

(仮称) 北千里駅前地区第一種市街地再開発事業について

令和8年(2026年)5月25日(月)

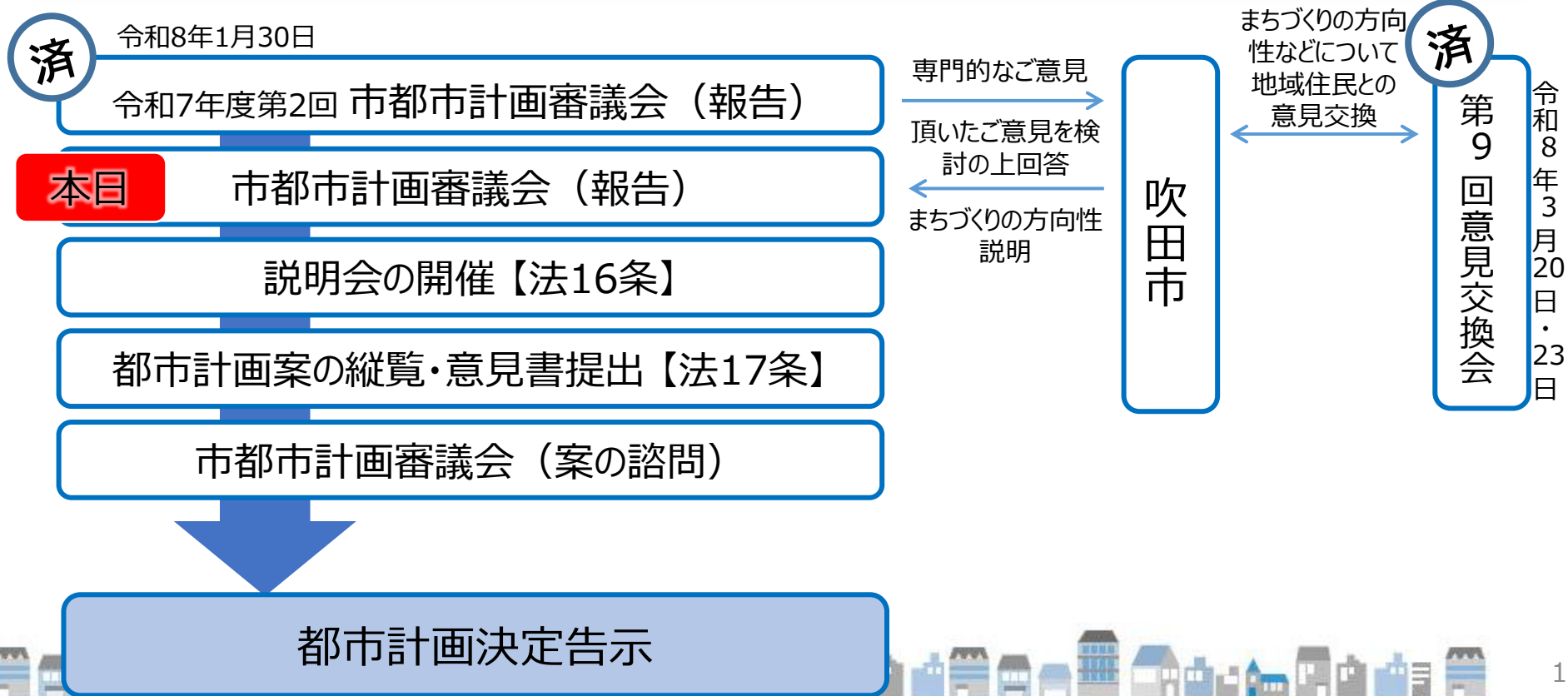
吹田市 都市計画部 計画調整室

吹田市 都市計画部 都市計画室



本日の都市計画審議会の目的

- ◆ 令和7年度第2回吹田市都市計画審議会（以下「前回都市計画審議会」）での検討事項に対する回答
- ◆ 第9回北千里駅前まちづくり意見交換会に係る開催概要の報告
- ◆ 「北千里駅前のまちづくりの方向性-抜粋-」を説明
- ◆ 北千里駅前のまちづくりの方向性を踏まえた、都市計画（素案）について説明



本日の報告内容

- 1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答
- 2 第9回北千里駅前まちづくり意見交換会に係る開催概要
- 3 まちづくりの方向性について-抜粋-
- 4 都市計画（素案）について



本日の報告内容

- 1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答
- 2 第9回北千里駅前まちづくり意見交換会に係る開催概要
- 3 まちづくりの方向性について-抜粋-
- 4 都市計画（素案）について



1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答

■ 前回都市計画審議会でご頂いたご意見

- これまでの環境影響評価審査会の内容を共有頂きたい。
- 環境影響評価手続きの中での、
駅前交通広場の出入口や周辺道路における交通渋滞や交通事故の危険性など、**交通**に関する検討状況や、**日照、景観**に関する検討状況について共有頂きたい。



1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答

■ (仮称)北千里駅前地区第一種市街地再開発事業に係る環境影響評価提案書に関する審査会(1回目)

開催日時・参加者

令和7年8月1日(金) 18時40分～20時

委員：出席14名 欠席1名 傍聴者：6名

当日の流れ

- ①事務局(環境政策室)より、提案書が再提出された経緯及び条例の手続きの進捗状況について説明
- ②事業者(市及び準備組合)より、これまでの経過、事業概要も含めた環境影響評価提案書の内容について説明
- ③事業者(市)より、意見書の概要及びそれに対する事業者見解について説明
- ④意見交換会の出席委員(進行管理責任者)より、当日の様子について報告
- ⑤質疑応答

主な意見・質疑

- 都市計画手続きと環境影響評価審査会の関係性について確認したい。今回の環境影響評価は都市計画との関係が非常に重要。
→アセス条例上、都市計画の案の縦覧までに提案書の提出が必要なことから今回の提案書の提出に至った。都市計画の審議はこれからとなるが、令和6年11月に都市計画審議会にも事業の概要を報告している。《市》
- 都市計画手続きと環境影響評価の説明内容に、齟齬があるというようなことで住民が不信感を持たないようにすることが大切である。
- マンション整備に伴う児童数の増加の影響に対して、他の部局との横の連携が必要になるのではないかと。
→庁内で常に動向などの情報共有を図っている。《市》
- 2050年カーボンニュートラルに向けて、環境や防災のショーケースになるようなものに仕立ててほしい。ZEHやBEI、WELL認証など、どの水準を目指すのか示してほしい。
→現時点では未定であるが、決まったものは今後の審査会等で適宜説明していく。《準備組合》
- まちづくりの方針として示されている「多様なアクティビティ、居場所のある拠点として、賑わいのある広場や憩いのある滞留空間など多様なオープンスペースを整備する」ということの評価が重要。評価の方法や意義について検討できればと思う。



1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答

■ (仮称)北千里駅前地区第一種市街地再開発事業に係る環境影響評価提案書に関する審査会(2回目)

