿岸部は居住誘導区域に含めないものとします。なお、避難場所から距離がない箕面川の沿岸部の家屋倒壊等氾濫想定区域については、重点的な情報発信等、災害リスクを低減するための重点的なリスク低減策を進めることで安全・安心な暮らしが図られると考え、家屋倒壊等氾濫想定区域に指定されていますが居住誘導区域に含みます。
- ・浸水想定区域については、猪名川等の河川氾濫に伴う区域が市域に見受けられ、近年の頻発する豪雨災害の状況を鑑みて、想定浸水深さが 3m以上のエリアについては、原則、居住誘導区域に含めないものとします。なお、浸水想定区域のうち、想定浸水深さが 3m未満のエリアや 3m以上でも部分的な箇所については、災害に関する危険性について周知徹底を行うとともに、災害情報の伝達や避難体制の整備等、防災・減災対策を進めることで、安全・安心な暮らしが図られると考え、浸水想定区域に指定されていますが居住誘導区域に含みます。

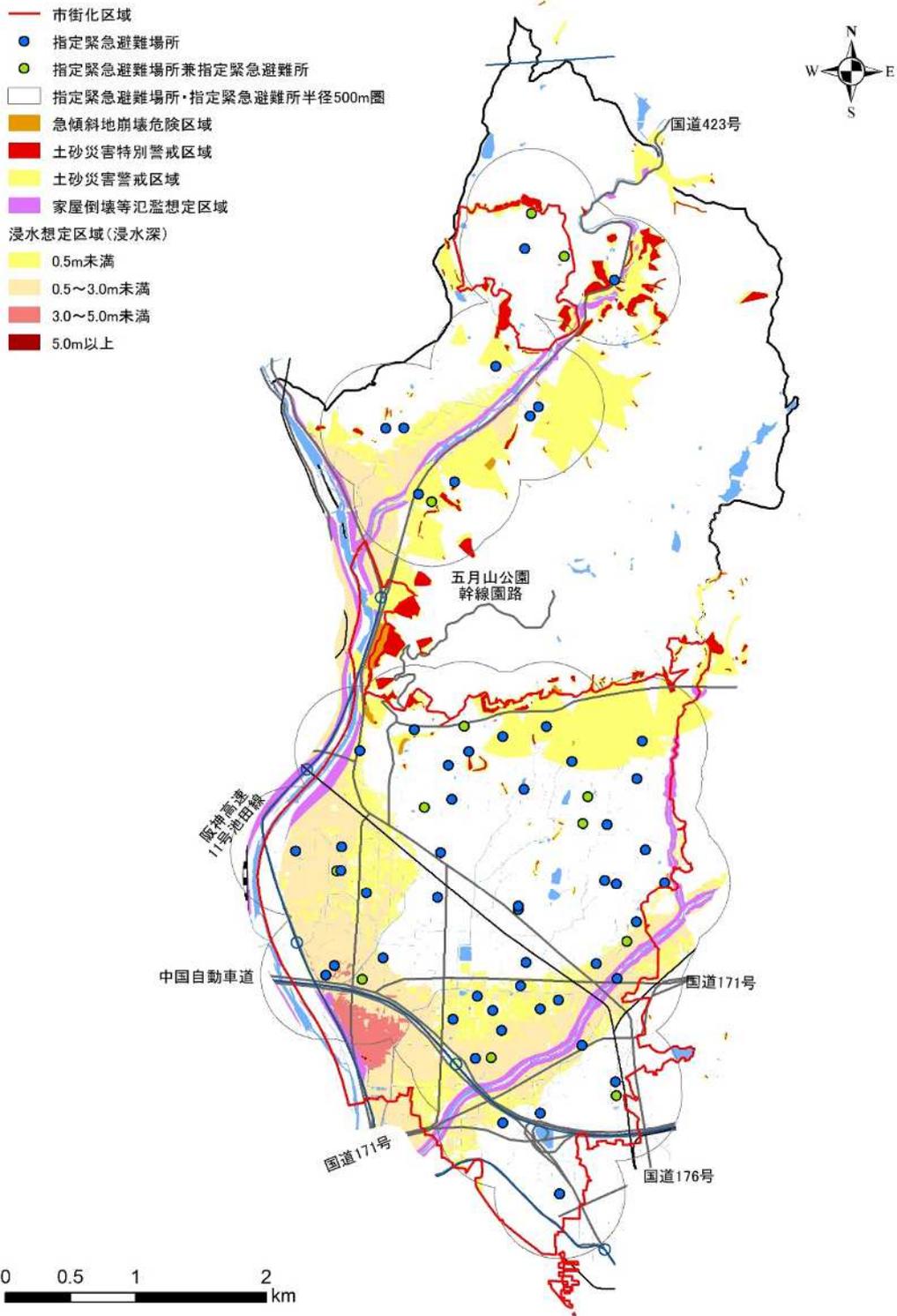


図 4-11 災害の危険性が高い区域

表 4-3 (参考) 都市計画運用指針 (国土交通省) と本市の考え方の対応

居住誘導区域設定の基本的な考え方 ※都市計画運用指針 (国)		本市の考え方	
居住誘導区域に定めることが考えられる区域	①都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域	採用する	都市機能誘導区域として設定
	②都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域	採用する	中心拠点 (都市機能誘導区域) 及び生活拠点 (生活サービス拠点、生活軸) から歩いて暮らせる区域 ①中心拠点から 1km 以内 ②生活拠点から 500m 以内
	③合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域	—	該当無し
含まない	①市街化調整区域	採用する	(都市計画法第 7 条第 1 項)
	②災害危険区域のうち、条例による建築が禁止されている区域 (居住用)	—	該当無し
	③農用地区域 (農振法)、農地もしくは採草放牧地 (農地法)	—	該当無し
	④特別地域 (自然公園法)、保安林区域、保安林予定森林区域、保安施設地区 (予定地区を含む) (森林法)、原生自然環境保全地域もしくは特別地区 (自然環境保全法)	—	該当無し
原則、含まない	①土砂災害特別警戒区域 (レッドゾーン)	採用する	(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) : 該当あり
	②津波災害特別警戒区域	—	該当無し
	③災害危険区域 ※	採用する	(建築基準法第 39 条) : 該当あり
	④地すべり防止区域 (地すべり等防止法)	—	該当無し
	⑤急傾斜地崩壊危険区域	採用する	(急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第 3 条第 1 項) : 該当あり
適当でないと判断のうえ、含まない	①土砂災害警戒区域 (イエローゾーン)	採用する	(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 6 条第 1 項) : 該当あり
	②津波災害警戒区域	—	該当無し
	③浸水想定区域 (水防法)	採用する	(水防法第 14 条第 1 項) : 該当あり ⇒河川の氾濫や浸水被害は、他の災害に比して気象予測や河川水位の観測データ等からある程度の予測が可能であるが、家屋倒壊等氾濫想定区域については直ちに避難が必要であること、また、浸水深が 3m を超えると、2 階建て住宅の床面が浸水することから、避難が遅れた場合でも垂直避難が出来ない危険な状況に陥るため、3m を超えるエリアは原則、居住誘導区域に含まない。
	④都市洪水想定区域、都市浸水想定区域 (特定都市河川浸水被害対策法)	—	該当無し
	⑤津波浸水想定における浸水の区域、災害の発生の恐れのある区域	—	該当無し
	⑥その他災害の発生の恐れのある区域	—	該当無し
	⑦その他	—	該当無し
慎重に判断を行うことが望ましい	①住宅の建築が制限されている区域 (工業専用地域、流通業務地区等)	—	該当無し
	②条例により住宅の建築が制限されている区域 (特別用途地区、地区計画等)	採用する	(池田市大阪国際空港北地区地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例) : 該当あり ⇒当該エリアは居住誘導区域に含まない。
	③過去に住宅地を進めたものの、居住集積が実現しない区域で、居住誘導を図るべきでないと市町村が判断する区域	—	該当無し
	④工業系用途地域のうち、空き地化が進展している区域で、居住誘導を図るべきでないと市町村が判断する区域	—	該当無し

※ 災害危険区域のうち、条例による建築が禁止されている区域 (居住用) を除く。

## (2) 居住誘導区域

以上の居住誘導区域の設定の考え方を踏まえ、本市における居住誘導区域は次のとおり設定します。

居住誘導区域面積：774ha 市街化区域（1,088ha）に占める割合：71.14%

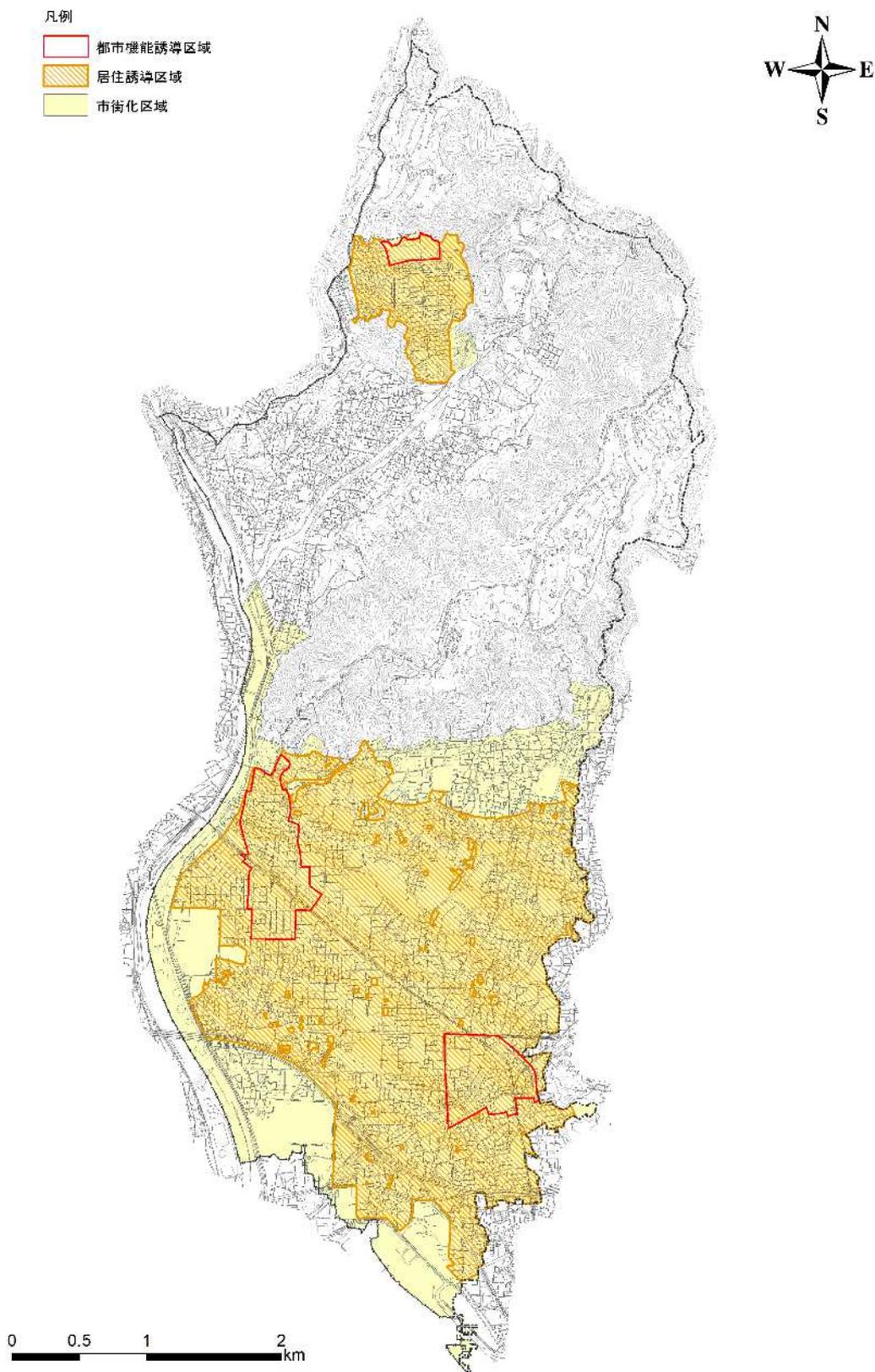


図 4-12 居住誘導区域

【 参 考 】

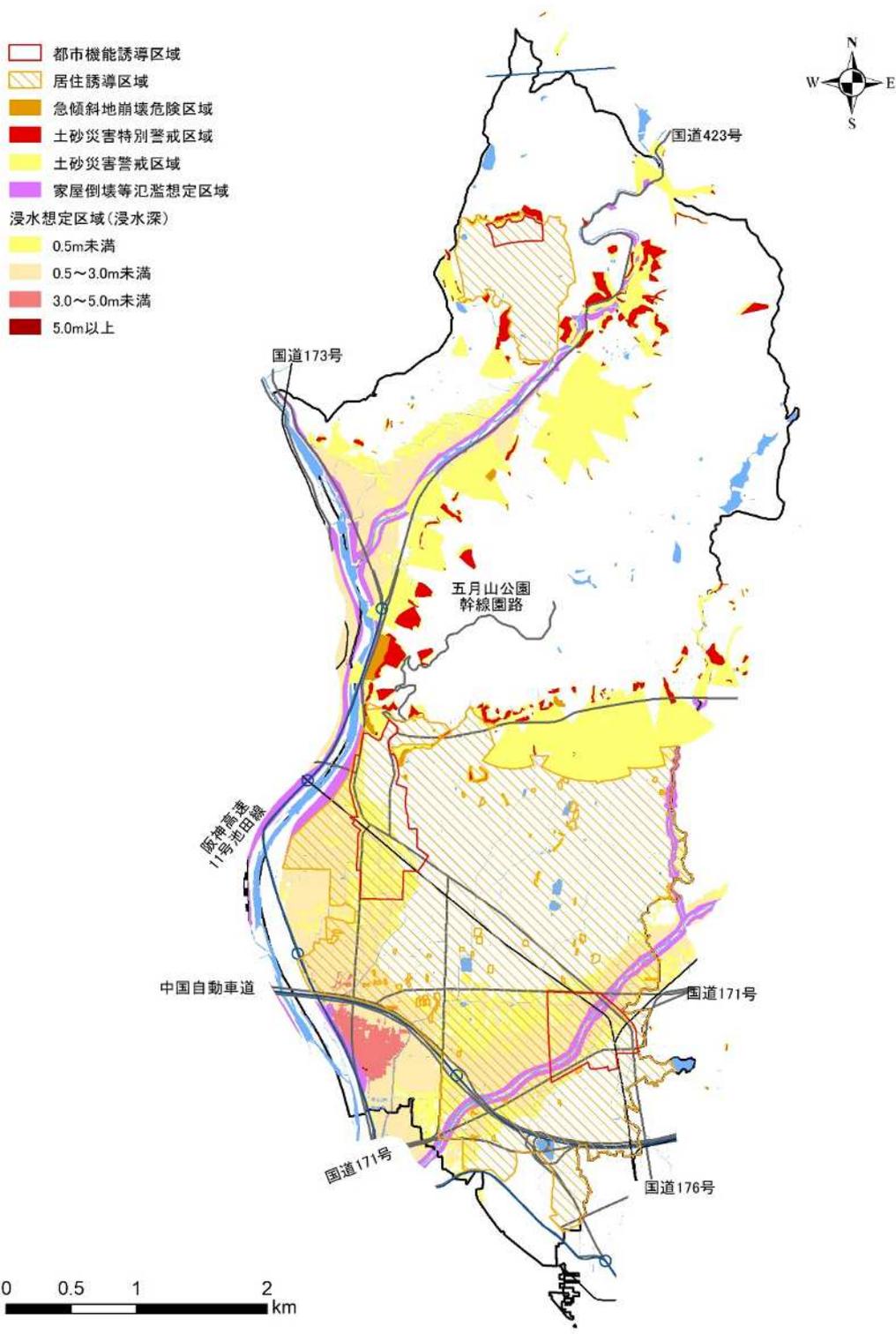


図 4-13 居住誘導区域と災害の危険性が高い区域

## 第5章 防災指針

### 1 防災指針とは

防災指針は、法第81条第2項第5号に基づき、居住誘導区域にあつては住宅の、都市機能誘導区域にあつては誘導施設の立地及び立地の誘導を図るための都市の防災に関する機能確保に関する指針です。本市においては池田市国土強靱化地域計画や池田市地域防災計画との整合を図りながら、立地適正化計画の目標を踏まえ、特に居住誘導区域における居住者の安全確保を重点としつつも、居住誘導区域外の災害リスクにも着目し、市全体での防災力の向上をめざします。

### 2 対象とする災害

防災指針で対象とする災害は、以下のとおりとします。なお、地震災害については、市内全域で災害リスクがあることから、本計画では対象外とし、地震災害を含めた総合的な都市防災の方針は池田市都市計画マスタープランで示しています。

表 5-1 対象とする災害

		対象とする災害ハザード		備考
土砂災害		土砂災害警戒区域	急傾斜 土石流	R6.8 時点データ
		土砂災害特別警戒区域	急傾斜 土石流	R6.8 時点データ
		急傾斜地崩壊危険区域 (=災害危険区域)		R6.8 時点データ
水害	洪水	浸水想定区域 計画規模 (猪名川、余野川、箕面川、神田川)		※1/100年確率 R6.9 時点データ
		浸水想定区域 想定最大規模 (猪名川、余野川、箕面川、神田川)		※猪名川 9時間総雨量 380mm 国：H28.6 時点データ 府：R2.11 時点データ
		浸水継続時間		※余野川 24時間総雨量 1,075mm、箕面川、神田川 24時間総雨量 1,150mm R2.11 時点データ
		家屋倒壊等氾濫想定区域		
	内水	浸水想定区域		※1時間 140mm(想定最大規模降雨) R28.3 時点データ