開催日時・参加者

令和7年11月19日(水) 18時50分～20時

委員：出席9名 欠席6名 傍聴者：3名

当日の流れ

- ①市主催で開催してきた北千里駅前まちづくり意見交換会について説明
- ②1回目の審査会及びその後に頂いた審査委員等の御意見に対する回答を事業者(市及び準備組合)から説明
- ③別紙資料にて、都市計画手続きと環境影響評価の手続きの関係性及び環境影響評価と都市計画の検討範囲や内容の違いなどについて説明
- ④質疑応答

主な意見・質疑

●本事業における環境影響評価と都市計画の役割分担について、説明いただきたい。

→環境影響評価については、環境の側面から事業計画について評価するもの。

一方、都市計画は上位計画などを踏まえ都市計画決定できるか否かをまちづくりの観点から審査されるもの。《市》

●今回の景観計画と景観づくりについてオープンスペースの整備することが大きな肝となっていると思う。都市部における人と自然のふれあいといったことを積極的に評価するなど、オープンスペースについて整理と評価について検討していただきたい。

→いただいたご意見を踏まえ、検討を進める。《市》

●マンションの戸数の規模が都市計画側で決められる部分もあると思うが、環境影響評価側でも、景観や日照、風の影響を考えた際に代替案を検討するといったようなこともありうると思う。前回A案B案のように、環境影響を軽減するための代替案というのは検討するのか。

→各項目によって代替案の検証時期は異なる。日照については現段階でA案、B案の検証を行っているが、風害対策や景観については設計が進む中で比較検討が必要であり、各項目ごとに適切なタイミングで検証を進める予定である。《準備組合》

1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答

■ (仮称)北千里駅前地区第一種市街地再開発事業に係る環境影響評価提案書に関する審査会(3回目)

開催日時・参加者

令和8年5月7日(木) 18時50分～20時

委員：出席13名 欠席2名 傍聴者：1名

当日の流れ

- ①環境まちづくり影響評価条例の進捗状況について説明
- ②本計画に関する各審議会等との意見共有について説明
- ③景観部会の設置と臨時委員の委嘱について説明
- ④関係会議体と意見共有を行う環境項目等とその評価対象・評価水準(案)について説明
- ⑤環境影響評価の結果等について
ア 交通混雑、交通安全
イ 日照阻害
- ⑥環境影響評価審査会等からの意見と事業者の見解
- ⑦質疑応答

主な意見・質疑

【景観部会の設置趣旨】

都計審や景観審、アセス審など当該事業に関して、3つの審議会等があるが、各審議会等で景観の議論をどの程度するのが不明瞭。景観部会はそれらに横ぐしをさし、先進的に景観検討に取り組むもの。

●景観部会と各審議会等の責任分担はどうか。

→各審議会等に入っている先生に委員に入ってもらい、各審議会等に持ち帰り報告いただく予定。各審議会等の所掌範囲を持って進行いただく。《事務局》

●安全性を懸念していた交通広場の右折入退場については警察や交通事業者へのヒアリング等を確認したが問題ないと思う。なお、現状、送迎者が多いように思うが、送迎車両用のスペースは設置するのか。

→現段階では送迎スペースについて道路管理者等と協議を実施しているが、現時点では想定していない。ただ、そのような車両も見込まれるため、今後協議を進めて行きたいと考えている。《市》

●マンション売却について、市場ニーズの調査はどの程度実施しているのか。

→マンションの市場性については様々な社会情勢の変化により波がある状況。今年に入り、準備組合として大手デベロッパーにヒアリングを実施するなどしているが、引き続き建設戸数やコストなど適宜確認しながら進める必要があると考えている。《準備組合》

1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答

■ 環境影響評価手続きでの検討状況（日照）

現状の事業計画における住宅・商業棟の冬至における日影図を作成し、日照障害について整理した。

表 1 に示す基準に基づき等時間日影図を作成したところ、4時間日影の範囲が約4,140㎡、2.5時間日影の範囲が約16,830㎡となった。(図 1)

参考として、住宅・商業棟の時刻日影図を次ページに示す。

4時間日影の範囲は事業計画地内、2.5時間日影の範囲は事業計画地内及び北千里駅、周辺道路の範囲が大部分となっており、現時点での試算では、周辺の住宅地への影響はほとんどなく、地域の日照が著しく障害されるおそれがないと想定される。

表 1 建築主が近隣の敷地に対して確保すべき日照の基準

用途地域等	測定高さ	敷地境界線からの水平距離が10m以内の範囲における日影時間	敷地境界線からの水平距離が10mを超える範囲における日影時間
第一種低層住居専用地域又は第二種低層住居専用地域（容積率 80 %）（容積率 100 %）	1.5m	3時間	2時間
第一種低層住居専用地域又は第二種低層住居専用地域（容積率 150 %）		4時間	2.5時間
第一種低層住居専用地域又は第二種低層住居専用地域（容積率 200 %）		5時間	3時間
第一種中高層住居専用地域又は第二種中高層住居専用地域（容積率 150 %）	4.0m	3時間	2時間
第一種中高層住居専用地域又は第二種中高層住居専用地域（容積率 200 %）		4時間	2.5時間
第一種中高層住居専用地域又は第二種中高層住居専用地域（容積率 300 %）			
第一種住居地域又は第二種住居地域又は準住居地域（容積率 200 %）		5時間	3時間
第一種住居地域又は第二種住居地域（容積率 300 %）			
近隣商業地域			
準工業地域			
用途地域の指定のない区域		4時間	2.5時間