### 3 災害ハザードの状況

#### (1) 土砂災害

土砂災害警戒区域と土砂災害特別警戒区域は、主に五月山の裾野となる地域、伏尾台の周囲の地域に多く分布しています。

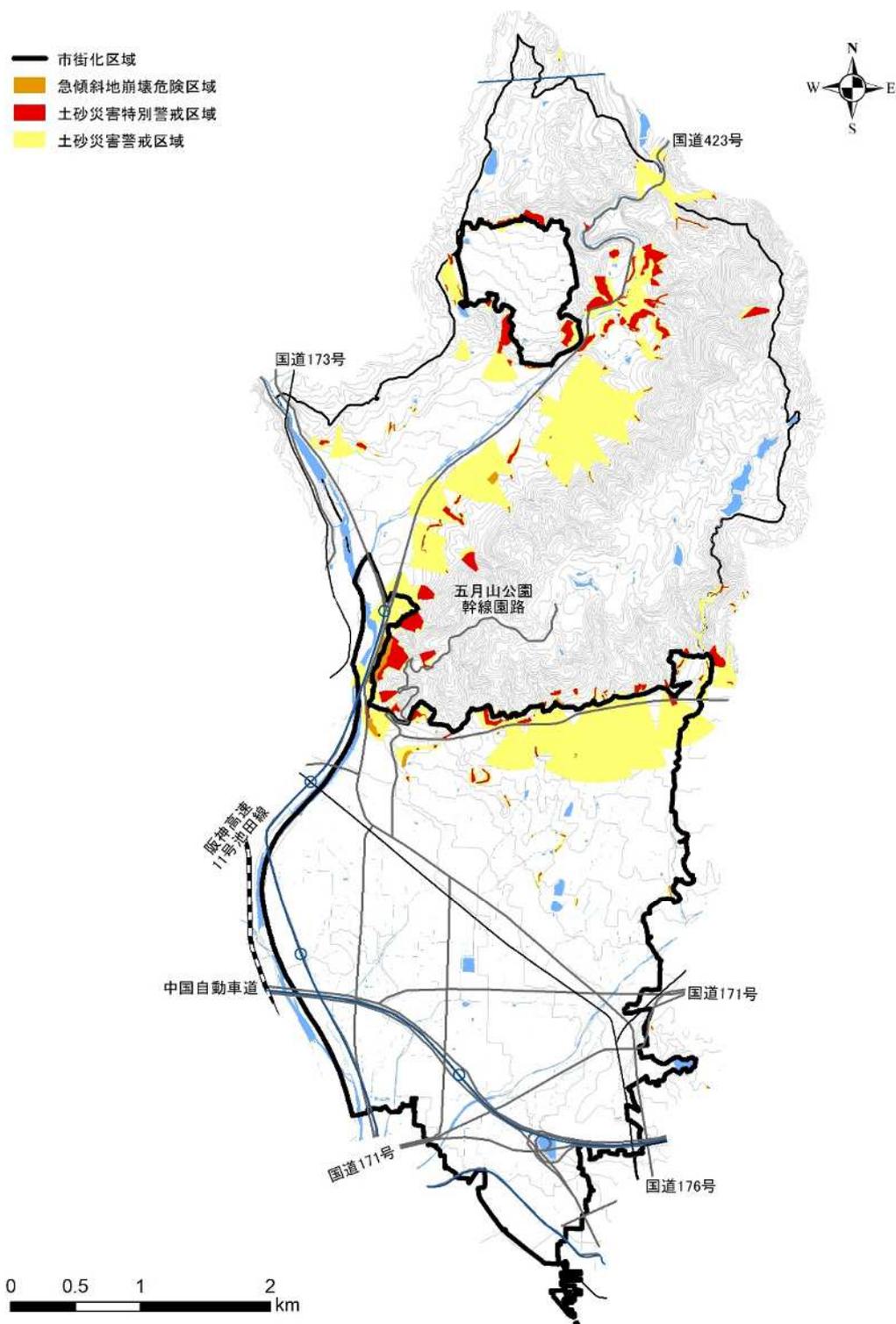


図 5-1 土砂災害

(2) 洪水（浸水想定区域 計画規模）

浸水想定区域が市街化区域の一部に存在します。主に、余野川、箕面川の沿岸部であるがいずれも想定浸水深は3m未満です。

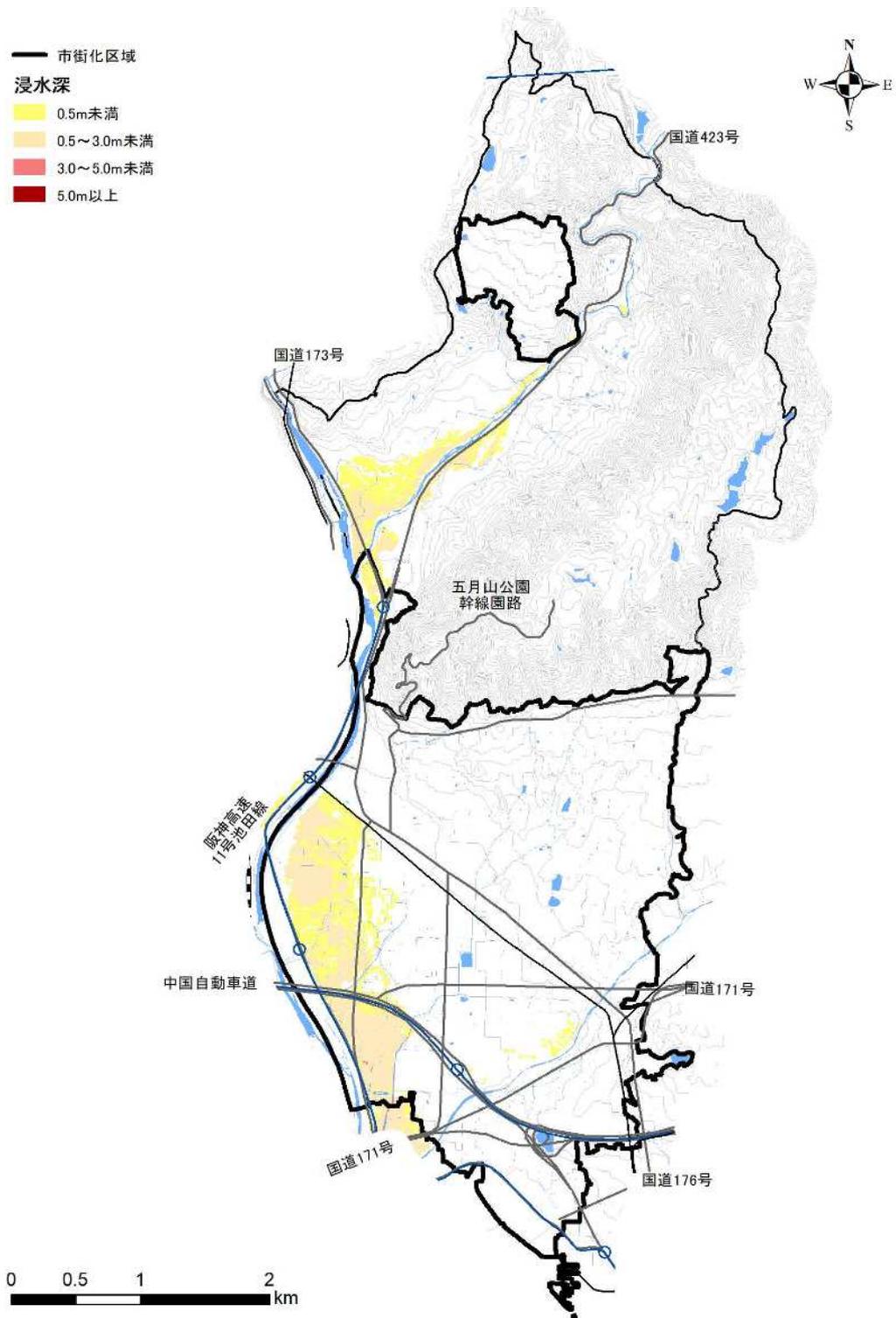


図 5-2 洪水（浸水想定区域 計画規模）

(3) 洪水（浸水想定区域 想定最大規模）

浸水想定区域が市街化区域の一部に存在します。猪名川の沿岸部には一部、想定浸水深が 3m 以上の地域が広がっています。

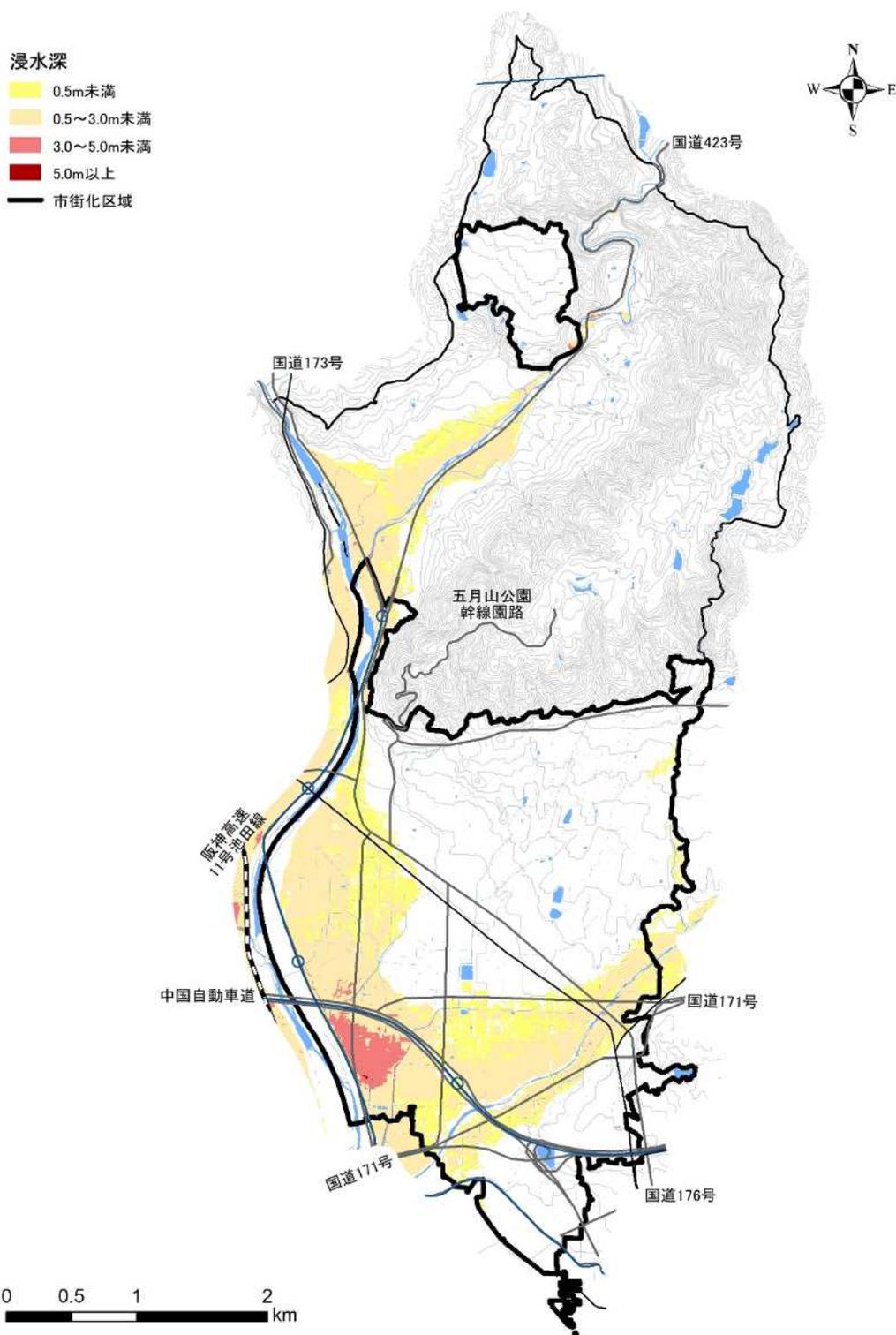


図 5-3 洪水（浸水想定区域 想定最大規模）

#### (4) 洪水（浸水継続時間）

浸水想定区域における浸水継続時間は概ね12時間未満ですが、猪名川の沿岸部には一部1日～3日未満の地域があります。

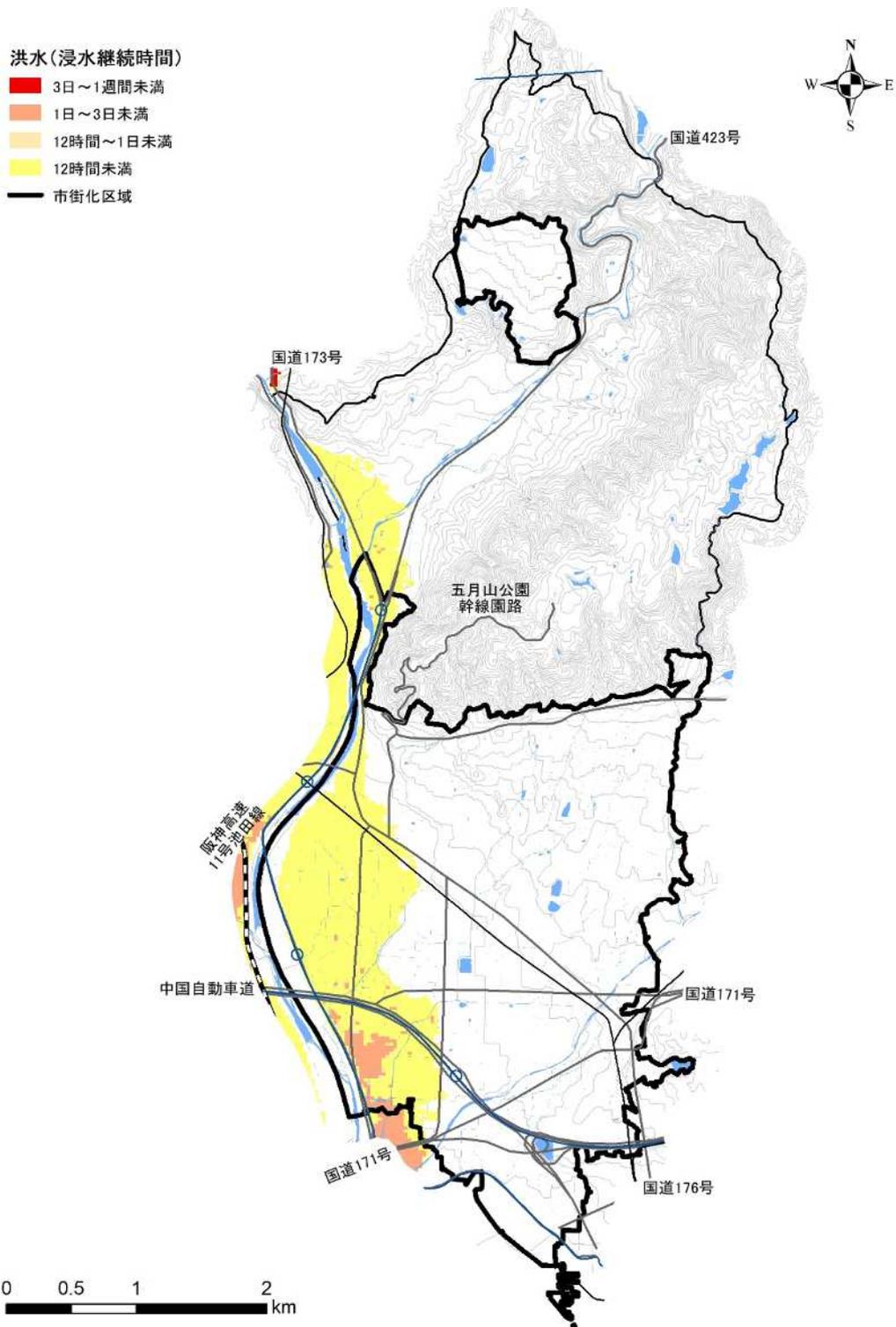


図 5-4 洪水（浸水継続時間）

(5) 洪水（家屋倒壊等氾濫想定区域）

家屋倒壊等氾濫想定区域が各河川の沿岸部に指定されています。

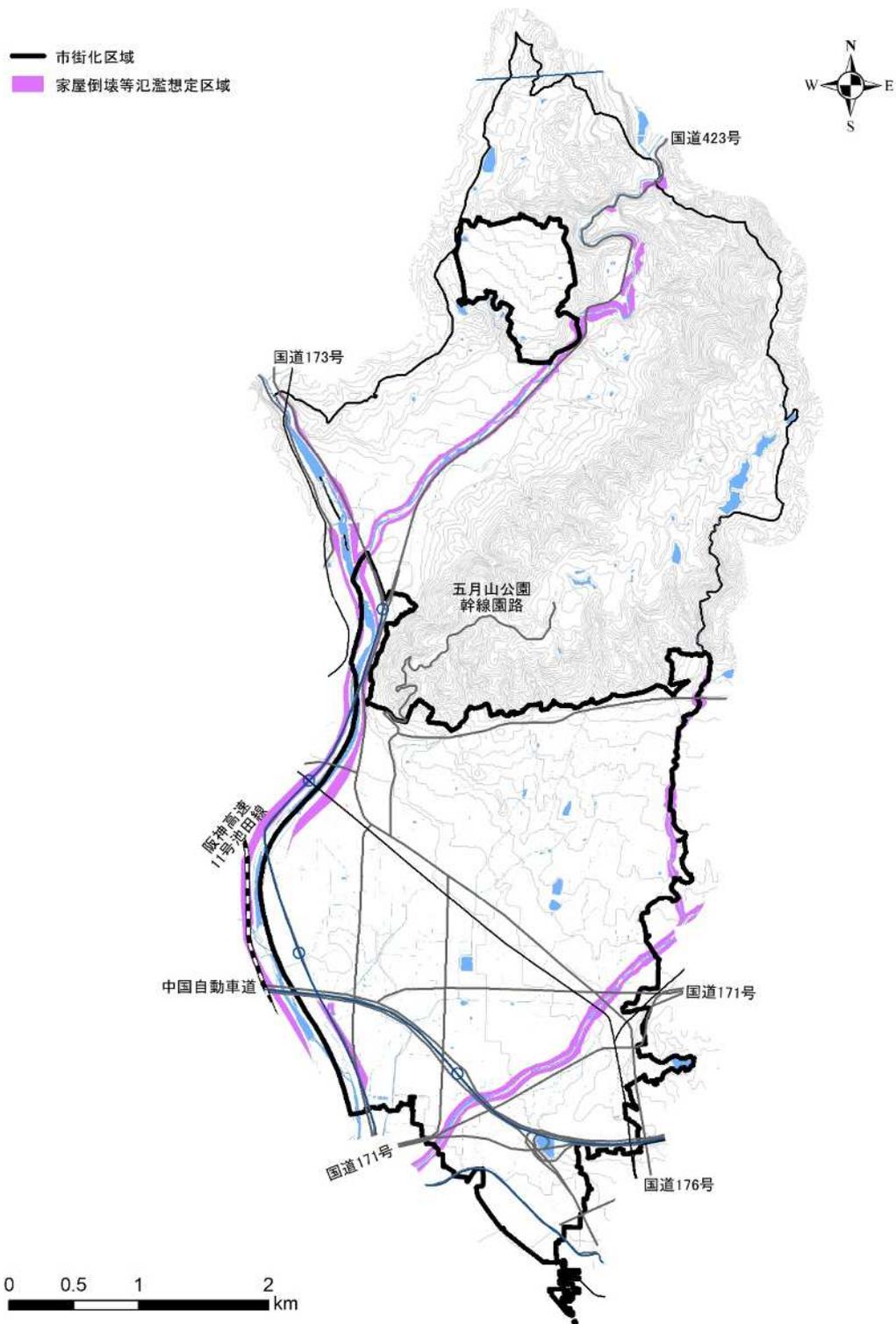


图 5-5 洪水（家屋倒壊等氾濫想定区域）

### (6) 内水（浸水想定区域）

浸水想定区域が市街化区域に広く広がっています。時間最大雨量 115 mm/h（既往最大降雨）に対して想定浸水深 0.5m以上の地区が広がる城南・神田地区では令和元年度以降、雨水調整池や貯留施設等の整備を重点的に進め事業が完了しました。しかし、本市では水防法に基づく内水浸水想定区域図は現時点で未作成であり、令和7年度に想定最大規模降雨（147mm/h）の浸水シミュレーションを行い、浸水想定区域の指定を行う予定です。（下図は平成27年度に作成した内水浸水想定区域図（時間最大雨量 140mm/h））

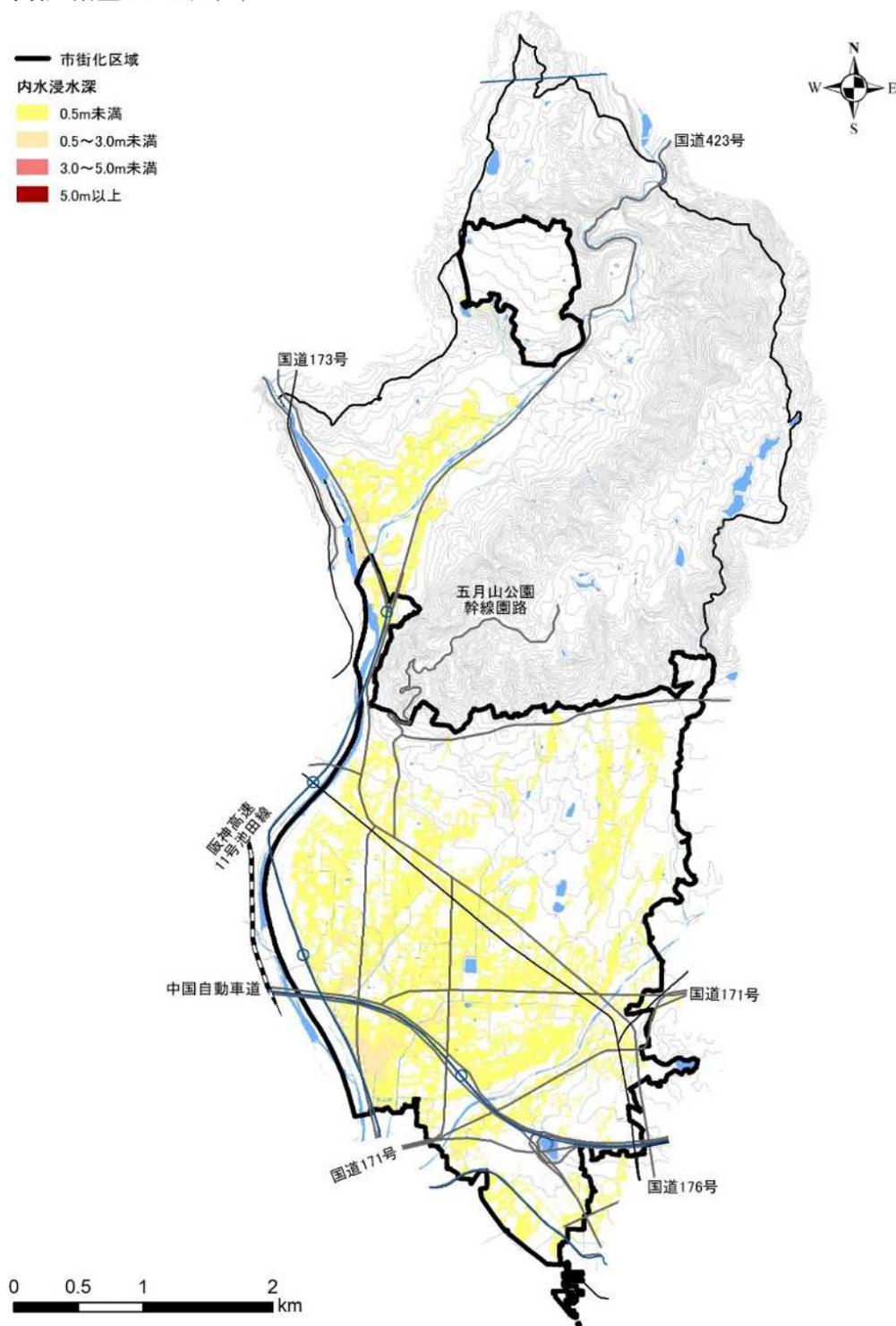


図 5-6 内水（浸水想定区域）

## 4 災害リスク分析

災害ハザード情報と都市情報の重ね合わせ分析を行い、災害リスクの見える化を図るとともにリスクの分析を行いました。

表 5-2 災害リスクと分析の視点

	分析の視点	災害ハザード情報	重ね合わせる都市情報
土砂 災害	移転や家屋改修、避難体制の強化が必要な地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土砂災害特別警戒区域</li> <li>・土砂災害警戒区域</li> <li>・急傾斜地崩壊危険区域 (=災害危険区域)</li> </ul>	・人口
	避難先の安全性		・緊急避難場所、避難所
	施設の安全性/避難体制強化の必要性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・集客施設</li> <li>・要配慮者利用施設</li> </ul>
洪水	避難体制の強化が必要な地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水想定区域(想定最大規模)</li> </ul>	・人口
	避難先の安全性		・緊急避難場所、避難所
	垂直避難ができず、避難場所までも遠い建物の確認	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水想定区域(想定最大規模)</li> <li>・家屋倒壊等氾濫想定区域</li> </ul>	・住宅数、階数/緊急避難場所、避難所
	施設の安全性/避難体制強化の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水想定区域(想定最大規模)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集客施設</li> <li>・要配慮者利用施設</li> </ul>
内水	避難体制の強化が必要な地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水想定区域</li> </ul>	・人口
	避難先の安全性		・緊急避難場所、避難所
	施設の安全性/避難体制強化の必要性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・集客施設</li> <li>・要配慮者利用施設</li> </ul>

### (1) 土砂災害と人口

五月山の裾野となる地域では、人口密度の高いエリア（人口密度 100 人/ha 以上）に、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域が指定されている地域が面的に広がっています。