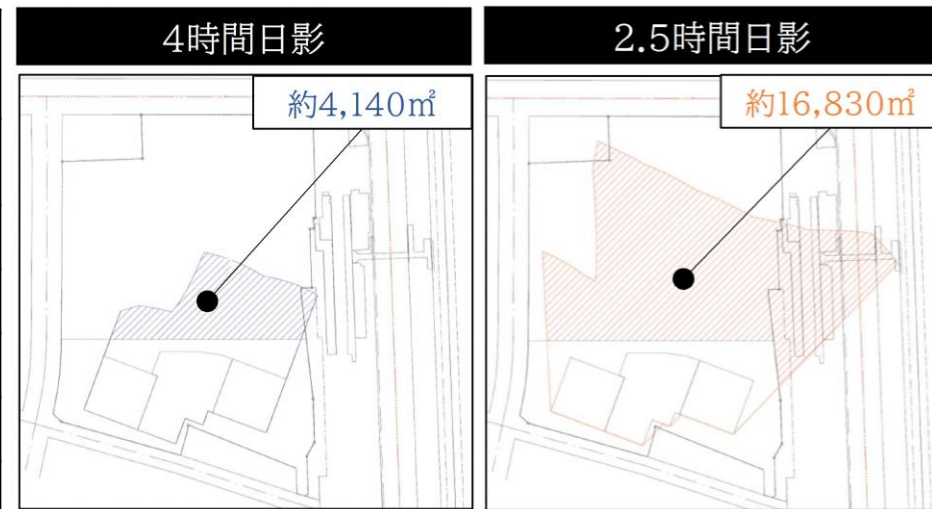
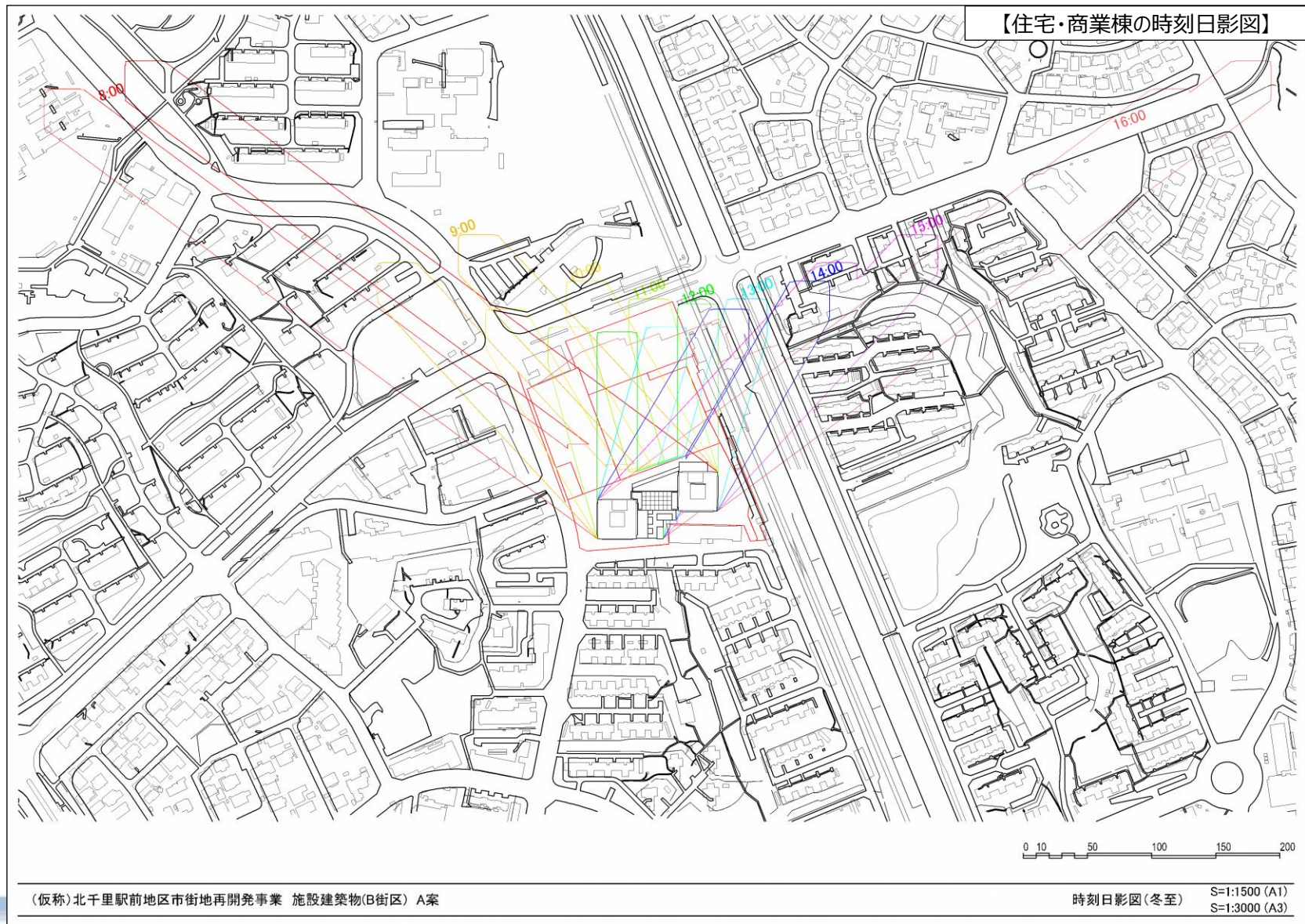


図1 住宅・商業棟の等時間日影図

1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答

■ 環境影響評価手続きでの検討状況（日照）



1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答

■ 環境影響評価手続きでの検討状況（交通）【駅前交通広場の出入り口について】

1. 現状と再整備後の車両及び歩行者の主な出入口及び動線

(1) 流出入車両

現在は商業施設用駐車場の出入口がロータリーの中に存在しており（下図左：現状の北側の赤矢印）、同駐車場を利用する車両は必ずロータリー出入口を利用する。

再整備後は、商業施設用駐車場を地下に設置し、出入口を事業地西側及び東側とする予定（下図右：再整備後の赤矢印）のため、ロータリー出入口を利用する車両は現状より少なくなると予測される。

(2) 横断歩行者

歩行者の駅・区域北西側交差点間の往来について、現状はロータリーを迂回すると歩行距離が伸びるため出入口部分を横断している歩行者が多い（下図左：現状の茶色点線）。

再整備後は、ロータリー南側を通行した方が自然な歩行動線となる（下図右：再整備後の茶色点線）ため、ロータリー出入口を横断する歩行者は少なくなると予測される。



1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答

■ 環境影響評価手続きでの検討状況（交通）【駅前交通広場の出入り口について】

2.関係者ヒアリング結果概要

駅前交通広場の出入口付近の安全性について、バス事業者である阪急バス株式会社と吹田警察に行ったヒアリング結果概要は以下のとおりである。

バス事業者、吹田警察ともに、現況の計画で安全性に問題はないという考えであった。

バス事業者（2026.2.13）	吹田警察（2026.2.19）
<ul style="list-style-type: none">・過去2年でバスの事故履歴はない。・事業者として現計画は安全性の面でも問題ない。・運行ルート・バス停等が変更になるため中央分離帯の設置は困難。	<ul style="list-style-type: none">・大きい事故などは聞いたことはなく、危険な箇所という認識はない。・R5～R7で北千里駅前交通広場付近では2件の事故がある。・再整備後の計画平面について特に問題ない。・ロータリー出入口に信号機を設置することはできない（信号間隔150mを確保できないため）。



1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答

■ 環境影響評価手続きでの検討状況（交通）【駅前交通広場の出入口について】

3. 駅前交通広場への入退場ルート変更に対する見解

駅前交通広場への入退場ルートの変更ルート案として、西側から入退場する案について検討した（下図右側）。既存交差点を右折して西側から入退場するルートとなるが、この場合、商業施設用駐車場出入口と近接することとなり、安全面や周辺住民の生活道路である区画街路への渋滞が懸念される。

現計画の駅前交通広場の配置については、人が中心の地区センターを目指し、交通結節機能の維持向上を図りつつ、自動車動線を交通量の多い幹線道路側で完結させるため、敷地北側に配置することとしており、渋滞の懸念や安全性も考慮して、現計画案が適すと考えている。