近年では、土砂災害警戒区域に近い地域において、自主防災組織の活性化支援や避難行動要支援者の個別避難計画策定促進等を行っています。

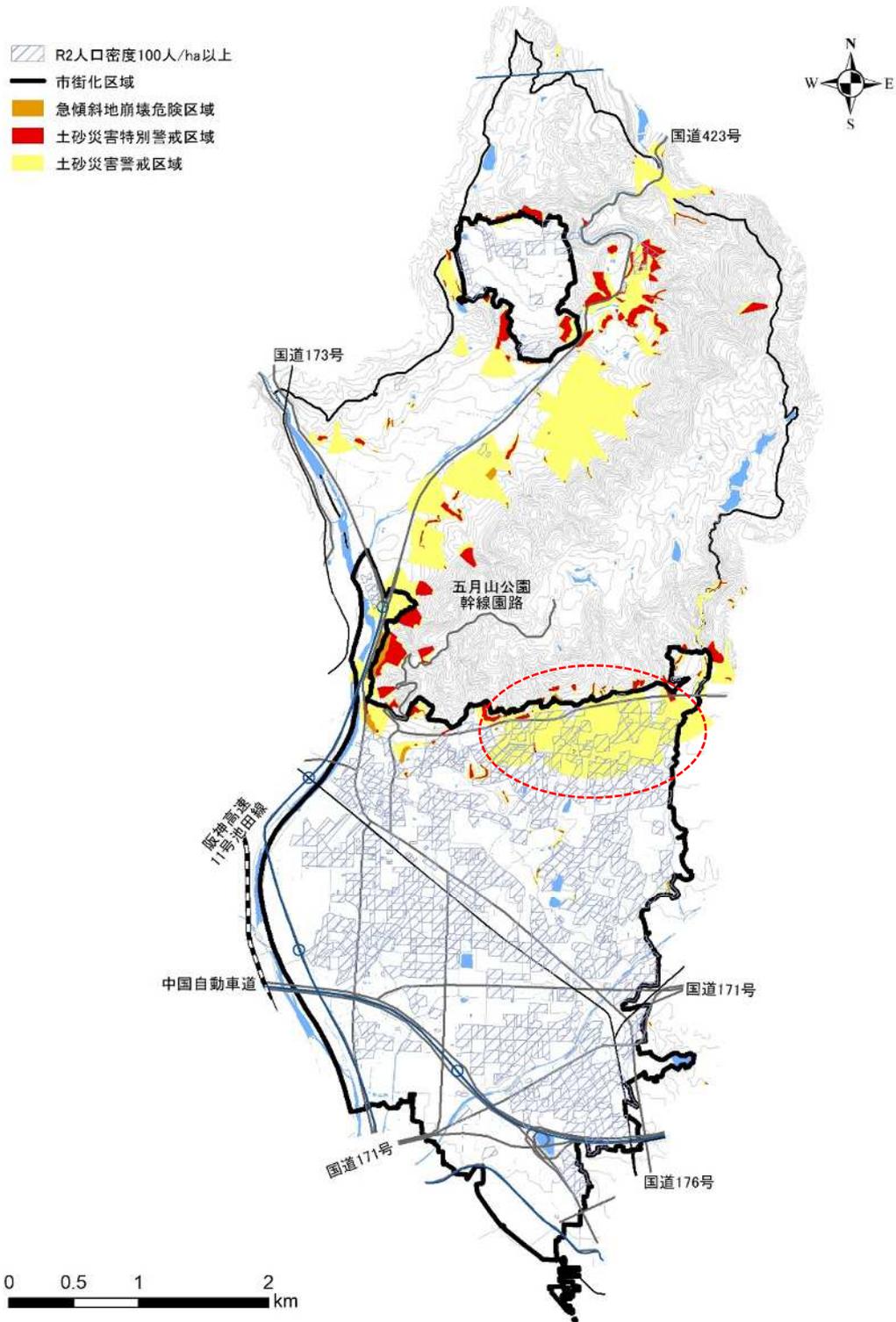


図 5-7 土砂災害と人口

(2) 土砂災害と緊急避難場所・避難所

土砂災害警戒区域に指定緊急避難所が立地しています(旧細河小学校)。土砂災害警戒区域に立地している避難所は土砂災害の状況により一部利用制限が行われることとなっています。

土砂災害警戒区域に近い地域において、令和6年9月に新たな指定緊急避難場所が指定されています(学校給食センター、日本基督教団池田五月山教会)。

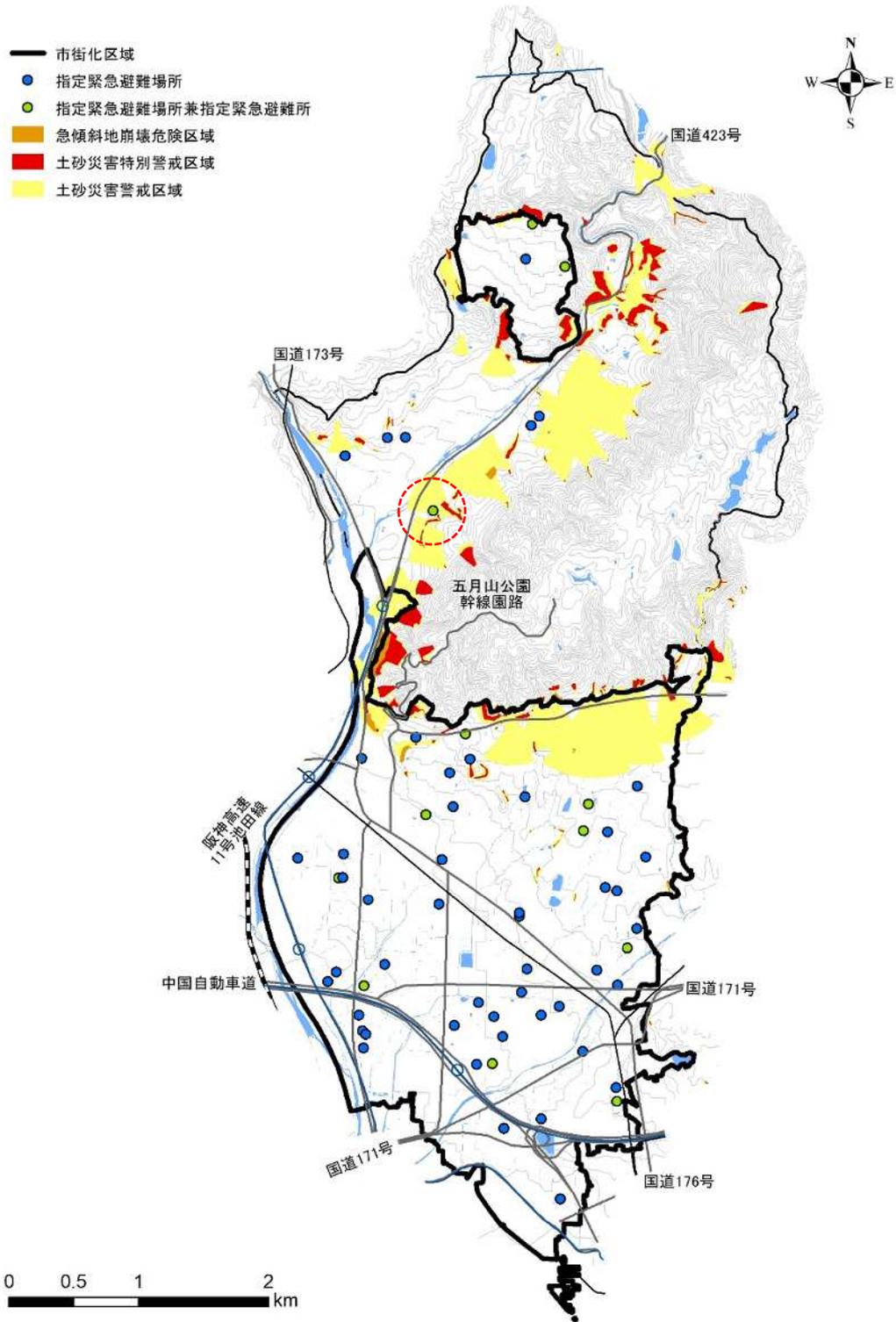


図 5-8 土砂災害と緊急避難場所・避難所

※土砂災害の際に利用可能な緊急避難場所・避難所のみプロット

### (3) 土砂災害と集客施設

土砂災害警戒区域に数件、集客施設が立地しています。

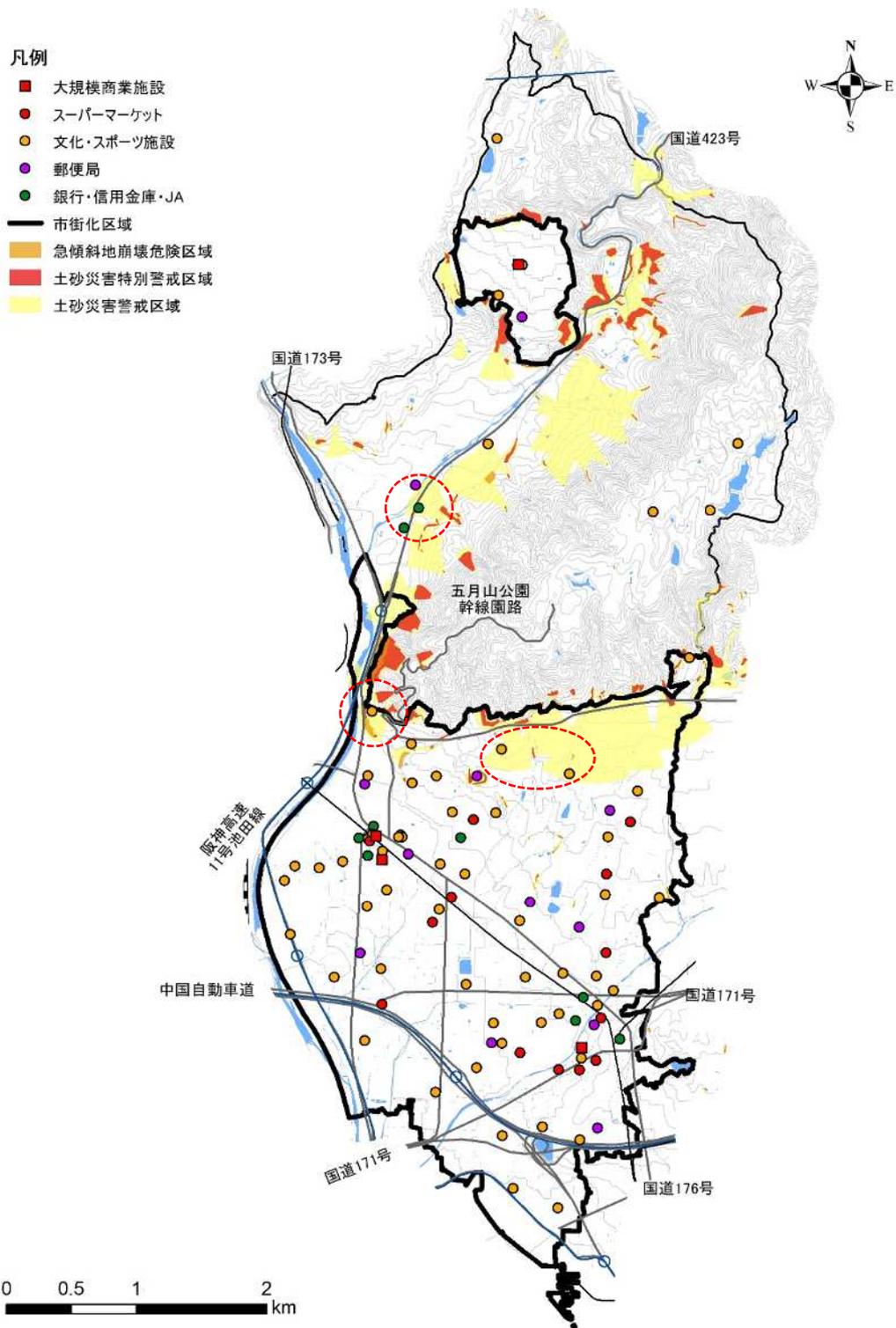


図 5-9 土砂災害と集客施設

#### (4) 土砂災害と要配慮者利用施設

土砂災害特別警戒区域に1件、要配慮者利用施設が立地しています。土砂災害警戒区域に数件、要配慮者利用施設が立地しています。

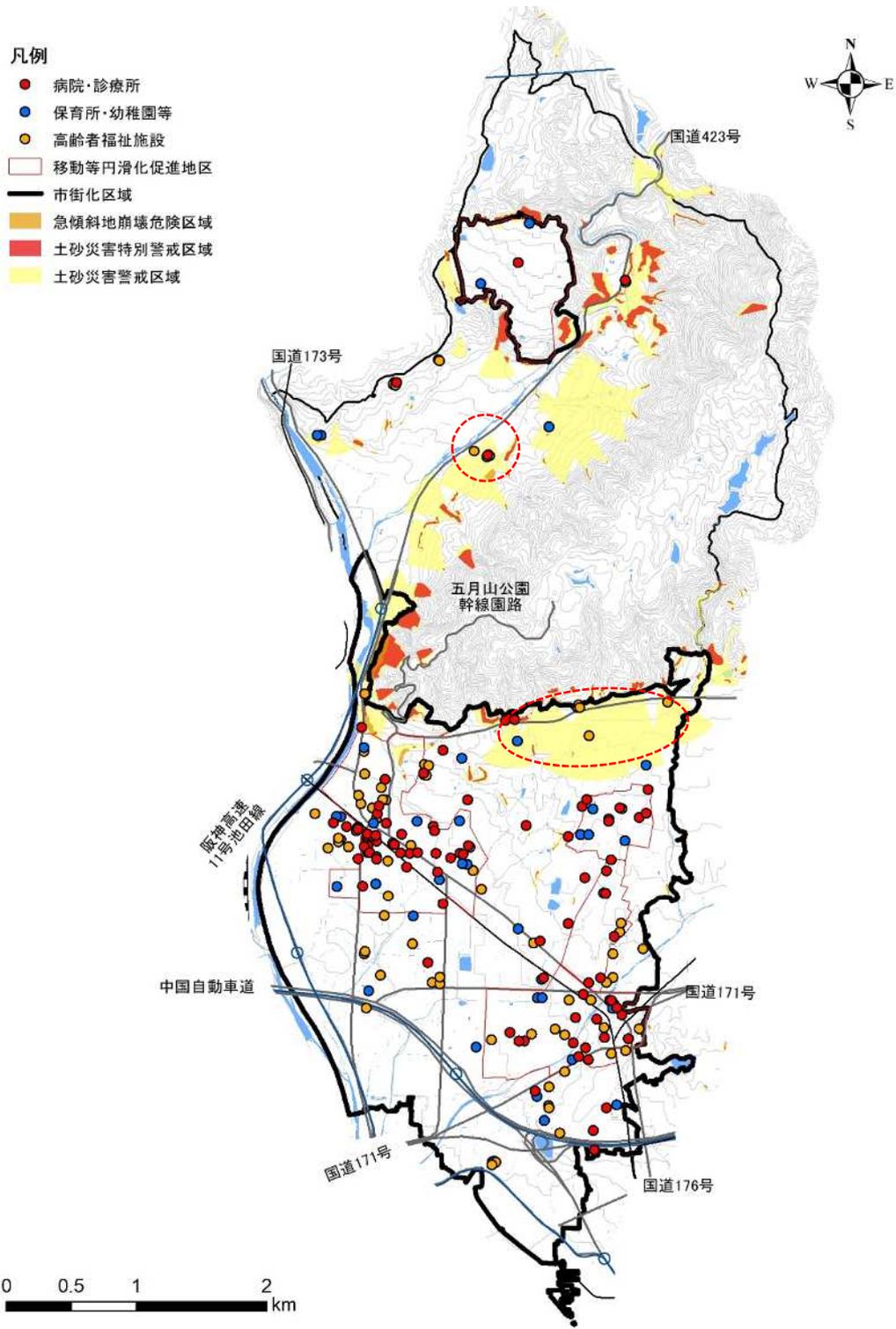


図 5-10 土砂災害と要配慮者利用施設

(5) 洪水（浸水想定区域 想定最大規模）と人口

箕面川の沿岸部や猪名川の沿岸部では、人口密度の高いエリア（人口密度 100 人/ha 以上）に、避難が困難となる浸水想定深 0.5m 以上の地域が面的に広がっています。

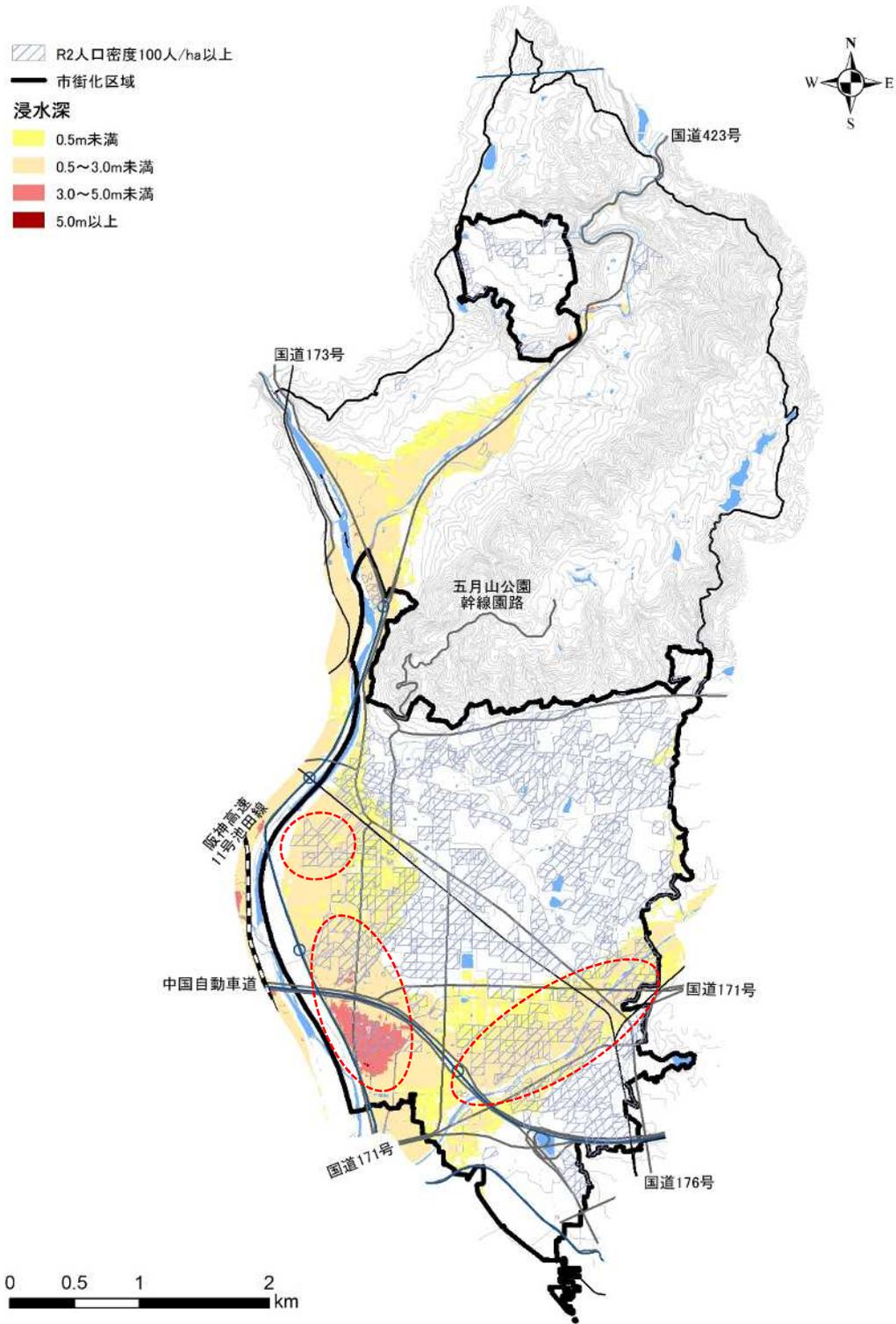


図 5-11 洪水（浸水想定区域 想定最大規模）と人口

(6) 洪水（浸水想定区域 想定最大規模）と緊急避難場所・避難所

浸水想定区域に指定緊急避難所が複数立地しています。浸水想定区域に立地している指定緊急避難場所は上階部分のみ利用できることとなっています。

浸水想定区域に近い地域において、令和6年9月に新たな指定緊急避難場所が指定されています（日本キリスト教団石橋教会）。

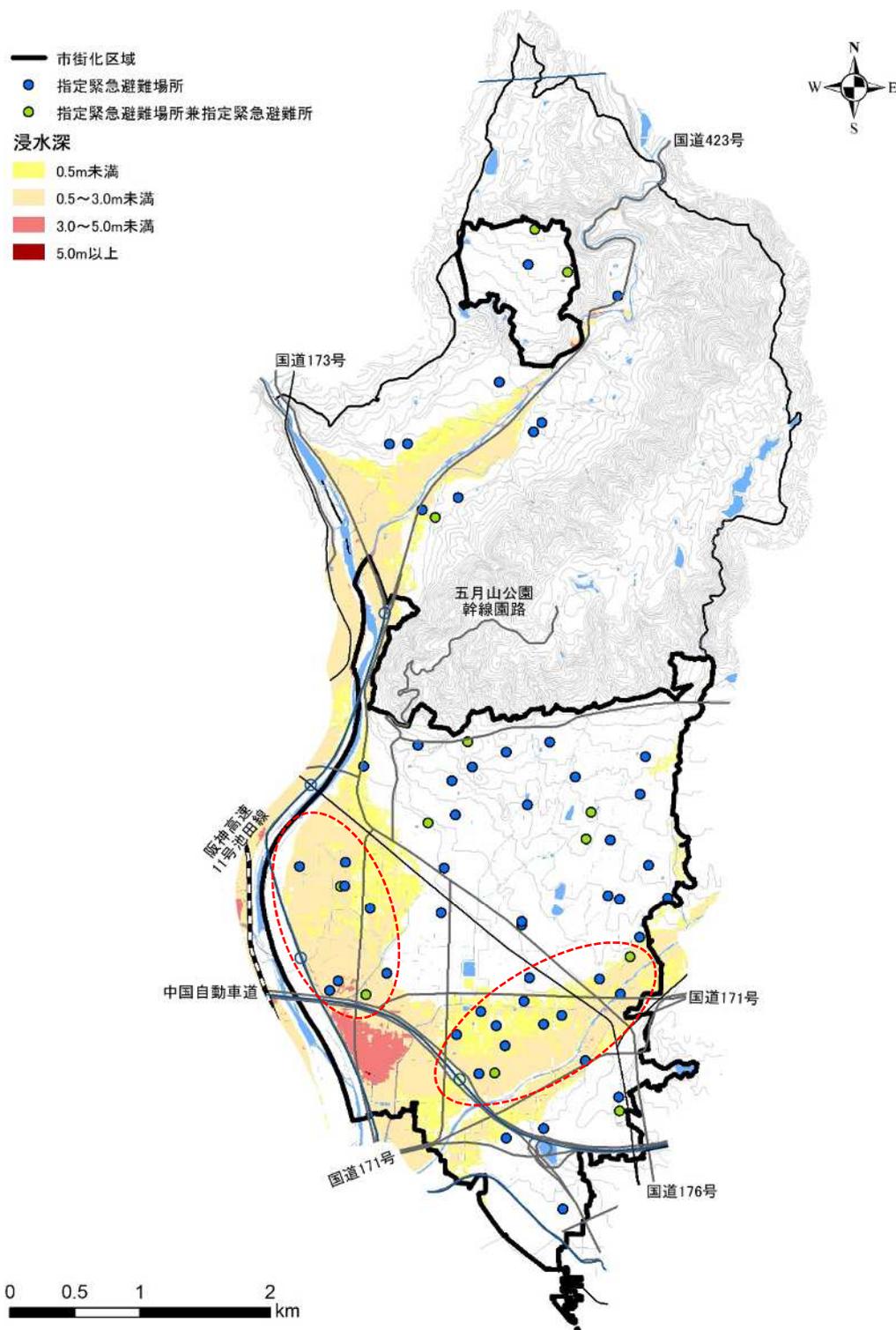


図 5-12 洪水（浸水想定区域 想定最大規模）と緊急避難場所・避難所

※洪水の際に利用可能な緊急避難場所・避難所のみプロット

(7) 洪水（浸水想定区域 想定最大規模）、緊急避難場所・避難所と住宅階数

猪名川の沿岸部では、2階への垂直避難が困難となる浸水想定深 3.0m以上で、緊急避難場所・避難所からも距離がある地域に、住宅が立地しています。

猪名川や箕面川の沿岸部では、1階が床上浸水する浸水想定深 0.5m以上の地域に、住宅が立地しています。

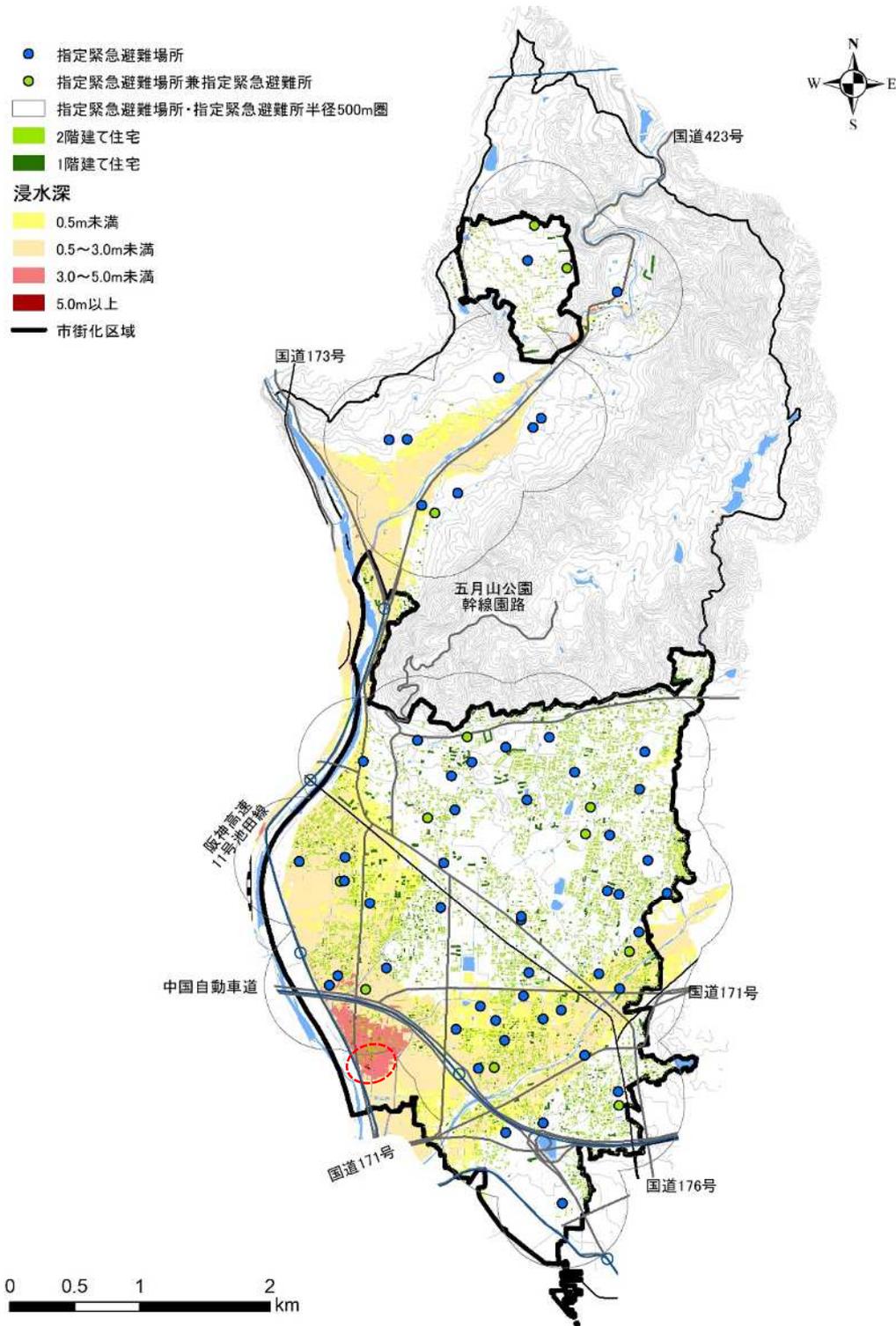


図 5-13 洪水（浸水想定区域 想定最大規模）、緊急避難場所・避難所と住宅階数

(8) 家屋倒壊等氾濫想定区域、緊急避難場所・避難所と住宅数

猪名川や余野川の沿岸部では、家屋倒壊等氾濫想定区域に指定され、緊急避難場所・避難所からも距離がある地域に住宅が立地しています。

箕面川の沿岸部では、家屋倒壊等氾濫想定区域に住宅が立地しています。

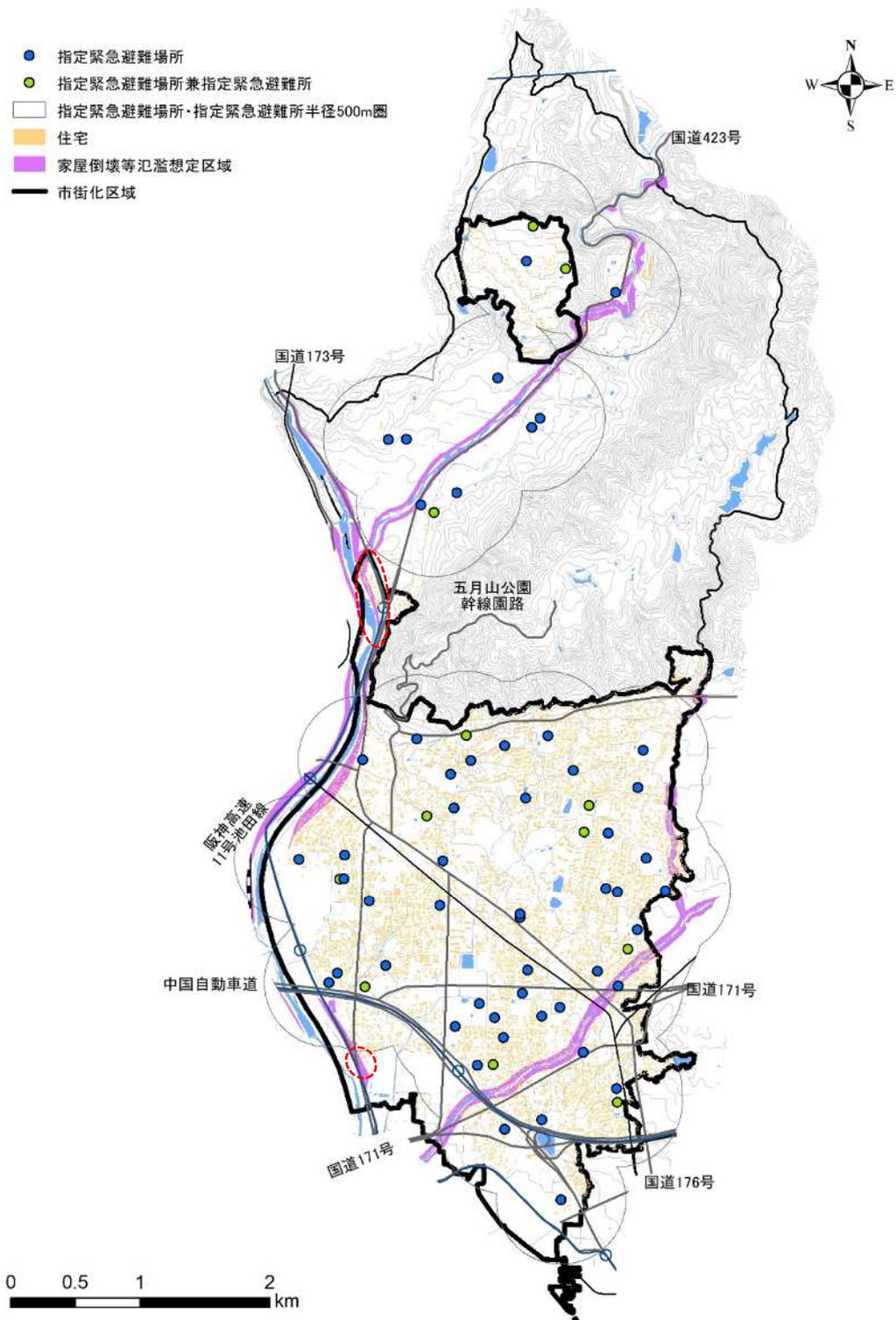


図 5-14 家屋倒壊等氾濫想定区域、緊急避難場所・避難所と住宅数

(9) 洪水（浸水想定区域 想定最大規模）と集客施設

避難が困難となる浸水想定深 0.5m以上の浸水想定区域に複数、集客施設が立地しており、特に箕面川の沿岸部には集中しています。

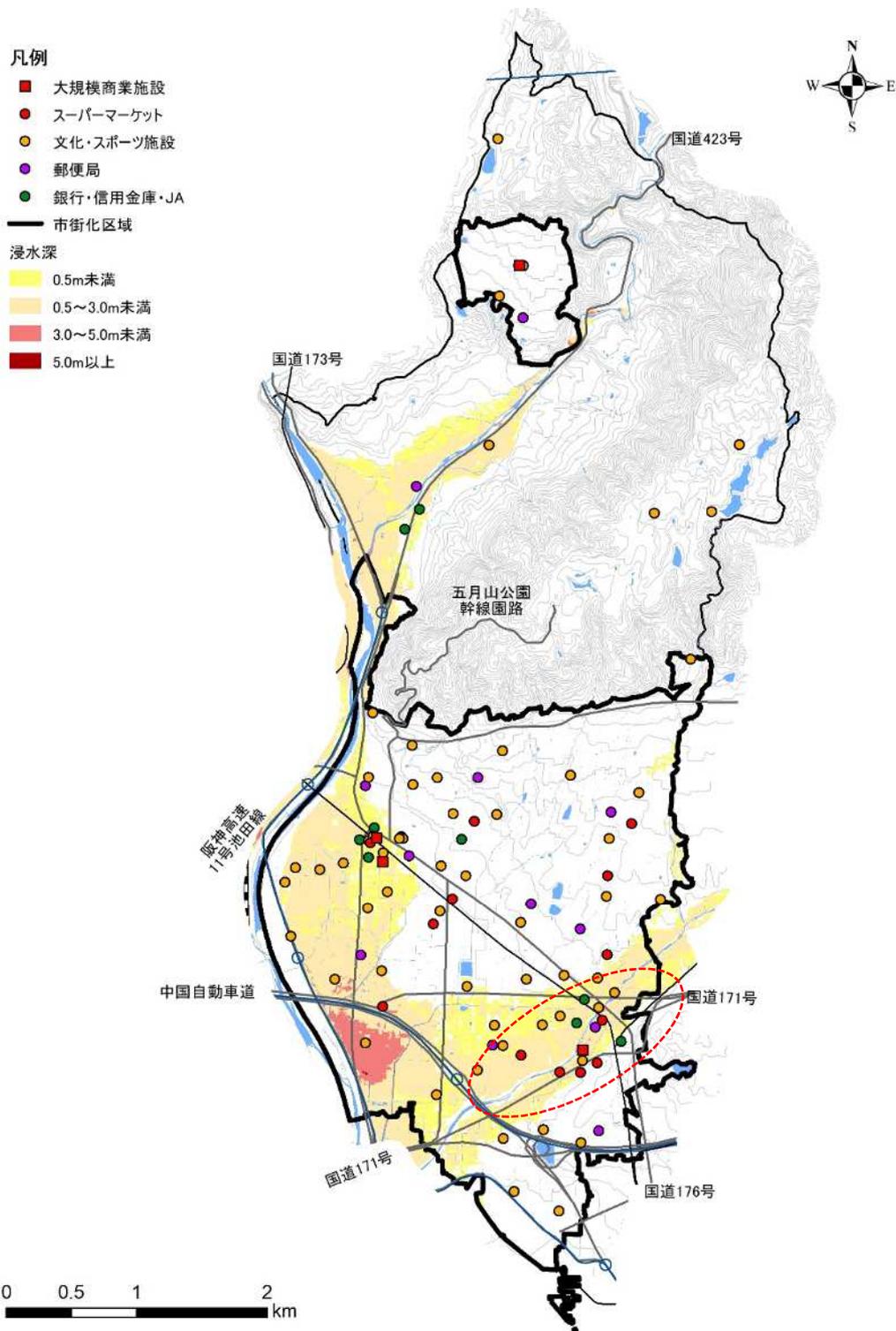


図 5-15 洪水（浸水想定区域 想定最大規模）と集客施設

(10) 洪水（浸水想定区域 想定最大規模）と要配慮者利用施設

避難が困難となる浸水想定深 0.5m以上の浸水想定区域に複数、要配慮者利用施設が立地しており、特に箕面川の沿岸部に多くなっています。

また、バリアフリー基本構想の移動等円滑化促進地区（石橋阪大前駅周辺地区）に浸水想定区域が広がっています。

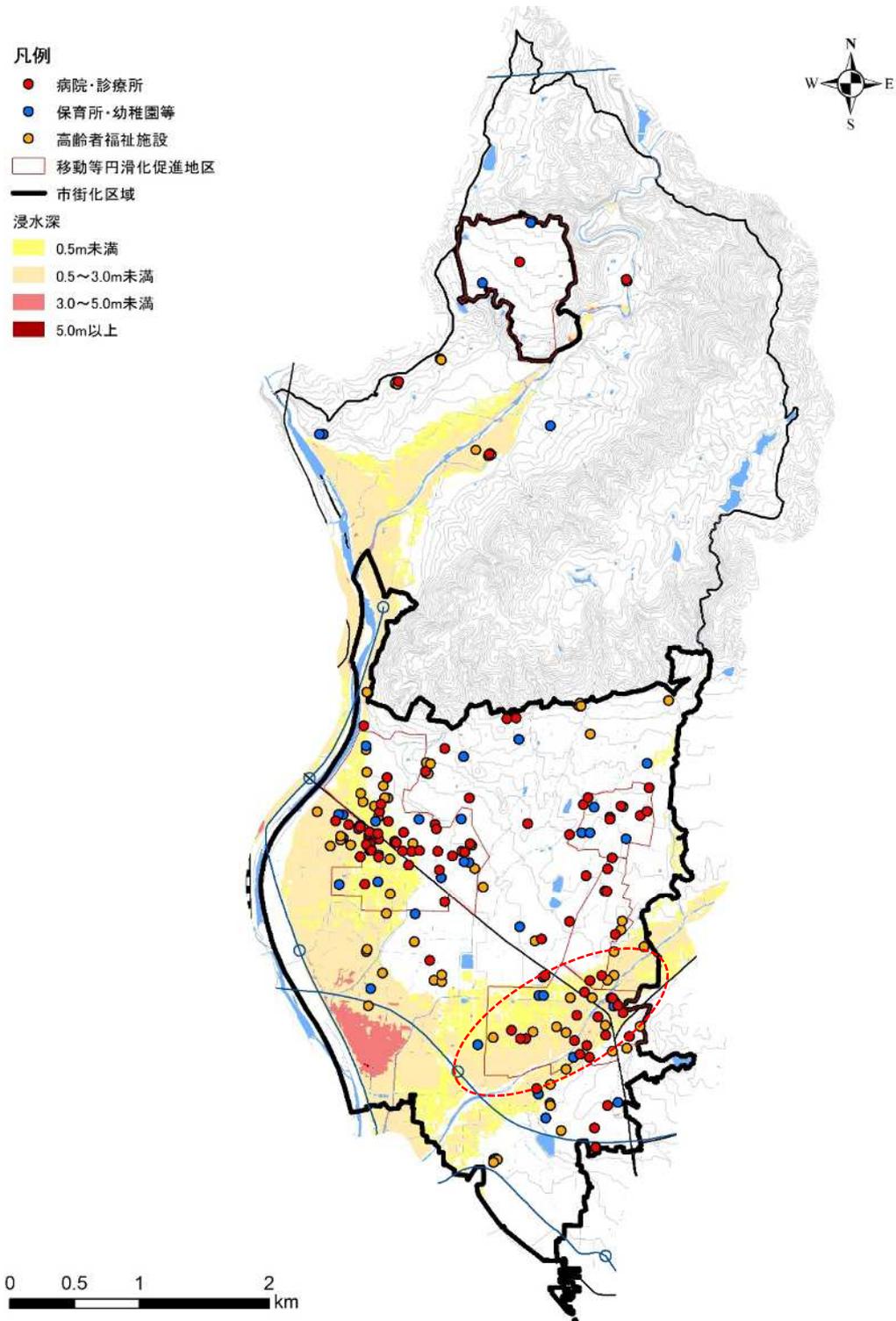


図 5-16 洪水（浸水想定区域 想定最大規模）と要配慮者利用施設

(11) 内水（浸水想定区域）と人口