現計画案		西側入退場案	
	<p>商業施設用駐車場出入口： 赤矢印</p> <p>北西交差点への主な歩行動線： 茶点線</p> <p>ロータリー出入口： 青点線</p> <p>住宅用駐車場出入口： 黄矢印</p>		<p>商業施設用駐車場出入口： 赤矢印</p> <p>北西交差点への主な歩行動線： 茶点線</p> <p>ロータリー出入口： 青点線</p> <p>住宅用駐車場出入口： 黄矢印</p>

4. 結論：駅前交通広場への入退場ルートに対する安全性について

流出入車両及び歩行者の将来予測、関係者ヒアリング結果等を踏まえると、現計画における駅前広場の入退場ルートの安全性に問題はなく、著しい混雑や危険性が見込まれないと想定される。

今後も引き続き、安全性には十分配慮し、関係機関とも協議を行いながら、事業を進めていく方針とする。

1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答

■ 環境影響評価手続きでの検討状況（交通）【周辺交差点交通量の予測について】

1. 検討フロー

自動車交通量予測は、発生集中交通量予測、方向別交通量予測の2段階で行った。

発生集中交通量予測は、開発計画（用途別床面積）をベースに、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版 H26.6.（国土交通省都市局都市計画課）」（以降、大規模開発マニュアルと呼ぶ）による用途別原単位、近畿都市圏パーソントリップ調査（PTデータ）から設定した用途別交通手段構成比、平均乗車人員より算出した。

方向別交通量は、PT調査データにおける当該地区を発着する自動車OD交通量を基に方面別割合の設定を行った。

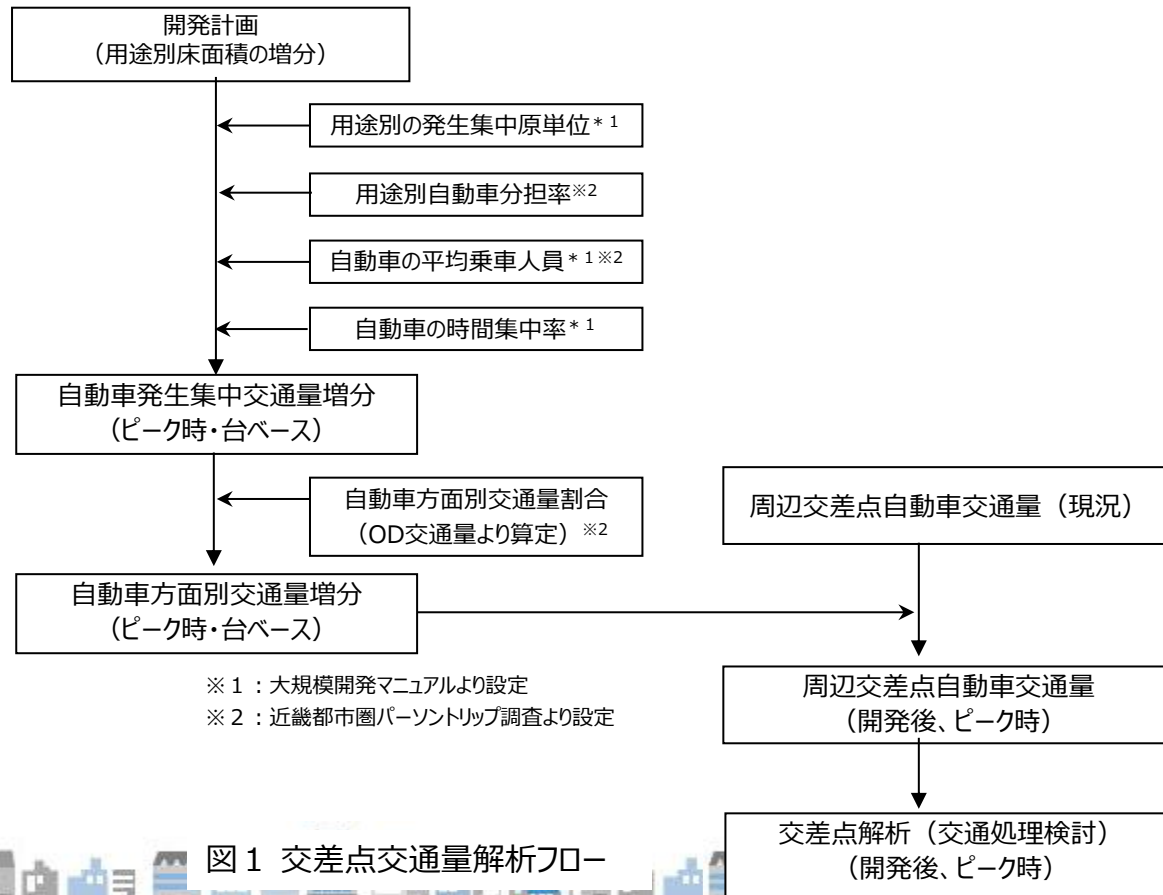


図1 交差点交通量解析フロー

1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答

■ 環境影響評価手続きでの検討状況（交通）【周辺交差点交通量の予測について】

2.自動車発生集中交通量増分の推計

検討フロー、事業計画等を踏まえ、用途別（商業施設、住宅）、平日・休日別に、開発による自動車発生集中交通量増分を下記の通り算出した。

用途としては、計画として導入される商業施設、住宅を対象とした。新設される住宅については、1日当たり平日575台、休日725台程度の増加、1時間当たりそれぞれ35台、58台程度の増加が見込まれた。なお、商業については床面積が減少するものの、参考として推計を行った（後述する交差点交通量では考慮しない）。

商業施設

項目		平日	休日
床面積増分	m2	-4,652	
発生集中量原単位	人T.E./ha/日	11,600	18,600
自動車分担率	%	30%	60%
平均乗車人数	人/台	1.5	2.7
時間集中率（午後）	%	10%	12%
自動車交通量増分	台/日	-1,079	-1,923
自動車交通量増分 （午後ピーク時）	台/時	-108	-231

住宅

項目		平日	休日
床面積増分	m2	57,520	
発生集中量原単位	人T.E./ha/日	700	700
自動車分担率	%	20%	45%
平均乗車人数	人/台	1.4	2.5
時間集中率（午後）	%	6%	8%
自動車交通量増分	台/日	575	725
自動車交通量増分 （午後ピーク時）	台/時	35	58

表1 自動車発生集中交通量増分の推計結果



1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答

■ 環境影響評価手続きでの検討状況（交通）【周辺交差点交通量の予測について】

3. 交差点別・方面別交通量増分の推計

前ページの開発による自動車発生集中交通量増分に、自動車方面別交通量割合を適用することで、交差点別・方面別の自動車交通量増分（住宅分）を推計した。

次ページの交差点需要率等の解析は、事業による交通量の増加分に対して問題ないか検討するという考えで行っており、ここでは、住宅により増加する台数を対象とし、商業施設の床面積減少に伴い少なくなる台数については、解析には含めない方針とした。