人口密度の高いエリア（人口密度 100 人/ha 以上）に、浸水想定区域が広く広がっています。

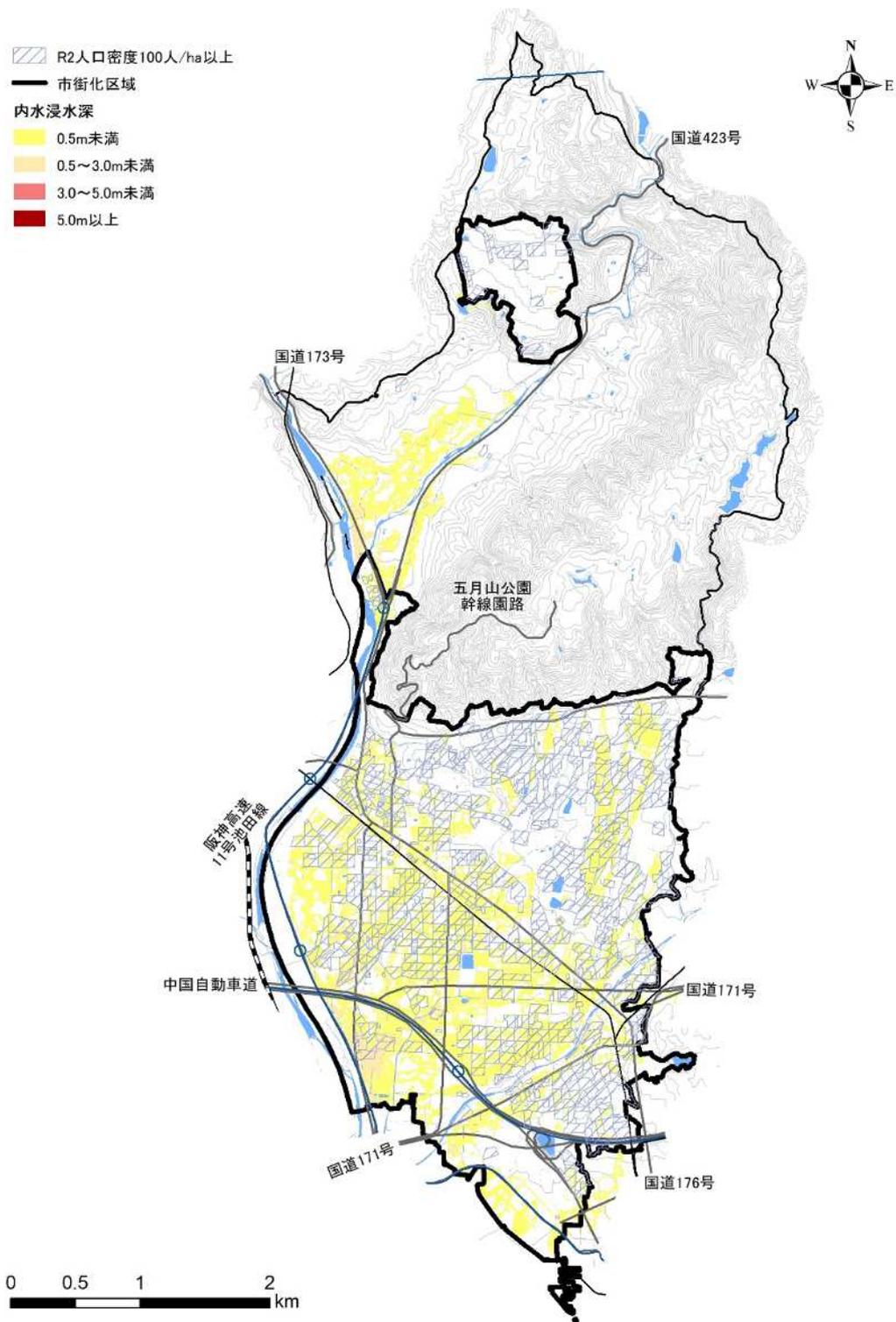


図 5-17 内水（浸水想定区域）と人口

(12) 内水（浸水想定区域）と緊急避難場所・避難所

浸水想定区域に指定緊急避難所が複数立地していますが、いずれの想定浸水深は 0.5m未滿となっています（近年対策が完了している城南・神田地区除く）。

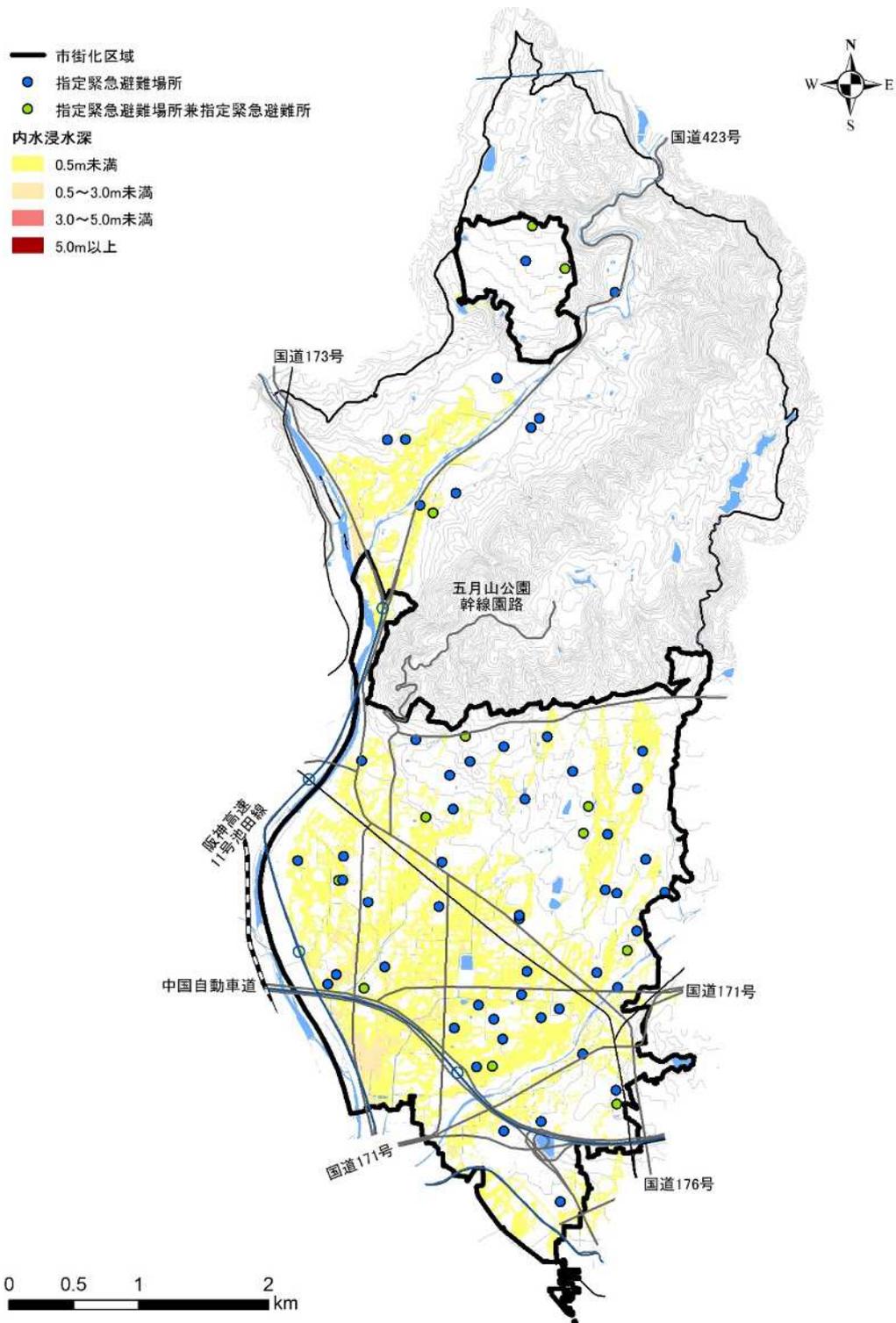


図 5-18 内水（浸水想定区域）と緊急避難場所・避難所

※洪水の際に利用可能な緊急避難場所・避難所のみプロット

### (13) 内水（浸水想定区域）と集客施設

浸水想定区域に集客施設が複数立地していますが、いずれの想定浸水深は 0.5m未満となっています（近年対策が完了している城南・神田地区除く）。

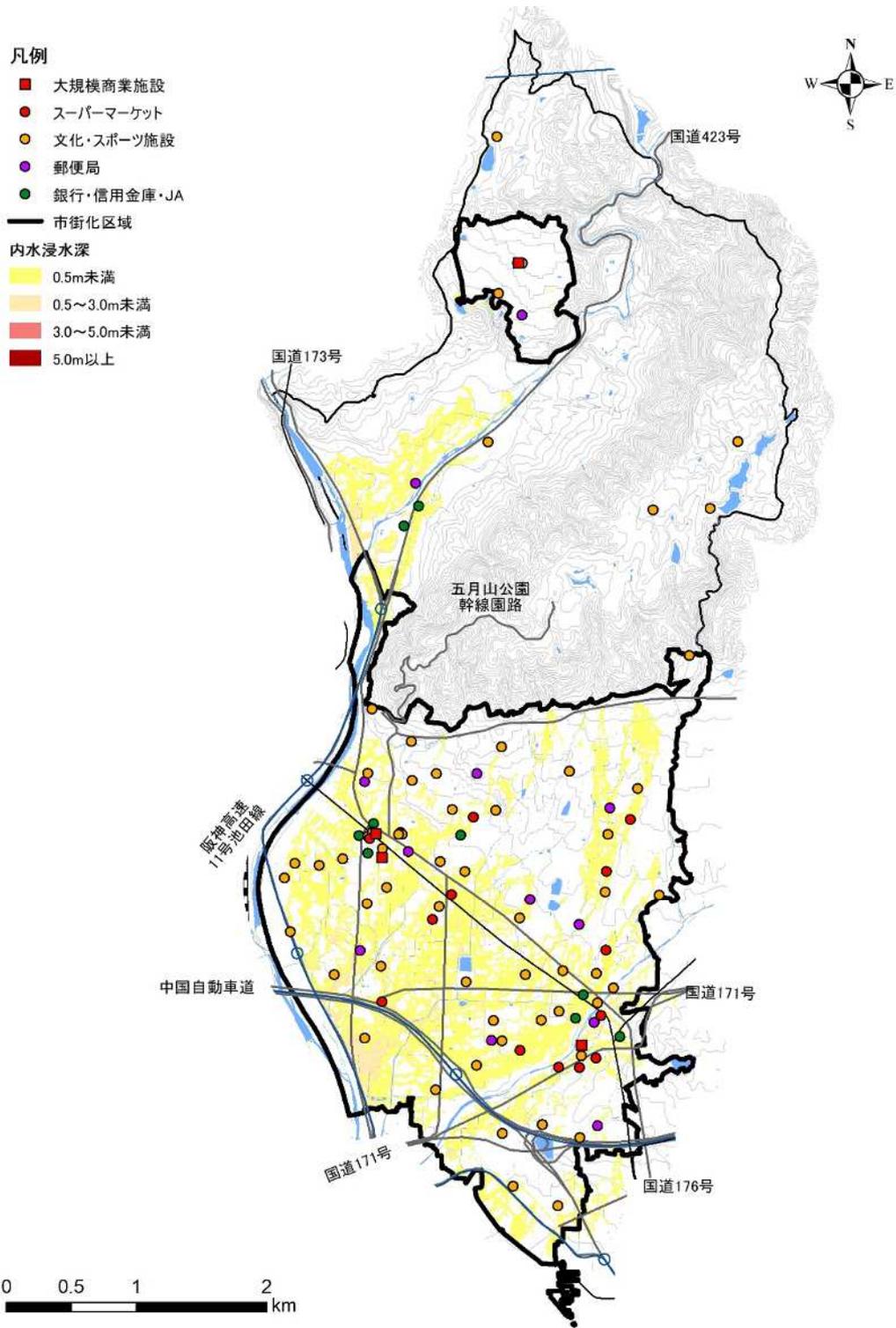


図 5-19 内水（浸水想定区域）と集客施設

#### (14) 内水（浸水想定区域）と要配慮者利用施設

浸水想定区域に集客施設が複数立地していますが、いずれの想定浸水深は 0.5m未満となっています（近年対策が完了している城南・神田地区除く）。

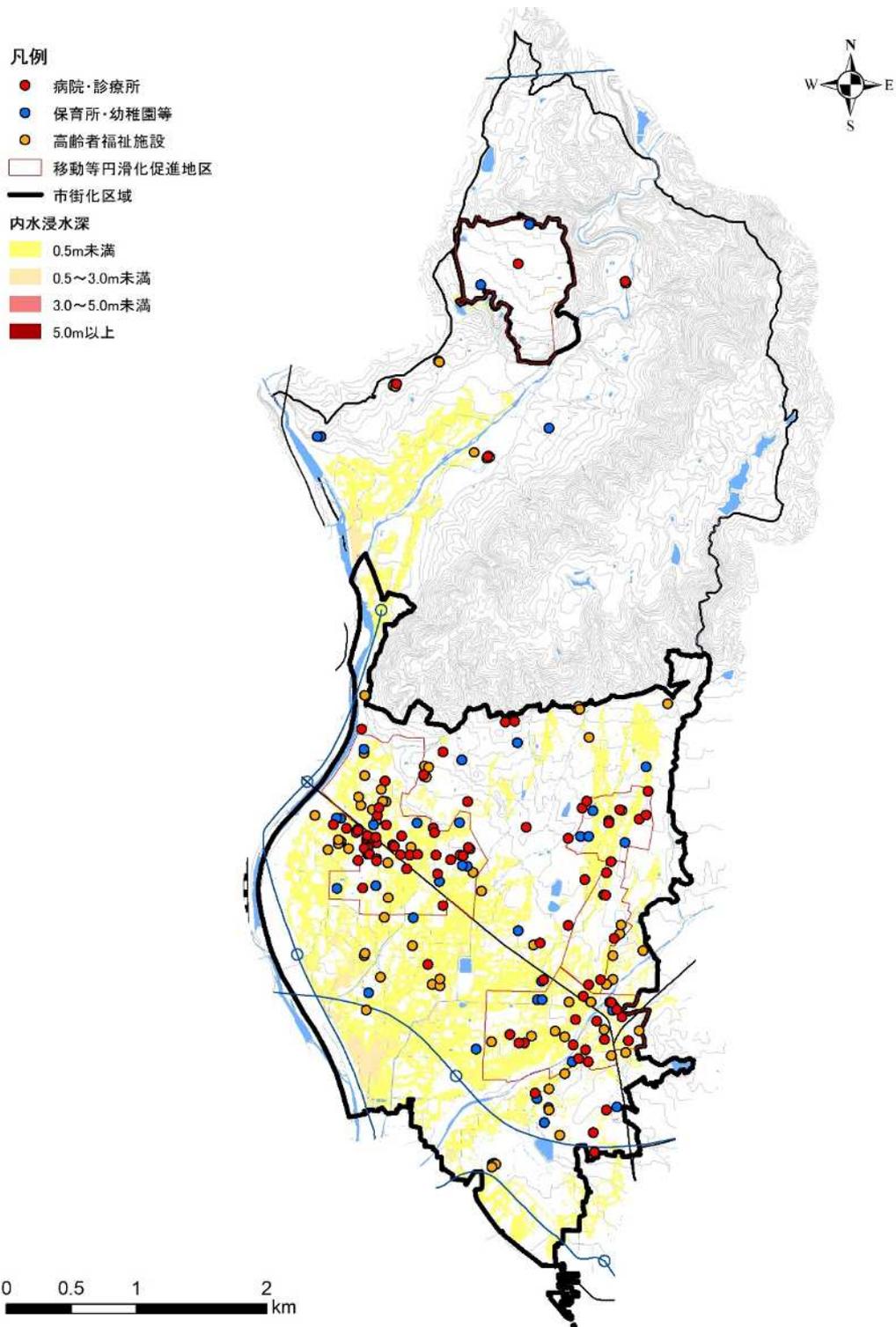


図 5-20 内水（浸水想定区域）と要配慮者利用施設

## 5 災害リスク分析からみる課題の整理

### (1) 災害リスク分析のまとめ

災害リスク分析の結果をまとめると以下の通りとなります。

#### <土砂災害>

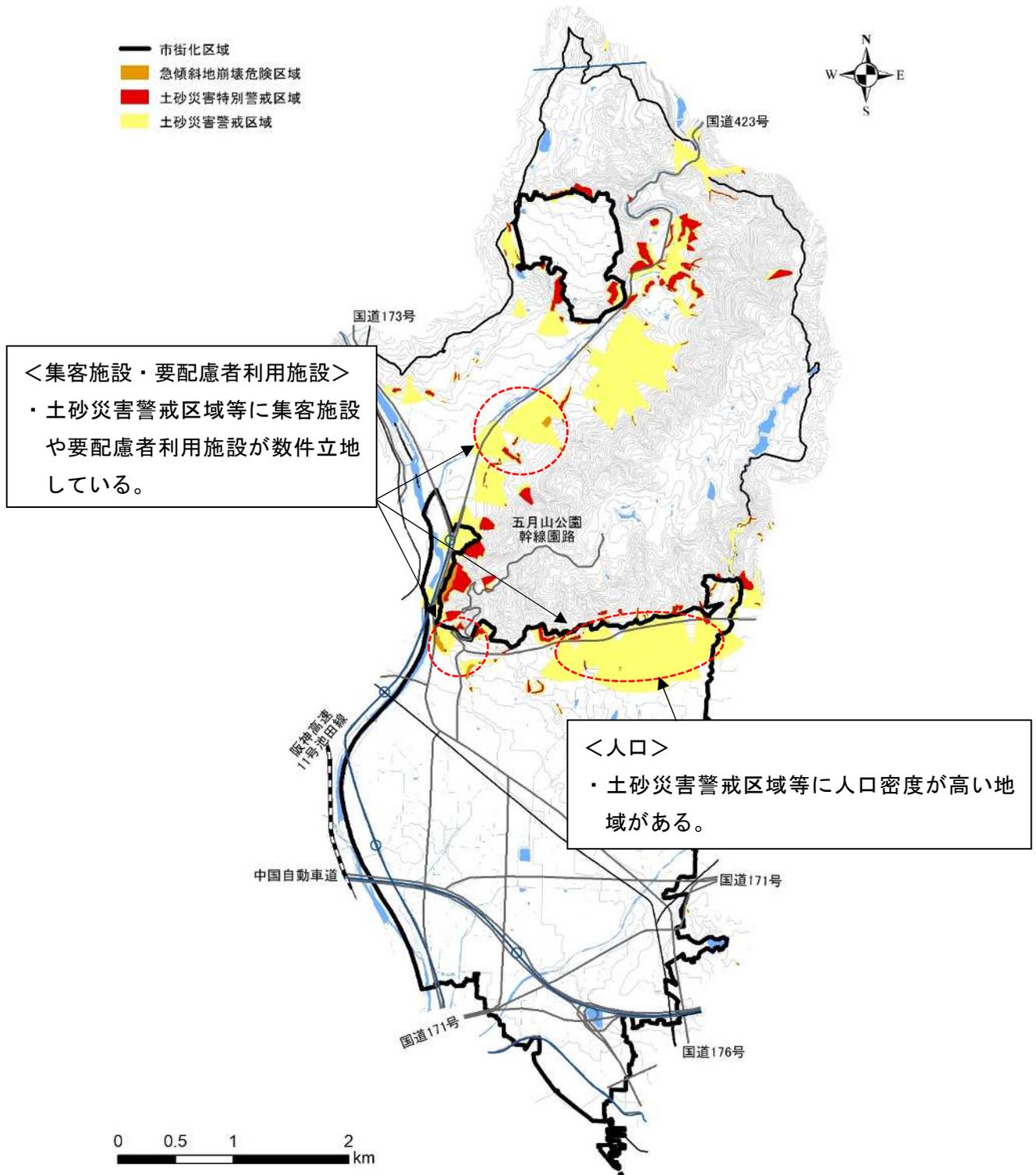


図 5-21 災害リスク分析まとめ（土砂災害）

<水害>

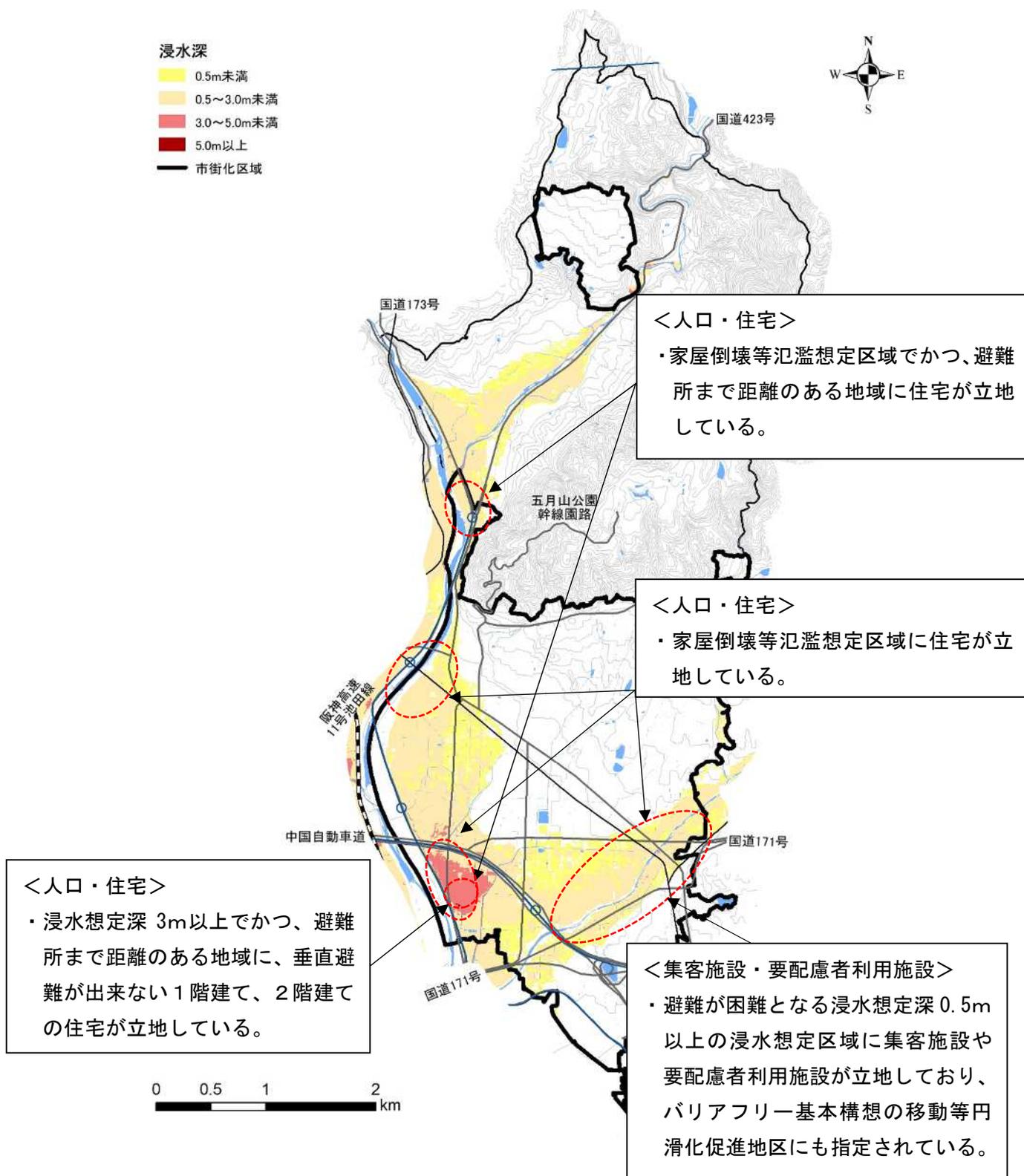


図 5-22 災害リスク分析まとめ（水害）

## (2) 災害リスク分析からみる課題の整理

災害リスク分析の結果より課題を整理します。

### (土砂災害)

- ・ 土砂災害は突発的に発生する可能性があり、避難が遅れた場合被害が甚大になる可能性があります。土砂災害ハザードのある地域は、円滑な避難に向けた避難体制の強化に加え、住宅立地の誘導等の回避策が必要です。

### (水害)

- ・ 洪水が発生した際、床上浸水が想定される地域や、家屋倒壊等氾濫想定区域に指定されている地域は、垂直避難が難しいため円滑な水平避難に向けた避難体制の強化が必要です。また、それらの地域のうち避難場所から距離がある地域は、避難が遅れた場合、被害が甚大になる可能性があり、住宅立地の誘導等の回避策が必要です。
- ・ 洪水が発生した際、床下浸水が想定される地域では、円滑な水平避難や垂直避難に向けた適切な情報発信等が必要です。