交差点	方向	通行割合		増加台数 (台/時)	
		平日	休日	平日	休日
北千里駅前西	南⇄東	19.7%	23.3%	7	14
	南⇄西	62.0%	46.9%	22	27
北千里駅前	西⇄北	19.7%	23.3%	7	14
千里北公園前	南⇄北	12.4%	15.4%	4	9
	南⇄東	7.4%	7.8%	3	5
藤白台	西⇄南	18.3%	29.8%	6	17
計		-	-	35	58

表2 対象交差点・方向別の増加交通量（住宅分）

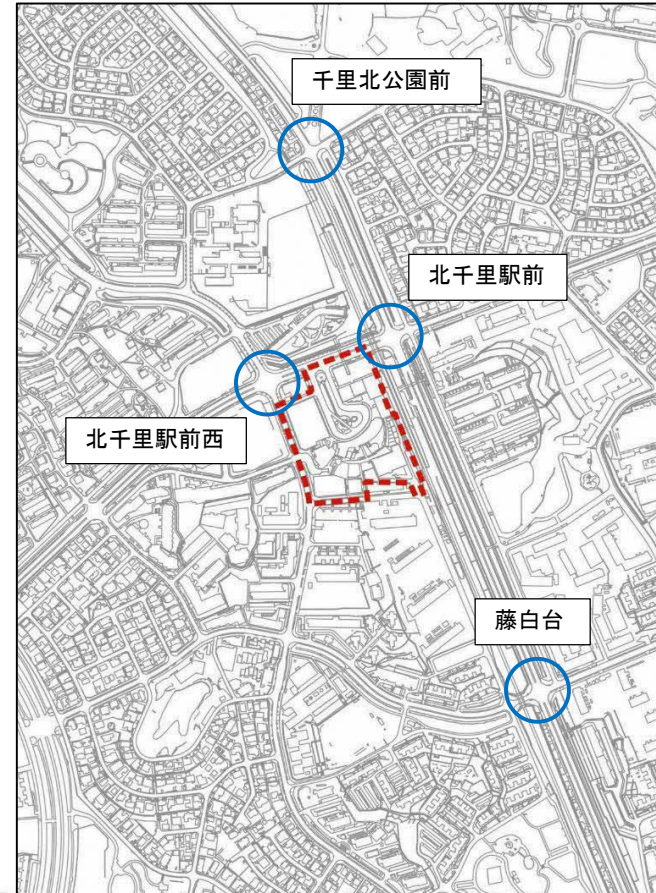


図2 検討交差点位置図

1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答

■ 環境影響評価手続きでの検討状況（交通）【周辺交差点交通量の予測について】

4.結論：交差点解析（交通処理検討）

対象4交差点について、平日・休日別のピーク時を対象に開発交通を上乗せしたうえでの交差点解析を行った。

交差点解析の評価指標である、A.交差点需要率、B.交通容量比、C.右折滞留長について、いずれの交差点においても交通処理に問題はない結果となり、著しい混雑や安全上の支障が見込まれないと想定される。

交差点	曜日・時間帯	A.交差点需要率	B.交通容量比	C.右折滞留長
1) 北千里駅前西	平日 16 時台	0.179≦0.447	いずれも 1 未満 (最大 0.517)	※右折レーンなし
	休日 12 時台	0.202≦0.447		
2) 北千里駅前	平日 17 時台	0.277≦0.520	いずれも 1 未満 (最大 0.492)	北側 69.6m (右折レーンは交差点中心から約 80m)
	休日 12 時台	0.279≦0.520		
3) 千里北公園前	平日 17 時台	0.324≦0.827	いずれも 1 未満 (最大 0.383)	南側 25.9m (右折レーンは交差点中心から約 70m)
	休日 12 時台	0.291≦0.827		
4) 藤白台	平日 16 時台	0.191≦0.892	いずれも 1 未満 (最大 0.328)	※右折レーンなし
	休日 14 時台	0.167≦0.892		

表3 交差点解析結果の概要

評価指標	チェックポイント
A.交差点需要率	<ul style="list-style-type: none"> • 交差点全体として需要を捌けるか判定する指標であり、各現示の需要率の合計である。具体的には全方向から交差点に流入する交通需要を処理するのに最低限必要な有効青時間の全時間に対する割合を示すものである。 • 全赤時間など一定の損失時間が必要なため、一般的な交差点では 0.9 以下であれば交差点処理が可能とされるが、歩車分離式信号など自動車にとっての損失時間が大きい場合は許容値も低下する。(今回は北千里駅前、北千里駅前西交差点が該当) • 流入各車線（各現示）の需要率：交通量÷飽和交通流率 ※飽和交通流率：交差点流入部において、交通需要が十分に存在する状態で、現示ごとまたは車線別に、単位時間あたりに通過し得る最大の車両数（台/有効青1時間）
B.交通容量比	<ul style="list-style-type: none"> • 各車線が十分な処理能力を有しているかを示す指標。1.0 未満であれば交通処理可能。1.0 以上の場合交差点を通過するのに複数回の信号待ちが生じる可能性がある。 • 交通容量比＝流入交通量／可能交通容量 ※流入交通量：実際に交差点に流入する交通量 ※可能交通容量：各車線の道路条件及び交通条件で通過できる交通量（理論値）
C.右折滞留長	<ul style="list-style-type: none"> • 交差点処理における課題のひとつとして、右折滞留台数が多く、右折レーンへ入りきらず後続車への影響がないかを確認する。

表4 交差点解析における評価指標・チェックポイント

1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答

■ 環境影響評価手続きでの検討状況（景観）

吹田市環境影響評価審査会 令和8年5月7日（木）

これまでの景観に関する会議や審議会の開催概要について報告
今後、景観部会が設置され、景観についての検討を実施予定

吹田市景観アドバイザー会議 令和6年11月12日(火)・令和7年6月10日(火)

北千里駅前地区市街地再開発事業の概要や当該地域の課題、これまでの取組内容や、準備組合のまちづくり計画概要（案）、環境影響評価提案書にて提示した比較検討、景観面からの検討内容を説明

- Q:** 駅前再開発は建物より人や交通の流れのデザインが重要。ツインタワーだけでなく、歩行者動線や足元のオープンスペースの使われ方が重要。
- A:** デッキの接続や歩行者の流れを踏まえ、区域外も含めて丁寧にデザインする予定。また、A街区では地下駐車場を採用し、街区の間にバックヤードを配置することで、道路側に建物裏側を見せない工夫をしている。

吹田市景観まちづくり審議会 令和7年2月5日(水)

令和7年2月5日（水）

北千里駅前の事業予定区域の概要及びこれまでの取組、市街地再開発事業の目的及び要件、都市計画に定める事項及び予定スケジュール

- Q:** これまでの意見交換会で高さに対してどういった話が出ているのか。
- A:** 高層建築物に対する不安や心配の意見があったが、まずは、市街地再開発事業の仕組みを説明し、市の考えるまちづくりの方針として、オープンスペースを確保するために、必要な床は高く積み上げる方法しかないこと、市街地再開発事業は、整備した保留床を売却し、事業費に充てていくことで事業が成り立つことを説明した。