## 6 防災まちづくりの将来像

本市は、駅前に都市機能が集積し、周辺には良好な住宅地が広がることにより発展してきたまちです。一方で、本市の市街地は、猪名川、余野川、箕面川等の河川と五月山の間広がっており、その地形的な特徴から、土砂災害や水災害など様々な災害リスクを抱えています。

そのため、こうした災害リスクとどのように向き合いながら魅力的なまちにしていくかが重要です。本指針においては池田市都市計画マスタープランに掲げた防災に関連する都市づくりの目標を将来像として位置づけ、取組を進めます。

### 『安全・安心に暮らせる・働けるまち』

## 7 取組方針

### (土砂災害)

#### ○土砂災害リスクの回避策とソフト、ハード対策の実施

土砂災害は、避難が遅れた場合被害が甚大になる可能性があり、避難所の確保・充実や警戒避難態勢や避難・備蓄計画の強化等のソフト対策、砂防施設の整備等のハード対策に加え、災害ハザードのある地域（土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、災害危険区域）からの居住の誘導などの「災害リスクの回避策」により、安全なまちづくりに向けた取組を進めます。

(水害)

○垂直避難、水平非難が難しい地域における災害リスクの回避策の実施

洪水が発生した際に、垂直避難が難しく、避難場所から距離がある地域（想定浸水深3m以上の浸水想定区域、家屋倒壊等氾濫想定区域（猪名川、余野川））は、避難が遅れた場合被害が甚大になる可能性があります。ソフト対策、ハード対策に加え、災害リスクの高い地域からの居住の誘導などの「災害リスクの回避策」により、安全なまちづくりに向けた取組を進めます。

○垂直避難が難しい地域における重点的なリスク低減策の実施

洪水が発生した際に、垂直避難が難しい地域（家屋倒壊等氾濫想定区域（箕面川））は、災害が起きた際の被害を低減するために、一般的なソフト対策、ハード対策に加え、重点的な情報発信等、災害リスクを低減するための「重点的なリスク低減策」を進めます。

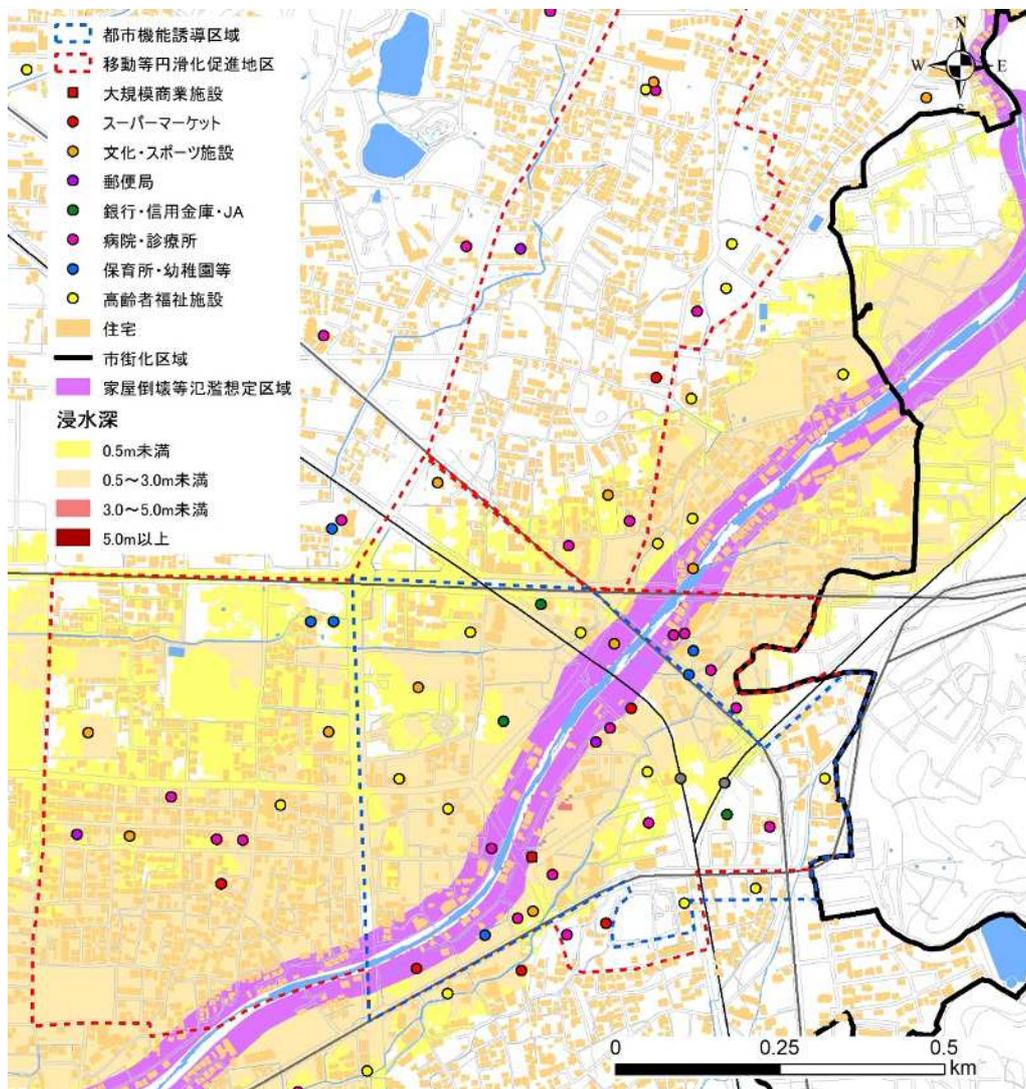


図 5-23 箕面川沿岸部の災害ハザードの状況

### ○水害リスクのある地域におけるソフト、ハード対策の実施

水害リスクのある地域においては、災害が起きた際の被害を低減するために、避難所の確保・充実、警戒避難態勢や避難・備蓄計画の強化、適切な情報発信、要支援者の避難体制の強化等、災害リスクを低減するためのソフト対策を進めます。また、災害の激甚化、頻発化を踏まえ、大規模な気候変動を前提に河川などの都市基盤施設の整備を進めるなど、水害等の災害ができるだけ起きないようにハード対策を進めます。

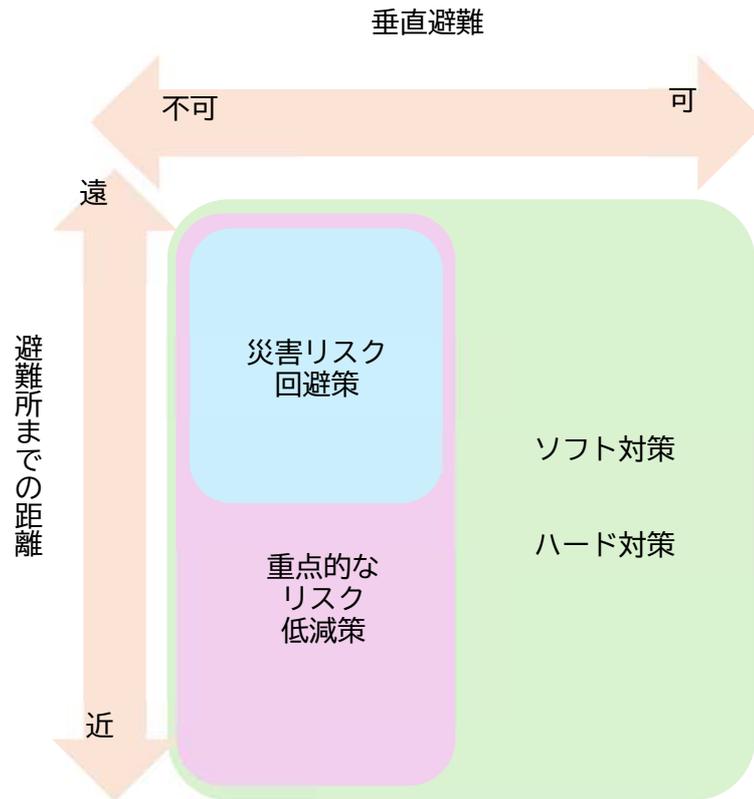


図 5-24 水害リスクのある地域における対策図

## 8 具体的な取組

### (土砂災害)

土砂災害に対する取組として、災害ハザードのある地域を中心に災害リスクの回避策とハード対策、ソフト対策を進めます。

表 5-3 具体的な取組（土砂災害）

	取組	取組主体	実施する地区	実施時期の目標		
				短期	中期	長期
災害 リスクの回 避策	立地適正化計画による立地誘導	池田市	土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、災害危険区域	➡	➡	➡
	土砂災害特別警戒区域からの移転支援（家屋移転・補強に対する補助制度）	大阪府	土砂災害特別警戒区域	➡	➡	➡
ハード 対策	急傾斜地崩壊対策、土石流対策	大阪府	土砂災害特別警戒区域	➡		
	土砂災害特別警戒区域における改修支援（家屋移転・補強に対する補助制度）	大阪府 池田市	土砂災害特別警戒区域	➡	➡	➡
ソフト 対策	地域防災計画、国土強靱化地域計画の策定、推進	池田市	-	➡	➡	➡
	避難場所、避難所の充実	池田市	-	➡	➡	➡
	災害用食料・物資の備蓄	池田市	-	➡	➡	➡
	ハザードマップの作成・配布	池田市	-	➡	➡	➡
	自主防災組織の育成等の地域防災力の強化	池田市	-	➡	➡	➡
	災害情報の発信体制の整備	池田市	-	➡	➡	➡
	避難情報の発信	池田市	-	➡	➡	➡
	避難行動要支援者の個別避難計画策定	池田市	-	➡	➡	➡
要配慮者利用施設の避難確保計画策定と訓練実施の促進	池田市	-	➡	➡	➡	

※実施時期（短期：概ね 5 年程度、中期：概ね 10 年程度、長期：概ね 20 年程度）

(水害)

水害に対する取組として、災害リスクの状況に応じて、災害リスクの回避策と重点的なリスク低減策、ハード対策、ソフト対策を進めます。

表 5-4 具体的な取組（水害）

	取組	取組主体	実施する地区	実施時期の目標		
				短期	中期	長期
災害リスクの回避策	立地適正化計画による立地誘導	池田市	想定浸水深 3m 以上の浸水想定区域 家屋倒壊等氾濫想定区域（猪名川、余野川）	→	→	→
重点的なリスク低減策	重点的な避難情報の発信	池田市	想定浸水深 3m 以上の浸水想定区域 家屋倒壊等氾濫想定区域	→	→	→
ハード対策	河川改修	大阪府	-	→		
	下水道施設の整備、更新	池田市	-	→	→	→
ソフト対策	地域防災計画、国土強靱化地域計画の策定、推進	池田市	-	→	→	→
	避難場所、避難所の充実	池田市	-	→	→	→
	災害用食料・物資の備蓄	池田市	-	→	→	→
	ハザードマップの作成・配布	池田市	-	→	→	→
	自主防災組織の育成等の地域防災力の強化	池田市	-	→	→	→
	災害情報の発信体制の整備	池田市	-	→	→	→
	避難情報の発信	池田市	-	→	→	→
	避難行動要支援者の個別避難計画策定 要配慮者利用施設の避難確保計画策定と訓練実施の促進	池田市	-	→	→	→

※実施時期（短期：概ね 5 年程度、中期：概ね 10 年程度、長期：概ね 20 年程度）

# 第6章 誘導施策

## 1 誘導施策の基本的な考え方

本市がこれまで培ってきたコンパクトな都市構造、都市機能を維持・継承し、都市の「かたち」を維持しながら、引き続き良好な住宅地としてあり続けるための施策を講じるとともに、拠点となる市街地の機能更新と都市空間の質的向上、いわば都市の「なかみ」を一層充実させるべく、4つの施策・誘導方針に対応して、誘導施策を設定してきました。

今回の改定では、そこに拠点配置やネットワークに応じた人や公共交通、モビリティの動きなど交通とまちづくりの連携を図る「うごき」の施策を組み込むことで、さらなる都市の持続性の向上に資する施策展開を図ります。

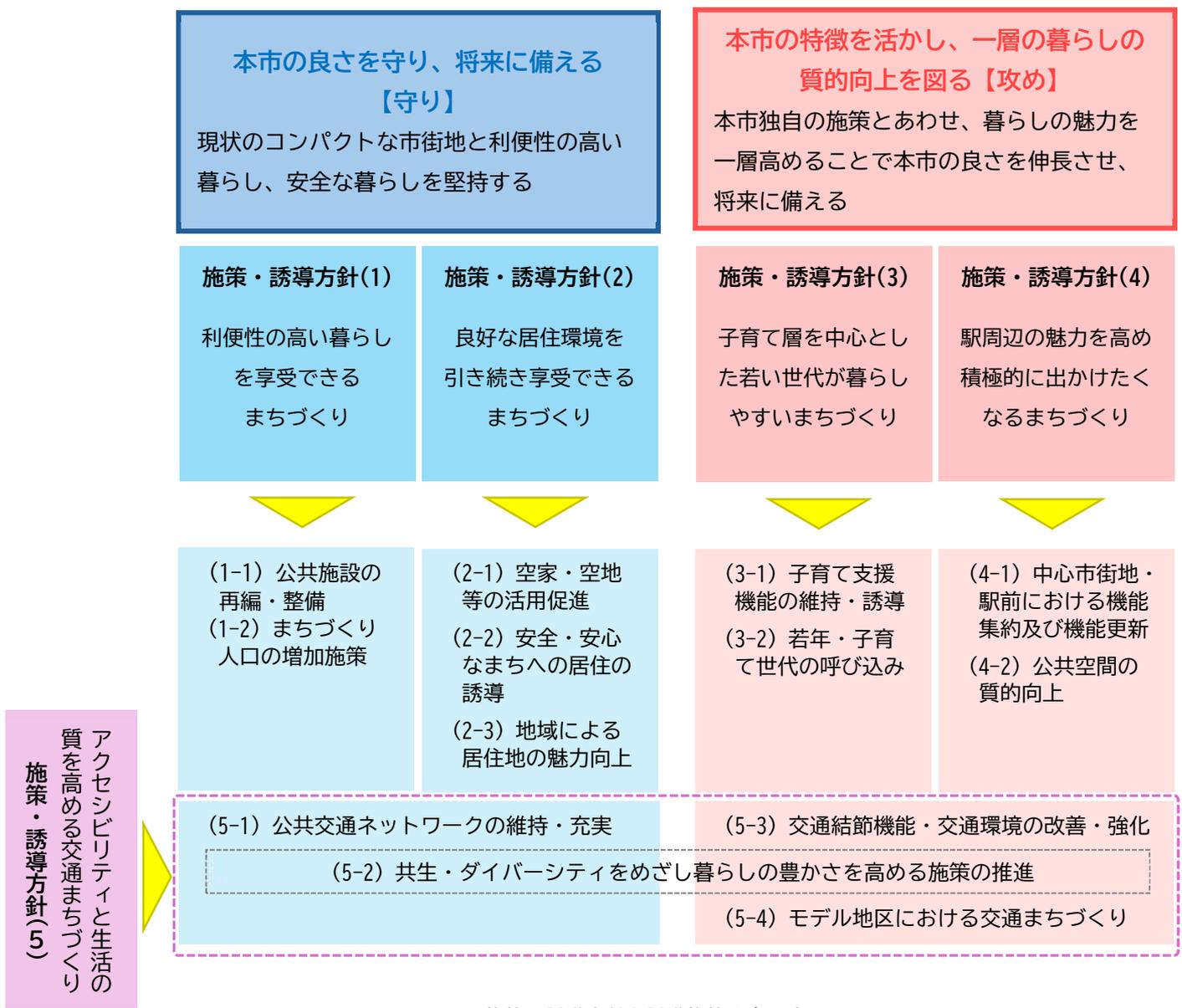


図 6-1 施策・誘導方針と誘導施策の考え方

## 2 誘導施策

### 施策・誘導方針（1） 利便性の高い暮らしを享受できるまちづくり

#### （1-1）公共施設の再編整備・活用促進

- ・老朽化した施設等の集約、機能強化を誘導し、ニーズに合った活用を図ります。
- ・建設から相当の年数が経過し老朽化した市内の公共施設について、その必要性等を十分に吟味の上で、一定の利便性を確保しながら、人口規模に応じた公共施設の保有量の削減に向けた公共施設の再編整備を図ります。
- ・また、再編整備した公共施設については、更なる都市機能の集積や機能維持に向け、エリア拠点施設としての活用を促進します。

##### 【主な施策】

- ①公共施設等再編の推進
- ②敬老の里における多世代交流施設整備の推進
- ③医療、保健、福祉の杜形成
- ④駅前拠点施設の利用促進

#### （1-2）まちづくり人口の増加施策

- ・住民以外で、通期、通学、観光などで訪れる人々「交流人口」も都市活力の源であり、都市機能の維持を図るうえで、交流人口の増加に向けた施策を行います。
- ・駅周辺等での地域活動に参加する「活動人口」や市外在住の方で本市のファンやサポーターとなる「関係人口」の増加に向けた施策を行います。

##### 【主な施策】

- ①交流人口増加に向けたワークプレイスの立地誘導
- ②「事始めのまち」創業支援の推進
- ③シティプロモーション推進による観光振興
- ④官民連携によるまちづくりの推進

### 施策・誘導方針（2） 良好な居住環境を引き続き享受できるまちづくり

#### （2-1）空家・空地等の活用促進

- ・居住誘導区域内における住宅の確保や、都市機能誘導区域内における誘導施設の立地のほか、住宅や誘導施設の立地の誘導を図るため、空き家の活用など、既存ストックの活用を総合的に推進し、居住環境の維持機能の維持、増進を図ります。

##### 【主な事業】

- ①低未利用地の集約等による利用の促進

- ②立地誘導促進施設協定制度の活用
- ③池田市空家等対策計画に基づく取組の推進

## (2-2) 安全・安心なまちへの居住の誘導

- ・都市基盤施設の維持・整備等により、市民の安全・安心で暮らしやすい環境の維持・創出を図ります。
- ・本市の良好な資産であるみどりの保全と形成に取組みながら、土砂災害等の危険性の高い場所への居住や、住宅地の形成が望ましくない場所への居住等、無秩序な市街地の拡大を抑制します。

### 【主な施策】

- ①ハザードマップによる災害リスク等周知啓発
- ②災害時の情報発信の強化
- ③公園防災施設の整備
- ④木造住宅等の耐震化や改修の促進
- ⑤浸水対策の推進
- ⑥要配慮者利用施設における避難確保計画の策定支援
- ⑦無電柱化まちづくり促進事業の活用に向けた検討

## (2-3) 地域による居住地の魅力向上

- ・現在の住宅地の良好な環境を保全・創造すべく、地域住民等による地域の実情に応じた居住地環境の維持・改善や、魅力づくり、コミュニティ形成の取組を支援します。
- ・人口減少・高齢化等が著しく進む伏尾台においては居住を誘導するため、地域住民主体の取組と連動しながら、旧伏尾台小学校等の遊休地を活用し、官民連携による拠点形成に向けた取組を講じます。
- ・同様に人口減少・高齢化等が進む住宅団地が立地するエリアにおいても、関連する事業者（住宅事業者、交通事業者等）と情報共有を図りながら、持続的な暮らしを可能とする施策等を講じます。
- ・本市では緑に関わる市民活動が活発に行われており、こうした取組がやりがいを持って継続できるよう、支援や仕組みづくりを講じます。また、市街地の緑を守り育てていくため、グリーンインフラの推進による公有地の緑化推進と民有地の緑化誘導に向けた取組を講じます。

### 【主な施策】

- ①地域分権制度の推進
- ②伏尾台遊休施設を活用した官民連携事業の推進
- ③住宅団地地域コミュニティの再生
- ④市民、産業、行政の「協働」による市街地の緑化推進

## 施策・誘導方針（3） 子育て層を中心とした若い世代が暮らしやすいまちづくり

### （3-1）子育て支援機能の維持・誘導

- ・ 駅周辺等の拠点を中心に、子育てを支える商業・生活サービス・教育・医療機能等の維持・誘導を図り、子どもやその親の利用を促し、子育て世帯にとっての拠点の魅力向上を図ります。
- ・ 駅周辺の拠点施設等の整備や更新の際は、子育て世代同士の交流や、まちとの繋がりが生まれるような子育て支援施設の設置や更新に努めます。

#### 【主な施策】

- ①公共施設への子育て支援機能の設置促進
- ②子育て支援機能の立地誘導に向けた検討

### （3-2）若年・子育て世代の呼び込み

- ・ 空家等の住宅ストックを活用し、若者が本市での暮らしを体験するきっかけにもなる良質で低廉な住宅確保に向けた取組を検討します。
- ・ 商店街にある空き店舗等を活用した、お試しチャレンジショップ（新規創業）の支援などを通じて、意欲ある若い世代がまちに関わりやすい環境づくりを進めます。
- ・ 子育てや教育、シティプロモーションなどの施策とも連携を深め、子育てや教育での特徴あるまちづくりを進めます。

#### 【主な施策】

- ①良質で低廉な住宅確保に向けた取組（空家等の住宅ストックの活用など）
- ②子育て世帯向け住宅関連補助の検討
- ③学生など若年層がチャレンジできる環境整備や支援の推進（空き店舗活用など）

## 施策・誘導方針（4） 駅周辺の魅力を高め、積極的に出かけたくなるまちづくり

### （4-1）中心市街地・駅前における機能集約及び機能更新

- ・ 池田駅周辺においては、官民連携まちなか再生推進事業に基づくエリアプラットフォームによる取組と連動しながら、老朽化した建物の更新や都市機能の集約化、沿道での店舗・にぎわい等の誘導等を進め、エリア価値の向上を図り、回遊行動を促します。
- ・ 石橋阪大前駅周辺においては、昔ながらの商店街のたたずまいと大阪大学の立地をいかしつつ機能更新を誘導していきます。また、商店街振興の取組等と連携しながら、買い物しやすい、歩いて楽しめる環境整備に取り組めます。

#### 【主な施策】

- ①グリーンインフラ×ウォーカーブル推進による民間事業誘発
- ②栄本町コミュニティセンター跡地等まちなか拠点整備
- ③商店街等沿道店舗の機能更新
- ④都市計画の規制緩和等の検討

#### (4-2) 公共空間の質的向上

- ・本市の緑のシンボルでかつ憩いの空間でもある五月山公園における民間活力導入等を図り、快適に過ごせにぎわいを生む機能の強化を図ります。
- ・池田駅周辺においては、官民連携によるまちづくりの取組と連動しながら、カップヌードルミュージアム 大阪池田や五月山公園等の集客力のある施設を結ぶ道路・公園等の公共空間の再整備による質的向上を図り、滞在空間の創出や回遊性の強化を図ります。
- ・石橋阪大前駅周辺においては、多世代が憩い集う場であるツナガリエ石橋の利用を促進し駅前の拠点性を高めつつ、道路・公園・水路等の公共空間の有効活用と再整備による質的向上を図り、滞在しやすく、アクセスしやすい駅前空間化を図ります。

##### 【主な施策】

- ①五月山公園への民間活力導入
- ②池田駅前空間再整備及び空間活用促進
- ③石橋阪大前駅周辺の公共空間の再整備
- ④多様な過ごし方のできる公園整備・活用促進

### 施策・誘導方針（5） アクセシビリティと生活の質を高める交通まちづくり

#### (5-1) 公共交通ネットワークの維持・充実

- ・都市軸上を主とした既存の公共交通ネットワークを維持するとともに、交通事業者や商業施設、地域の店舗・施設と連携した利用促進策の取組を促進します。
- ・公共交通を補完する取組として、鉄道駅等と連携した通期・通学がしやすい自転車利用環境の確保を図ります。

##### 【主な施策】

- ①都市軸上の幹線交通（路線バス）の維持
- ②鉄道駅等と連携した自転車活用推進

#### (5-2) 共生・ダイバーシティをめざし暮らしの豊かさを高める施策の推進

- ・池田市バリアフリーマスタープランに基づき、共生・ダイバーシティをめざし暮らしの豊かさを高めるべく、移動環境に係る公共空間や建築物のバリアフリー化の整備を進めます。
- ・特に、駅周辺や市街地内の施設（商業施設、観光施設等）など多くの人が利用する場所において、誰もが移動しやすさ、歩きやすさを享受できるよう、また、子連れでも安心して外出できるよう、歩道の段差解消などバリアフリー化を推進するとともに、民間小規模店舗のバリアフリー化を促す仕組みを検討します。
- ・移動等円滑経路、生活関連経路においては、防災等の観点も考慮した移動環境の向上を図るバリアフリー化を促進します。
- ・生活関連施設のバリアフリー情報の公開の検討や、相互理解を進めるべく障害別の移動での困

りごと・声掛けのポイントなどをまとめたリーフレットの発行の検討など、適切な情報発信と理解の醸成を行います。

- ・あわせて、福祉交通との連携や福祉バスのあり方検討など、移動弱者を支える交通のあり方を検討します。

**【主な施策】**

- ①移動環境に係るバリアフリー化の推進
- ②民間小規模店舗等のバリアフリー化の検討
- ③バリアフリーの啓発・情報発信の検討
- ④移動弱者等を支える交通のあり方の検討

**(5-3) 交通結節機能・交通環境の改善・強化**

- ・駅周辺の交通環境のあり方を見直すとともに、交通結節機能としての充実・強化を図り、駅を中心とした移動しやすい交通環境づくりを進めます。
- ・地域状況を考慮した、多様な交通モードへの乗り換え拠点（モビリティハブ等）の整備による移動手段の多様化・確保を図ります。
- ・各種交通情報の統合・発信の工夫や、自転車の通行環境・マナー改善（駐輪場への誘導、押しチャリ）、公共交通の利用促進に向けた社会実験の実施など、市民への啓発を行いながら行動変容を促す施策を展開します。

**【主な施策】**

- ①まちづくりとあわせた交通結節機能・交通環境の改善・強化
- ②公共交通や自転車の利用促進とモビリティ・マネジメントの推進

**(5-4) モデル地区における交通まちづくり（「モビ・まち」）**

- ・人口減少や高齢化の進展が著しい地区、駅から距離のある地区、斜面地などを対象にモデル地区を設定し、持続的な暮らしを支える交通まちづくり（「モビ・まち」）について、地域住民や事業者と行政との官民連携での取組を進めます。
- ・主に南部など平坦で自転車利用がしやすいエリアを中心に、自転車の利用促進（自転車で移動できる人はできるだけ自転車に）やシェア交通の促進を図り、交通が弱いエリア（伏尾台や五月丘など斜面地で人口減少が顕在化する地域）は送迎サービスなど地域との連携を図るなど、エリアに応じた交通モード・ネットワークの補完（ラストマイル交通での手段多様化）を促します。

**【主な施策】**

- ①モデル地区における交通・モビリティ+まちづくり（「モビ・まち」）の推進
- ②エリアに応じた交通モード・ネットワークの補完（ラストマイル交通での手段多様化）

具体的誘導施策と施策概要 1

**施策・誘導方針(1)**  
利便性の高い暮らしを享受できるまちづくり

**施策・誘導方針(2)**  
良好な居住環境を引き続き享受できるまちづくり

**施策・誘導方針(3)**  
子育て層を中心とした若い世代が暮らしやすいまちづくり

**施策・誘導方針(4)**  
駅周辺の魅力を高め積極的に出かけたくなるまちづくり

**施策・誘導方針(5)**  
アクセシビリティと生活の質を高める交通まちづくり

(1-1)公共施設の再編整備・活用促進

(1-2)まちづくり人口の増加施策

(2-1)空家・空地等の活用促進

(2-2)安全・安心なまちへの居住の誘導

(2-3)地域による居住地の魅力向上

(3-1)子育て支援機能の維持・誘導

(3-2)若年・子育て世代の呼び込み

(4-1)中心市街地・駅前における機能集約及び機能更新

(4-2)公共空間の質的向上

(5-1)公共交通ネットワークの維持・充実

(5-2)共生・ダイバーシティをめざし暮らしの豊かさを高める施策の推進

(5-3)交通結節機能・交通環境の改善・強化

(5-4)モデル地区における交通まちづくり

具体的な誘導施策	施策の概要
1-1-① 公共施設等再編の推進	公共施設等総合管理計画に基づき、老朽化した共同利用施設をはじめとする公共施設等について、個別施設計画を策定し、建物状況や機能性を検証のうえ、施設の再配置や適正化（集約・複合化等）を図る。
1-1-② 敬老の里における多世代交流施設整備の推進	老朽化が進む敬老会館と近隣に位置する共同利用施設の集約・複合化を図りつつ、高齢者のいきいきとした暮らしや、多世代交流が実現できる施設の整備を図る。
1-1-③ 医療、保健、福祉の杜形成	保健福祉総合センターと市立池田病院が立地するエリアは、保健、福祉、医療施設が集約され、地域の高齢者、母子の生活支援等を行う拠点を形成しており、今後もこれら機能を維持するとともに、公的不動産の活用の考えに基づき、施設の再配置等を検討し、さらなる利便性の向上を図る。
1-1-④ 駅前拠点施設の利用促進	都市機能誘導区域内に整備した図書館、市民活動交流センター、ツナガリエ石橋や既存する施設（ピアまるセンター、池田市民文化会館等）の利用促進に向けた施設の情報発信、利用者アンケートの実施、集客イベントの開催、施設間連携等を推進する。
1-2-① 交流人口増加に向けたワークプレイスの立地誘導	地域に根差した事業活動を行う企業等の誘致や、働ける場所（オフィス、コワーキングスペース等）の立地に向け、都市計画提案制度を活用した地域特性に応じたきめ細かな実現性の高い土地活用等を推進する。また、働ける環境だけでなく、地域住民や多様な人材との交流がうまれる場づくりをあわせて推進する。
1-2-② 「事始めのまち」創業支援の推進	池田商工会議所をはじめとした各創業支援機関と共に、スモールビジネスから本格的な事業まで多種多様な創業を支援する。
1-2-③ シティプロモーション推進による観光振興	観光案内所やゲストインフォメーションを活用し、観光施設間の連携強化を図りつつ、駅前等人が多く集まる場所での観光資源に関する情報発信を積極的に行う。
1-2-④ 官民連携によるまちづくりの推進	官民連携まちなか再生推進事業によるエリアプラットフォームや、地域主体のまちづくり協議会の設立とその取組を積極的に支援し、官民連携によるまちづくり活動を推進し、まちづくりの担い手の発掘、育成を行う。
2-1-① 低未利用地の集約等による利用の促進	低未利用土地の利用及び管理に関する指針に基づき、空き家、空き地等の低未利用地の適正管理と利用促進を図るとともに、低未利用土地権利設定等促進事業区域においては、必要に応じ、低未利用地の集約による活用等を検討する。
2-1-② 立地誘導促進施設協定制度の活用	空き家・空き地等既存ストックを活用し地域に応じて必要となる公共空間を創出するため、地域住民等の発意による施設整備、管理を行う立地誘導促進施設協定に向けた取組に対し、支援を行う。
2-1-③ 池田市空家等対策計画に基づく取組の推進	池田市空家等対策計画に基づき、空き家に関する相談体制を整え、空き家の適切な管理を促進するとともに、空き家やその跡地の活用の促進に向け、良質な住宅ストックの適切な維持管理、既存住宅流通・リフォーム市場の環境整備等を進める。

具体的誘導施策と施策概要 2

**施策・誘導方針(1)**  
利便性の高い暮らしを享受できるまちづくり

- (1-1)公共施設の再編整備・活用促進
- (1-2)まちづくり人口の増加施策

**施策・誘導方針(2)**  
良好な居住環境を引き続き享受できるまちづくり

- (2-1)空家・空地等の活用促進
- (2-2)安全・安心なまちへの居住の誘導
- (2-3)地域による居住地の魅力向上

**施策・誘導方針(3)**  
子育て層を中心とした若い世代が暮らしやすいまちづくり

- (3-1)子育て支援機能の維持・誘導
- (3-2)若年・子育て世代の呼び込み

**施策・誘導方針(4)**  
駅周辺の魅力を高め積極的に出かけたくなるまちづくり

- (4-1)中心市街地・駅前における機能集約及び機能更新
- (4-2)公共空間の質的向上

**施策・誘導方針(5)**  
アクセシビリティと生活の質を高める交通まちづくり

- (5-1)公共交通ネットワークの維持・充実
- (5-2)共生・ダイバーシティをめざし暮らしの豊かさを高める施策の推進
- (5-3)交通結節機能・交通環境の改善・強化
- (5-4)モデル地区における交通まちづくり

具体的な誘導施策	施策の概要
2-2-① ハザードマップによる災害リスク等周知啓発	ハザードマップを活用し、土砂災害や豪雨による浸水被害等、災害リスクについての情報提供や周知啓発を行い、住宅建設等にあたっての留意事項を周知する。
2-2-② 災害時の情報発信の強化	地震、豪雨、台風等災害時に円滑な避難誘導を行えるよう、防災無線や本市公式 SNS の活用など、伝達方法の多様化を図り、情報発信の強化に努める。
2-2-③ 公園防災施設の整備	避難地となる公園・緑地における耐震性貯水槽等の防災施設整備を行い、地域の防災力を強化する。
2-2-④ 木造住宅等の耐震化や改修の促進	災害に強い安全なまちづくりのため、木造住宅等の耐震診断・設計・改修に要する費用の一部を補助するほか、倒壊する恐れのある空き家等老朽木造住宅の除却に対する補助等を実施する。
2-2-⑤ 浸水対策の推進	下水道整備や下水処理場の雨水ポンプによる浸水対策を適切に進めるとともに、雨水貯留施設の整備等により浸水被害を軽減する。
2-2-⑥ 要配慮者利用施設における避難確保計画の策定支援	社会福祉施設、学校、医療施設など防災上の配慮を要する人が多く利用する施設において、円滑で迅速な避難の確保を図るための計画の策定支援を行う。
2-2-⑦ 無電柱化まちづくり促進事業の活用に向けた検討	景観面だけでなく防災面からも重要な無電柱化の取組を推進するため、土地区画整理事業等とセットでの整備を可能とする「無電柱化まちづくり促進事業」の活用に向けた検討を行う。
2-3-① 地域分権制度の推進	地域内の課題解決のため、小学校区単位の協議会が市に事業提案を行い、自主的・自立的なまちづくり活動を推進する。
2-3-② 伏尾台遊休施設を活用した官民連携事業の推進	伏尾台地域の高齢化・人口減少対策として、「子育てにやさしいまち」、「みんなが住みたくなるまち」へとしていくため、地域住民主体で実施する様々な取組と連動し、小学校跡地や阪急バス営業所跡地等の遊休施設の活用に向け、官民連携事業を推進する。
2-3-③ 住宅団地地域コミュニティの再生	人口減少・高齢化等が進む住宅団地においては、持続可能な暮らしを可能とするため、地域住民や関連する事業者（住宅事業者、交通事業者等）と連携を図りながら、コミュニティの再生や新規居住者の促進につながるような施策等を検討する。
2-3-④ 市民、産業、行政の「協働」による市街地の緑化推進	花いっぱい運動や緑化コンテストなど、緑化に関する企画や助成制度の充実を図り、地域ぐるみで緑化を進めることができる仕組みづくりを講じる。また、環境保全条例等による緑化誘導に努めるとともに、沿道や周辺の公共空間、民有地内の緑化や雨水流出抑制・水循環を中心としたグリーンインフラの推進を図る。
3-1-① 公共施設への子育て支援機能の設置促進	栄本町コミュニティセンター跡地や旧伏尾台小学校跡地等、公共施設の再整備を行う際は、子育て世代の利用促進のため、キッズルームやベビー休憩室等、子育て支援施設の設置に努める。
3-1-② 子育て支援機能の立地誘導に向けた検討	安心して生み、育てることができる環境整備をはじめ、子育てを支える機能の立地誘導に向けた施策等を検討する。

具体的誘導施策と施策概要 3

**施策・誘導方針(1)**  
 利便性の高い暮らしを享受  
 できるまちづくり

**施策・誘導方針(2)**  
 良好な居住環境を引き続き  
 享受できるまちづくり

**施策・誘導方針(3)**  
 子育て層を中心とした若い  
 世代が暮らしやすい  
 まちづくり

**施策・誘導方針(4)**  
 駅周辺の魅力を高め  
 積極的にかけたくなる  
 まちづくり

**施策・誘導方針(5)**  
 アクセシビリティと生活の質  
 を高める交通まちづくり

(1-1) 公共施設の再編整備・活用促進

(1-2) まちづくり人口の増加施策

(2-1) 空家・空地等の活用促進

(2-2) 安全・安心なまちへの居住の誘導

(2-3) 地域による居住地の魅力向上

(3-1) 子育て支援機能の維持・誘導

(3-2) 若年・子育て世代の呼び込み

(4-1) 中心市街地・駅前における機能集約  
 及び機能更新

(4-2) 公共空間の質的向上

(5-1) 公共交通ネットワークの維持・充実

(5-2) 共生・ダイバーシティをめざし暮らし  
 の豊かさを高める施策の推進

(5-3) 交通結節機能・交通環境の改善・  
 強化

(5-4) モデル地区における交通まちづくり

具体的な誘導施策	施策の概要
3-2-① 良質で低廉な住宅確保に向けた取組(空家等の住宅ストックの活用など)	空家等の住宅ストックを活用し、若者が本市での暮らしを体験するきっかけにもなる良質で低廉な住宅確保に向けた取組を検討する。
3-2-② 子育て世帯向け住宅関連補助の検討	子育て世帯の流入及び定住化の促進を図るため、市外から本市に転入する子育て世帯に対し、市内民間賃貸住宅に居住する子育て世帯に対する家賃補助等の実施について検討する。
3-2-③ 学生など若年層がチャレンジできる環境整備や支援の推進(空き店舗活用など)	商店街にある空き店舗等を活用した、お試しチャレンジショップ(新規創業)の支援などを通じて、意欲ある若い世代がまちに関わりやすい環境づくりを推進する。
4-1-① グリーンインフラ×ウォーカブル推進による民間事業誘発	公共空間のグリーンインフラとの掛け合わせによるウォーカブル推進の取組に連動した一体型滞在快適性等向上事業の推進や都市利便増進協定制度の活用等により、民間事業の誘発を図り、施設の機能集約、機能更新につなげる。
4-1-② 栄本町コミュニティセンター跡地等まちなか拠点整備	栄本町コミュニティセンター跡地とポケットパーク等を活用し、官民連携のまちづくりやウォーカブルを推進するまちなか拠点を整備する。
4-1-③ 商店街等沿道店舗の機能更新	サカエマチ商店街やさくら通り等では、商業事業者と連携し、自転車のマナーアップに努めながら、歩きやすく、休憩ができ、交流が生まれるよう、歩行者空間や店軒先空間の活用を図り、賑わい創出による沿道店舗等の維持・空き店舗対策等につなげる。
4-1-④ 都市計画の規制緩和等の検討	都市機能誘導区域内においては誘導施設の立地誘導や都市機能増進施設の立地等を、居住誘導区域においては住宅の立地誘導を促すため、用途地域の変更や地区計画の策定、特別用途誘導地区を定めるなど、現行の都市計画による規制緩和等を検討する。
4-2-① 五月山公園への民間活力導入	五月山動物園の拡張整備と用途地域の見直しにあわせ、五月山公園に Park-PFI など民間活力の導入を図りながら、賑わいの拠点としての機能強化を図る。
4-2-② 池田駅前空間再整備及び空間活用促進	池田駅南広場の整備を契機に、官民が連携しながら、多様な人々が集い、憩い、交流する滞在空間と居心地が良く歩きたくなる都市空間を広げていく。駅北側においては、多様な交通モード間の乗換利便性の円滑化を図り、交通結節拠点としての充実・強化を図る。
4-2-③ 石橋阪大前駅周辺の公共空間の再整備	商店会、まちづくり協議会等とも連携しながら市道石橋駅西口線(サンロード石橋)の空間活用・美装化による居心地の良い滞留空間を創出するとともに、今井水路の暗渠化による狭隘道路の拡幅等、石橋阪大前駅周辺の公共空間の再整備を図る。
4-2-④ 多様な過ごし方のできる公園整備・活用促進	市民や民間事業者と連携し、既存公園の活用促進を進めながら、多様な暮らしやコミュニティのハブとして地域の核となる特色ある公園の整備、リニューアルを進める。

具体的誘導施策と施策概要 4

**施策・誘導方針(1)**  
 利便性の高い暮らしを享受  
 できるまちづくり

- (1-1) 公共施設の再編整備・活用促進
- (1-2) まちづくり人口の増加施策

**施策・誘導方針(2)**  
 良好な居住環境を引き続き  
 享受できるまちづくり

- (2-1) 空家・空地等の活用促進
- (2-2) 安全・安心なまちへの居住の誘導
- (2-3) 地域による居住地の魅力向上

**施策・誘導方針(3)**  
 子育て層を中心とした若い  
 世代が暮らしやすい  
 まちづくり

- (3-1) 子育て支援機能の維持・誘導
- (3-2) 若年・子育て世代の呼び込み

**施策・誘導方針(4)**  
 駅周辺の魅力を高め  
 積極的に出かけたくなる  
 まちづくり

- (4-1) 中心市街地・駅前における機能集約  
 及び機能更新
- (4-2) 公共空間の質的向上

**施策・誘導方針(5)**  
 アクセシビリティと生活の質  
 を高める交通まちづくり

- (5-1) 公共交通ネットワークの維持・充実
- (5-2) 共生・ダイバーシティをめざし暮らしの豊かさを高める施策の推進
- (5-3) 交通結節機能・交通環境の改善・強化
- (5-4) モデル地区における交通まちづくり

具体的な誘導施策	施策の概要
5-1-① 都市軸上の幹線交通（路線バス）の維持	阪急バスと連携したバス交通の利用促進はもちろんのこと、地域の商業施設等と連携した利用促進策の検討を行い、本市を支える都市軸上の路線バスの維持を図る。
5-1-② 鉄道駅等と連携した自転車活用推進	鉄道駅等の公共交通機関や駅周辺の商業施設等の利用者の利便性を高めるため、鉄道駅周辺や生活拠点施設周辺を中心に、駐輪環境の改善と、シェアサイクルの利用促進を図る。
5-2-① 移動環境に係るバリアフリー化の推進	池田駅、石橋阪大前駅周辺のバリアフリー化を推進するとともに、災害時の安全・安心で円滑な移動にも配慮した環境整備を図る。
5-2-② 民間小規模店舗等のバリアフリー化促進の検討	商店街等を誰もが安全、安心、快適に移動し、利用することができるように、店舗等のバリアフリー化の促進に向けた民間事業者等への後押しとなる仕組みの構築について検討する。
5-2-③ バリアフリーの啓発・情報発信の検討	生活関連施設のバリアフリー情報の公開、相互理解を進めるべく様々な人を対象とした移動時の困りごと等をまとめたリーフレットの発行など、誰もが暮らしの豊かさを感じることができるソフト施策を検討する。
5-2-④ 移動弱者等を支える交通のあり方の検討	福祉交通との連携、福祉バスのあり方や代替交通の検討など移動弱者を支える交通のあり方を検討する。
5-3-① まちづくりとあわせた交通結節機能・交通環境の改善・強化	駅前のウォークブル推進やバリアフリー化を進めつつ、将来的な交通需要を踏まえた駅前ロータリー等の空間配分の改善検討や、生活サービス拠点へのモビリティハブ整備等の交通環境の強化を図る。
5-3-② 公共交通や自転車の利用促進とモビリティ・マネジメントの推進	ウォークブルなまちなか空間形成に向け、各種交通モードの情報の統合や発信の工夫、社会実験等を通じた公共交通や自転車等の利用促進などモビリティ・マネジメントの推進を図る。
5-4-① モデル地区における交通・モビリティ+まちづくり（「モビ・まち」）の推進	人口減少や高齢化の進展が著しい伏尾台などを対象に、持続的な暮らしを支える交通まちづくりについて検討する。
5-4-② エリアに応じた交通モード・ネットワークの補完（ラストマイル交通での手段多様化）	エリアの特徴を考慮したシェア交通の利用促進や地域主体の送迎サービスの検討等を通して、交通モード・ネットワークの補完を図る。