本日の報告内容

- 1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答
- 2 第9回北千里駅前まちづくり意見交換会に係る開催概要
- 3 まちづくりの方向性について-抜粋-
- 4 都市計画（素案）について



2 第9回北千里駅前まちづくり意見交換会に係る開催概要

開催日時・参加者

- ①：令和8年3月20日（金） 10時～12時
参加者：41名
- ②：令和8年3月23日（月） 18時30分～20時30分
参加者：25名

当日の流れ

(1) 説明内容

令和8年度から実施予定の北千里駅前地区市街地再開発事業に係る法定の都市計画手続きに先立ち、北千里駅前のまちづくりの方向性や実現性に向けた方策、都市計画に定める概要やスケジュールについて説明

(2) 質疑応答

意見・質疑の数

事業計画：8件、まちづくり：5件、意見交換会：2件
その他：3件

主な意見・質疑

(1) 事業計画

Q: 他地区のように工事費高騰で再開発が中止になる可能性はあるのか。

A: 全国的にそうした例があり、北千里も例外ではないが、そのようなことがないように進めていきたい。

Q: 帰省者や大学の研究者向けの宿泊施設を整備できないか。

A: 特定時期のみの需要では採算が難しいが、今後、地域ニーズが高まり採算が成り立つならば、検討の候補となり得ると考える。

意見: タワーマンション下では風が発生する、広場での憩いは難しいのでは。

(2) まちづくり

Q: 「次世代・子育て」だけではなく、高齢者が住みやすいまちづくりという視点が必要ではないか。

A: 多様な世代が共存・交流できることが、子育てしやすく高齢者にとっても住みやすいまちに繋がると考えており、歩いて概ねの日常生活が完結できることが重要だと思っている。

Q: タワーマンションには小学校飽和や投機目的の購入によるゴースタウン化などの懸念があり、反対意見が反映されていない。リニューアルを希望した場合、事業手法の変更はあり得るのか。

A: 本事業の主目的は商業・公益施設の一体的な再整備による地域利便性向上であり、その実現には市街地再開発事業が最適だと考えている。事業採算上保留床が必要であり、市場ニーズから住宅としている。小学校の児童数増加については教育委員会と情報を共有し対応していく。また、マンションについても適切に管理されるよう確認していく。

意見: 魅力的なまちづくりが北千里の活性化には必要。公共福祉の増進が目的で、タワーマンションありきではない。

本日の報告内容

- 1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答
- 2 第9回北千里駅前まちづくり意見交換会に係る開催概要
- 3 まちづくりの方向性について-抜粋-
- 4 都市計画（素案）について



3 まちづくりの方向性について -抜粋-

表紙

北千里駅前のまちづくりの方向性

3 まちづくりの方向性について -抜粋-

はじめに

はじめに

北千里駅前の千里北地区センターは、開設から50年以上が経過し、施設の老朽化・陳腐化が進行する中、更新時期を迎えようとしています。

こうした中、平成28年（2016年）4月に、行政や市民の将来像の共有のため、市民、学識経験者、商業者からご意見を頂き、まちづくりの道しるべとなる「北千里駅周辺活性化ビジョン」を策定しました。

「北千里駅前のまちづくりの方向性」は、北千里駅周辺活性化ビジョンをはじめとする上位計画等に示された方向性を体系的に整理した上で、それらに沿って、北千里駅周辺活性化ビジョンの具現化や、まちづくり意見交換会等で得られた利用者ニーズの実現に向けてまちづくりを進めていくための、大まかな機能・施設配置の考え方を示すために取りまとめたものです。

全体版のページ番号

01

3 まちづくりの方向性について -抜粋-

目次

目次

第1章 北千里駅前地区の概要

- 1 地区のなりたち
- 2 都市計画等の指定状況
- 3 地区周辺の土地利用状況
- 4 地区の現状と課題

第2章 上位計画の位置づけ等

- 1 上位計画
- 2 社会環境の変化

第3章 利用者ニーズ

- 1 北千里駅前まちづくり意見交換会の概要
- 2 主な意見

第4章 北千里駅前のまちづくりの方向性

- 1 北千里駅前のまちづくりの体系図
- 2 北千里駅前のまちづくりの方向性
- 3 まちづくりの実現に向けた方策



3 まちづくりの方向性について -抜粋-

第1章 北千里駅前地区の概要【P.03～P.10】

4 地区の現状と課題

- 駅前ロータリーが中心にあり、自動車中心の配置による車優先の空間構成で、東西南北の歩行者動線の円滑性・利便性の向上が課題
- 歩行者動線が複雑であり、まちなかりビング北千里など周辺街区へのアクセスや回遊性の向上が必要
- バリアフリー法施行以前に整備されており、バリアフリー化が課題
- 施設の老朽化・陳腐化が進んでいる（開設から50年以上が経過）
- 生活スタイルの変化等に伴い、店舗の構成や種類、建物や店舗の配置などにおいて、現在の利用者ニーズと実態に乖離がある
- 現在の利用者のニーズに合った子育て支援機能や住民相互の交流機能が不足している