### 3 届出制度

#### (1) 居住誘導区域外での建築等の届出

居住誘導区域外においては、法第 88 条の規定に基づき、一定規模以上の住宅開発等を行おうとする場合には、下記の行為に着手する日の 30 日前までに、行為の種類や場所等について市長への届出が必要となります。

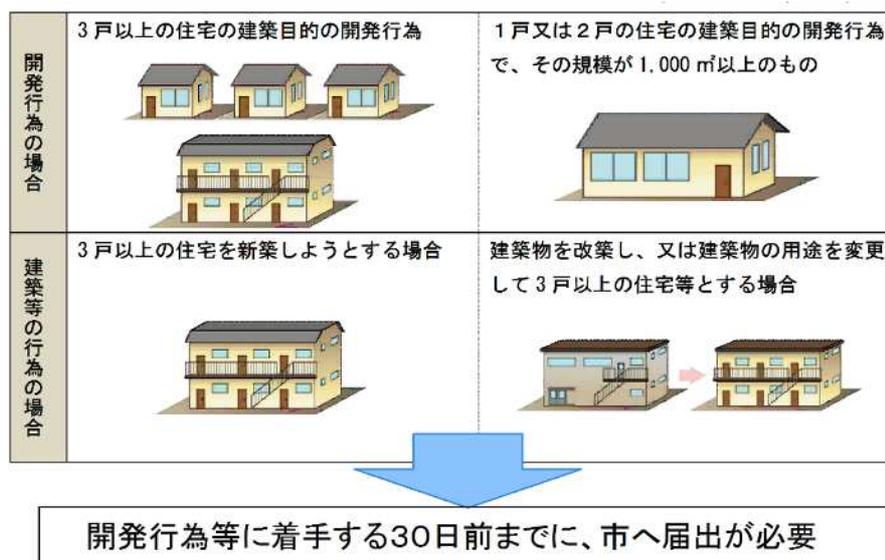


図 6-2 居住誘導区域外での建築等の届出について

## (2-1) 都市機能誘導区域外での建築等の届出

都市機能誘導区域外においては、法第108条の規定に基づき、誘導施設の整備を行おうとする場合、下記の行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所等について市長への届出が必要となります。

### ○開発行為の場合

- ・誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為

### ○建築等の行為

- ・誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ・建築物を改築し、または用途の変更をし、誘導施設を有する建築物とする場合

## (2-2) 都市機能誘導区域内での施設の休止及び廃止の届出

都市機能誘導区域内においては、法第108条の2に基づき、誘導施設を休止または廃止しようとする場合、下記の行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所等について市長への届出が必要となります。

### ○誘導施設を休止する場合

### ○誘導施設を廃止する場合

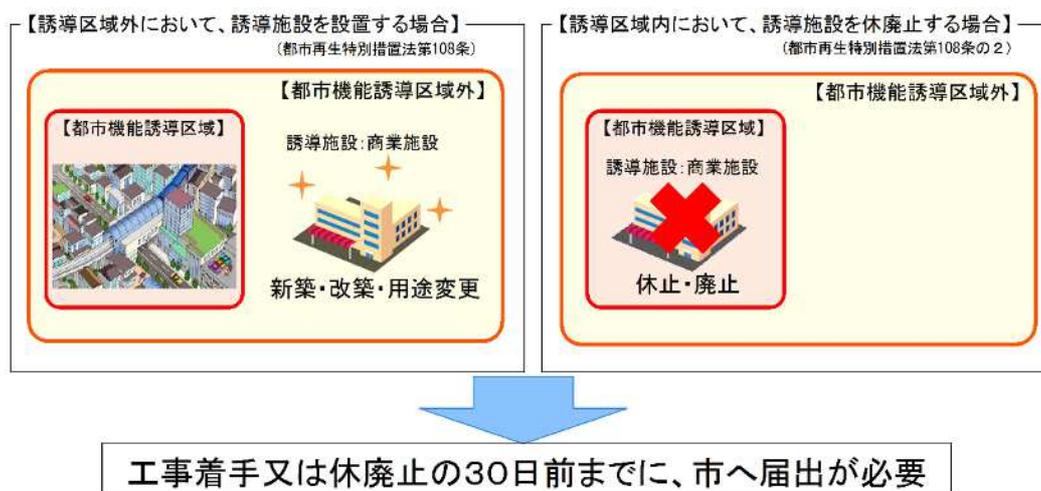


図 6-3 都市機能誘導区域外での建築等の届出と都市機能誘導区域内での施設の休止及び廃止の届出について

表 6-1 都市機能誘導区域における誘導施設

分類	誘導施設	都市機能誘導区域			定義
		池田駅 周辺地区	石橋阪大 前駅 周辺地区	伏尾台 創生拠点 地区	
子育て支援	子育て世代活動支援センター	○	○	— ※	子育て世代のまちなかでの活動を促進するための拠点施設 ・乳幼児の一時預かり機能を有し、子育て世代の交流や文化活動の支援や子育てに関する相談、情報提供等を行う施設
教育・文化	図書館	●	●	—	図書館法第2条第1項に規定する図書館
	大学、高等専門学校、専修学校	—	—	○	学校教育法第1条に規定する大学及び高等専門学校、同法第124条に規定する専修学校
	健康増進施設	○	○	○	体育館、水泳プール、運動場等のスポーツ施設及び集会場機能を備えた施設
	文化ホール	—	○	—	音楽、演劇、映画など文化芸術事業のための設備を有する施設
商業	大規模商業施設 (店舗面積1万㎡以上)	○	—	—	「大規模集客施設の適正立地に関する運用指針(大阪府)」における大規模集客施設に相当する施設
	商業施設(店舗面積1千~1万㎡未満)	○	○	—	大規模小売店舗立地法に基づく届出対象となる店舗面積に相当する施設
行政	市役所	○	—	—	本市の本庁舎
その他	オフィス(事務所、研究所等)	○	○	○	広く一般に供される交流機能を備える施設等を含め床面積が1000㎡以上
	地域交流センター	●	●	○	多様な世代が利用できる社会活動や趣味活動への参加等の機会を提供する施設

○：誘導 ●：誘導した施設(存置)

※ 子育て世代活動支援センターは、駅周辺等のまちなかに立地するものを対象とするため、伏尾台創生拠点地区においては位置づけをしません。地域住民相互の交流の場となる交流・活動スペース、コミュニティカフェ等、子どもから高齢者までが集える憩いの場の立地を誘導し、子育て世代の活動支援をめざします。

## 4 公的不動産（PRE）の活用方針

本市の公共施設は、その多くが高度経済成長期に整備を行っており、施設の老朽化等により、施設の更新時期を迎えているところですが、人口減少による税収の減少見込みに加え、社会保障に係る経費の増大も見込まれ、すべての公共施設をすべて更新することは困難であり、公共施設等総合管理計画においては、老朽化する公共施設等への対策として、用途の複合化、床面積の縮小、官民連携等の可能性を勘案し、施設の更新に取り組んでいくこととしています。

公共施設は一定の集客性があることから、まちなかに整備すれば人の流れをつくる（まちなかへ誘引する）ことが期待されます。また、複合的な整備、利用を図ることで生じる跡地の公的不動産は生活利便機能などを誘導するための貴重なタネ地として活用することが可能となります。

そのため、都市機能誘導区域内にある公共施設を中心に施設の再配置を進め、集客力のある施設を中心拠点に誘導、配置することで生活利便性を高めるとともに、余剰地となった公共施設の跡地等の公有地を有効活用し、居住者の利便性を確保するための生活利便機能（医療、福祉、子育て支援、商業等）を誘導することで、本市におけるコンパクトシティの推進を図っていきます。

## 5 低未利用地の集約等による利用の促進と身の回りの公共空間の創出

空き家・空き地等の低未利用土地が時間的・空間的にランダムに発生する都市のスポンジ化問題に対応するため、低未利用土地に対しては、適切な管理を促すだけでなく、有効利用を促すことが必要であり、低未利用土地の利用及び管理に関する指針（低未利用土地利用等指針）を定めることとします。

なお、複数の土地の利用権等の交換・集約、区画再編等を通じて、低未利用土地を一体敷地とすることにより活用促進につながると認められる場合は、低未利用土地の所有者等と利用希望者とをコーディネートすることなど、低未利用土地権利設定等促進計画制度の活用に向けた検討を行います。

また、空き地・空き家等の既存ストックを活用し地域の実情に応じて必要となる身の回りの公共空間を創出することについて、地域住民等の発意による取組を促進、支援していくため、立地誘導促進施設協定制度の活用に向けた検討を行います。

### （1）低未利用土地の利用及び管理に関する指針（低未利用土地利用等指針）

#### ●対象エリア

- 都市機能誘導区域、居住誘導区域

#### ●低未利用土地の定義

- 空き家 … 現に人が居住その他の使用をしていない建物及び敷地
- 空き地 … 現に人が使用していない土地又は使用していても相当の空閑部分を有し、人が使用していない土地と同様の状態にある土地
- その他 … 暫定的に路外駐車場、駐輪場、資材置場等として使用している土地

#### ●利用の方針

低未利用土地が点在することは、生活利便性や市街地全体の活力の低下につながり、住宅や誘導

施設の立地及び立地の誘導を図るうえで悪影響を与えることから、低未利用土地の所有者等に対し、低未利用土地の有効利用に関する情報の提供、指導、助言を行います。

## ●利用指針

### <都市機能誘導区域内>

誘導施設その他都市機能増進施設の立地や、オープンカフェや広場など、誘導施設等の利用者の利便を高める施設としての利用を推奨すること。

### <居住誘導区域内>

リノベーションによる既存住宅の再生や良好な居住環境整備のための敷地統合等による利用のほか、低未利用土地を地域のまちづくりの貴重な資源として捉え、コミュニティカフェなどの交流の場や子育て支援活動など市民活動の拠点としての利用を推奨すること。

## ●管理の方針

低未利用土地の所有者等がその管理を放棄することにより、雑草や樹木の繁茂、建物の老朽化、廃棄物の堆積等による周辺の居住環境・景観の悪化のほか、不法投棄その他犯罪の温床となり治安の悪化等につながる恐れがあり、住宅や誘導施設の立地及び立地の誘導を図るうえで大きな支障となることから、低未利用土地の所有者等に対し、低未利用土地の適切な管理に関する情報の提供、指導、助言を行います。

また、低未利用土地の適切な管理が行われず、周辺に著しく悪影響をもたらしている場合は、当該所有者等に対し、管理指針に即した管理を行うよう勧告を行います。

## ●管理指針

### <空き家>

清掃、換気、通水、樹木の剪定等、適宜適切な管理を行うとともに、定期的に建物の目視点検等を実施し、建物等に不具合が生じていないか確認を行い、不具合を発見した場合は直ちに適切な措置を講ずるなど、周辺の生活環境を害さないよう、適正に管理すること。

### <空き地等>

雑草の繁茂及び害虫の発生を予防するための定期的な除草や、交通上の支障や隣地への越境を防止するための定期的な樹木の剪定のほか、枯草や放置された廃棄物の除却及び廃棄物の投棄の防止、また、災害や犯罪の発生を防止する措置を講ずる等、周辺の生活環境を害さないよう、適正に管理すること。

## (2) 低未利用土地権利設定等促進計画制度の活用

### ●低未利用土地権利設定等促進事業区域

- 「池田駅周辺地区」都市機能誘導区域
- 「石橋阪大前駅周辺地区」都市機能誘導区域
- 伏尾台における居住誘導区域

### ●低未利用土地権利設定等促進事業に関する事項

- 低未利用土地利用等指針に定めた利用指針に即した低未利用土地の利用を進める事業であること。
- 複数の土地及び当該土地に存する建物についての権利設定等を通じて、低未利用土地を一体敷地とすることにより活用促進につながるものであること。

## (3) 立地誘導促進施設協定制度の活用

### ●立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理が必要と認められる区域

- 都市機能誘導区域、居住誘導区域

### ●立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する事項

- 立地誘導促進施設は、居住者、来訪者又は滞在者の利便の増進に寄与し、居住誘導区域においては住宅の、都市機能誘導区域においては誘導施設の立地の誘導を促進させる施設であること。
- 区域内の一団の土地の所有者等は、立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理を適切に行うものであること。

### (立地誘導促進施設の例)

- 地域住民等が利用することができる道路・公園・広場・緑地・通路
- 広告板、防犯灯、備蓄倉庫、集会所等、地域において必要となる施設
- 地域の来訪者、滞在者等が利用することができる駐車場、駐輪場 等

## 第7章 計画の進行管理

### 1 立地の適正化に関する評価指標

本計画の必要性・妥当性を客観的かつ定量的に提示するとともに、PDCA サイクルが適切に機能し、実効性のある計画とするため、定量的な目標値等、評価指標を定める必要があります。

評価指標については、課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）によりめざす目標とともに、目標達成により期待される効果について、次のように設定します。

表 7-1 立地の適正化に関する評価指標①②

<b>本市の良さを守り、将来に備える 【守り】</b> <b>現状のコンパクトな市街地と利便性の高い暮らし、安全な暮らしを堅持する</b>	
<b>評価指標①</b>	<b>居住誘導区域内の人口密度</b>
基準値	[令和 22 (2040) 年推計値 (令和 5 (2023) 年社人研推計値に基づく数値) ] 100.6 人/ha
目標	[令和 22 (2040) 年] 103.2 人/ha 以上
目標の考え方	各施策の展開により、社人研推計の令和 22 (2040) 年人口より+2,000 人程度を居住誘導区域に誘導することをめざし設定します。 社人研推計値に基づく居住誘導区域内の人口：約 77,854 人 居住誘導区域面積：774ha
期待される効果	一定の人口密度が確保されることで、生活利便施設の維持につながり、良好な居住環境の維持が図られます。
<b>評価指標②</b>	<b>居住誘導区域外のハザードエリア内の人口/居住誘導区域内の人口</b>
基準値	[令和 2 (2020) 年] 15.9%
目標	[令和 22 (2040) 年] 15.9%以下
目標の考え方	居住誘導施策により、居住誘導区域外のハザードエリア内の人口比率が高まらないことをめざし設定します。 (ハザードエリア) ・土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、災害危険区域 ・想定浸水深 3 m以上の浸水想定区域 ・家屋倒壊等氾濫想定区域 (猪名川、余野川)
期待される効果	居住誘導区域外のハザードエリア内の人口が増加しないことにより、安全・安心な市街地環境の維持が図られます。

表 7-2 立地の適正化に関する評価指標③④

<b>本市の特徴を活かし、一層の暮らしの質的向上を図る 【攻め】</b>	
<b>本市独自の施策とあわせ、暮らしの魅力を一層高めることで本市の良さを伸長させ、将来に備える</b>	
<b>評価指標③</b>	<b>市の子育て環境・支援に対する満足度</b>
<b>基準値</b>	[平成 30 (2018) 年実績値] 満足度が高い・やや高いの割合・・・35.3% 満足度が低い・やや低い割合・・・20.8%
<b>目標</b>	[令和 22 (2040) 年] 満足度が高い・やや高いの割合・・・35.3%以上 満足度が低い・やや低い割合・・・20.8%以下
<b>目標の考え方</b>	子育て環境・支援に係る各種施策を通じて、現状の実績値の向上を図ります。
<b>期待される効果</b>	子育て層の満足度を高め、子育て層の流出を減らすことが期待されます。
<b>評価指標④</b>	<b>池田駅・石橋阪大前駅 1 日平均乗降客数の合計値</b>
<b>基準値</b>	[令和 2 (2020) 年実績値] 87,900 人
<b>目標</b>	[令和 22 (2040) 年] 114,000 人以上
<b>目標の考え方</b>	中心市街地の魅力の向上に資する都市機能の導入などにより、現状以上の利用者増を図ります。(池田市地域公共交通計画の目標値)
<b>期待される効果</b>	来街者を増加、維持させることで、中心拠点におけるにぎわい創出が期待されます。

表 7-3 立地の適正化に関する評価指標⑤⑥

<b>「ひと」の移動・交通を快適にし、QOL を高める 【移動】</b> <b>多様なモビリティとバリアフリーを総合的に展開し、まちづくりに繋げる</b>	
<b>評価指標⑤</b>	<b>人口 1 人あたりの 1 日平均トリップ数（移動数）</b>
基準値	[令和 3（2021）年実績値] 1.97 トリップ/人日
目標	[令和 22（2040）年] 1.97 トリップ/人日以上
目標の考え方	近畿圏全体では高齢化に伴い低下してくことが想定されているが（令和 3（2021）年 1.95→令和 22（2040）年推計値 1.91）、各施策の展開により、現状の維持を目指します。
期待される効果	外出回数や頻度が高まることにより、QOL の高い暮らしの実現、にぎわいの創出が期待されます。
<b>評価指標⑥</b>	<b>公共交通（鉄道、バス）分担率</b>
基準値	[令和 3（2021）年実績値] 23.6%
目標	[令和 22（2040）年] 26.6%以上
目標の考え方	各施策の展開により、三大都市圏の公共交通分担率（令和 3（2021）年）と同等となることをめざし設定します。
期待される効果	公共交通の分担率が高まることにより、QOL の高い暮らしの実現につながることを期待されます。

## 2 計画の進行管理と評価

立地適正化計画は、法第 84 条において概ね 5 年毎に施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、立地適正化計画及びこれに関連する都市計画を変更するものとされています。

また、現行の池田市都市計画マスタープランは、目標年次である令和 14（2032）年度に定期見直しを行う予定となっています。

立地適正化計画は都市計画マスタープランとの連動が必要であることから、池田市都市計画マスタープランの進捗管理の仕組みとも連動した形で進行管理と評価を行い、適切な時期での見直しを実施するものとします。

なお、誘導施設や誘導施策については、市の施策の熟度や民間事業者の動向にあわせ、追加・変更が必要と判断した場合は、適宜、計画の見直しを実施するものとします。

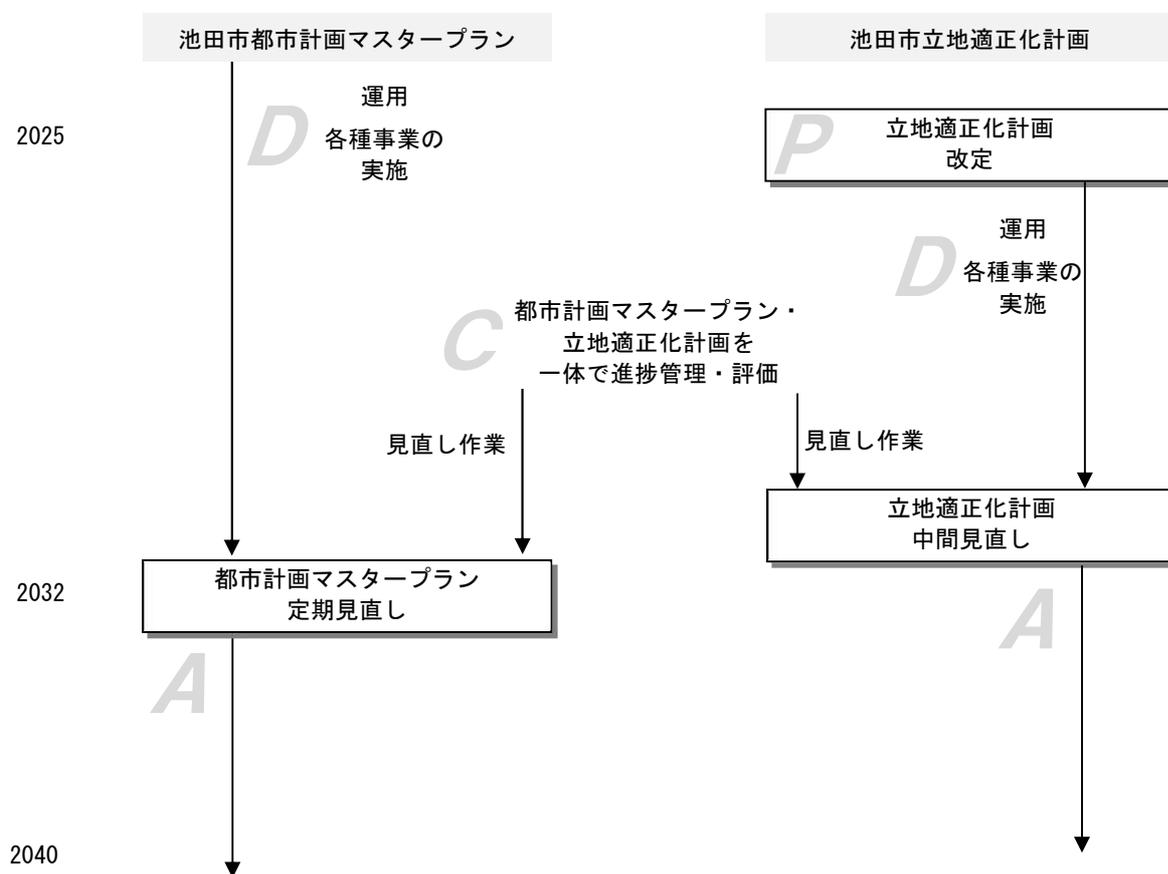


図 7-1 進行管理と評価

発行：池田市 まちづくり環境部 都市政策課  
〒563-8666 大阪府池田市城南1丁目1番1号  
☎ 072-752-1111 (代表)  
☎ 072-752-6572

計画本編や届出について  
詳しくはこちら  
(池田市ホームページ)