中心にある駅前ロータリー



周辺街区へのアクセス性等の向上が必要



動線が複雑・バリアフリーに課題

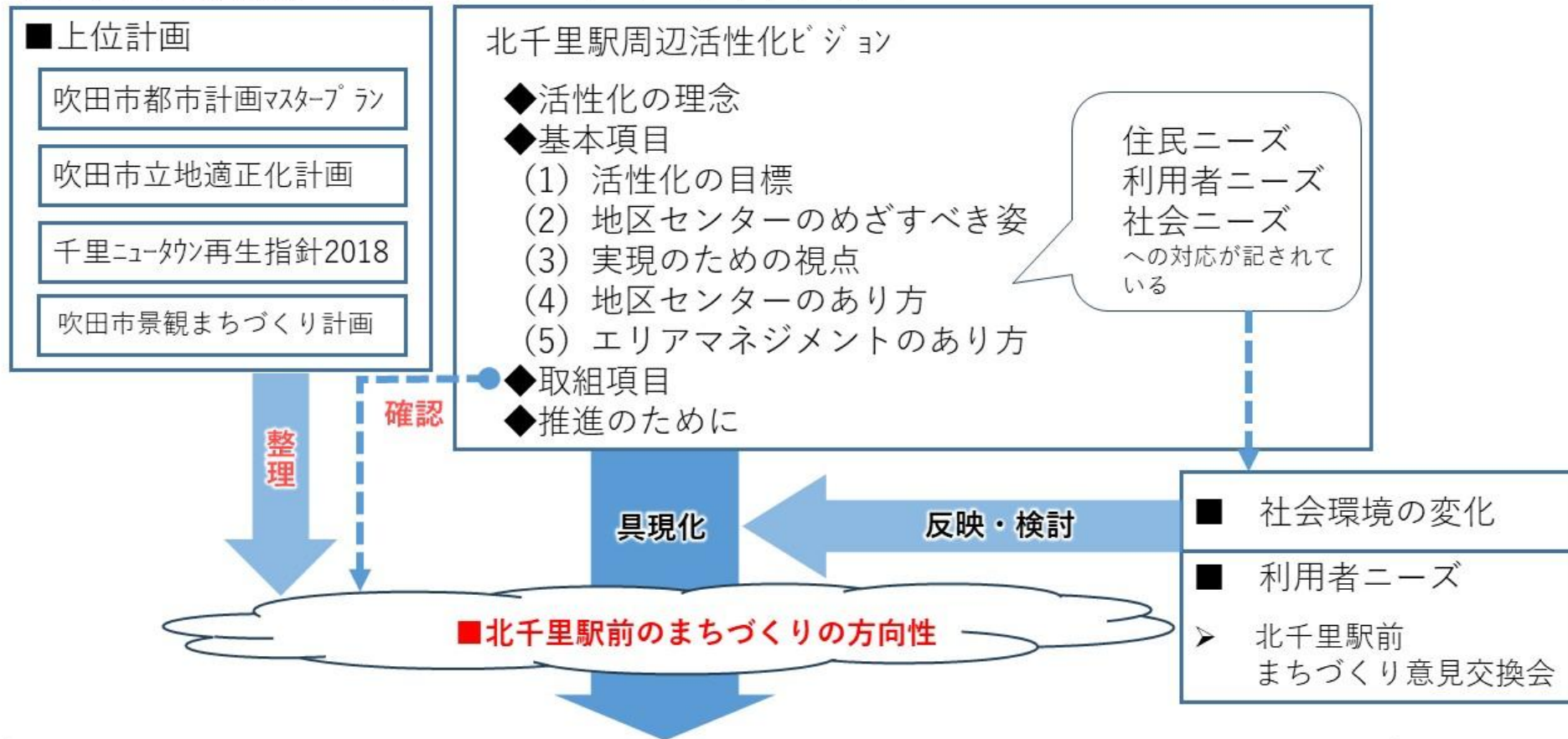


施設の老朽化・陳腐化

3 まちづくりの方向性について -抜粋-

第2章 上位計画の位置づけ等 【P.11～P.23】

北千里駅前のまちづくりの体系図



都市計画・事業計画・持続的なまちづくり

3 まちづくりの方向性について -抜粋-

第2章 上位計画の位置づけ等 【P.11～P.23】

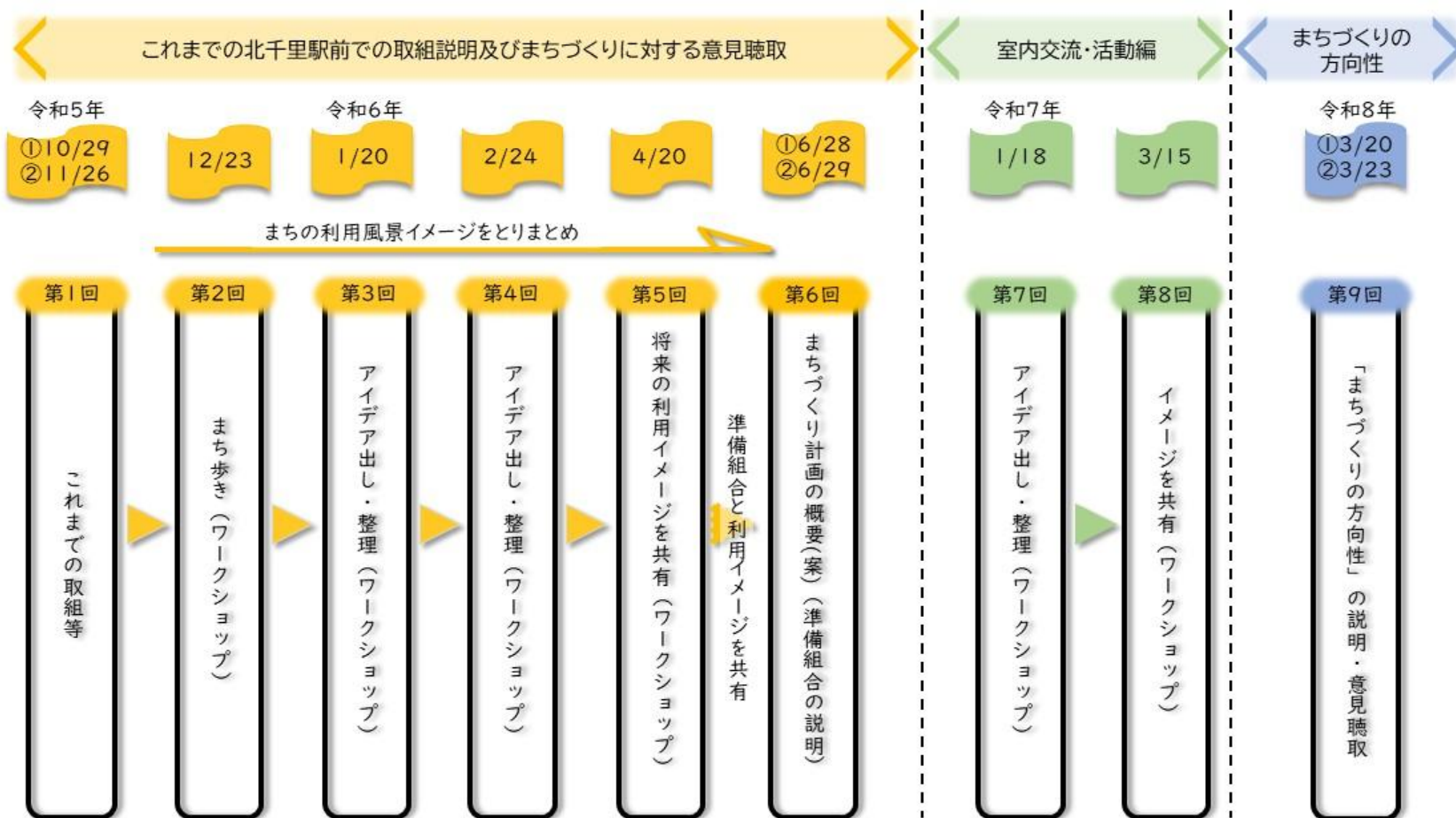
2 社会環境の変化

- 量的・機能的な満足から、質的・個々の価値観重視や**ウェルビーイング**への希求などの**暮らし方に対する価値観の変化、ライフスタイルの多様化**
- 地域コミュニティが希薄化するなか、地域連携必要性の再認識やテーマ型でのつながり等の**地域コミュニティのあり方の模索・再定義**
- 世帯構成、家族観、住まいの価値観の多様化に対応した**多様な居住スタイルや利便性の高い住居へのニーズの高まり**（エリアとして多様な住居ニーズ対応の必要性）
- 少子高齢化の進展に加え**共働き世帯**の増加、**子育て環境**の重要性の更なる高まり
- 交通結節“点”や周辺施設を個別にとらえるのではなく、駅・駅前広場・周辺市街地を「**駅まち空間**」として一体的に捉え、**魅力ある都市空間創出**への取り組み
- まちなかを“人中心”の空間へ再構築する**ウォークラブルなまちづくり**の進展

3 まちづくりの方向性について -抜粋-

第3章 利用者ニーズ【P.24～P.33】

■ 北千里駅前まちづくり意見交換会



3 まちづくりの方向性について -抜粋-

第4章 北千里駅前のまちづくりの方向性 【P.34～P.49】

2 北千里駅前のまちづくりの方向性

- 地区の課題を解決し、「北千里駅周辺活性化ビジョン」をはじめとする上位計画及び北千里駅前まちづくり意見交換会で確認した利用者ニーズを踏まえ、みんなが来やすく、人が居心地よく過ごせて、多様なアクティビティ・居場所があり、賑わい・交流・子育て支援機能のある拠点となるよう、北千里駅前における『**人が中心のまちづくり**』の実現を目指します。
- 土地利用・建物の**更新性を高め**、合わせて**防災機能の強化**を図るなど、**持続可能性を有する**まちづくりを目指します。
- **歩行者空間や広場**を確保するなど、**緑豊かでゆとりと一体感のある景観**を形成するとともに、**ターミナルにふさわしい駅前空間**の創出を目指します。

3 まちづくりの方向性について -抜粋-

第4章 北千里駅前のまちづくりの方向性 【P.34～P.49】

3 まちづくりの実現に向けた方策

北千里駅前のまちづくりの方向性

人が中心のまちづくり、賑わい・交流・子育て支援機能、持続可能性・更新性・防災性、
緑豊かでゆとりと一体感のある景観、ターミナルにふさわしい駅前空間

↓
方向性の実現にむけた現状を踏まえた方策の設定

現状を踏まえ実現に向けた主な方策

人が中心となった街区・都市構造への再編 ゆとりある駅前空間・まちの顔となる駅前景観の創出
利用者のニーズにあった都市機能の導入 東西南北・周辺とのつながりの強化
交流・子育て支援の機能を充実 快適・便利な歩行者ネットワークの形成

↓
複合住宅地区におけるまちなかりビング等の整備状況といった実態も考慮

方向性実現・方策実行のために北地区センター及び複合住宅地区における都市機能や各施設の連携・分担を図った一体での駅前空間計画の考え方を設定



本日の報告内容

- 1 前回都市計画審議会での検討事項に対する回答
- 2 第9回北千里駅前まちづくり意見交換会に係る開催概要
- 3 まちづくりの方向性について-抜粋-
- 4 都市計画（素案）について



4 都市計画（素案）について

① 「北千里駅前のまちづくりの方向性」を踏まえた都市計画について

「北千里駅前のまちづくりの方向性」における主な方策

- 人が中心となった街区・都市構造への再編
- ゆとりある駅前空間・まちの顔となる駅前景観の創出
- 利用者のニーズにあった都市機能の導入
- 交流・子育て支援の機能を充実
- 快適・便利な歩行者ネットワークの形成
- 東西南北・周辺とのつながりの強化



市街地再開発事業の決定

道路の変更（駅前交通広場の追加）

高度利用地区の変更（北千里駅前地区の追加）

地区計画の変更（当地区の地区整備計画の追加）

※地区計画については、令和9年度以降に変更予定



4 都市計画（素案）について

② 北千里駅前地区第一種市街地再開発事業の決定

- ・ 千里北地区センターは開設から50年以上が経過
- ・ 施設の老朽化や利用者ニーズの乖離



- ・ 駅前としてふさわしい市街地環境の形成が必要
- ・ 駅前交通広場等の公共施設の整備
- ・ 土地の合理的かつ健全な高度利用
- ・ 都市機能の更新



「北千里駅前地区第一種市街地再開発事業」を決定



4 都市計画（素案）について

② 北千里駅前地区第一種市街地再開発事業の決定

名称：北千里駅前地区
第一種市街地再開発事業
面積：約 3.5 ha

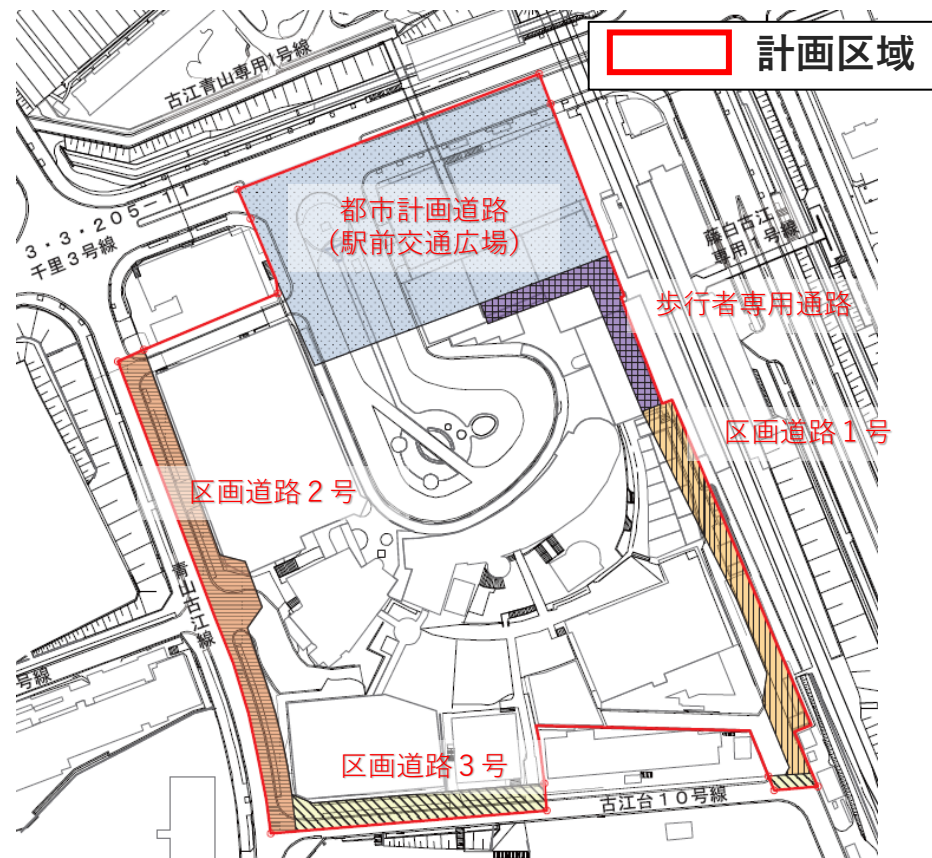
公共施設の配置及び規模

【道路】

- ・ 北千里駅前交通広場 約5,780㎡
（都市計画道路千里3号線に追加）
- ・ 区画道路1号（新設）
幅員6～11m 延長 約130m
など

【その他の公共施設】

- ・ 歩行者専用通路（新設）
幅員6～10m 延長 約90m

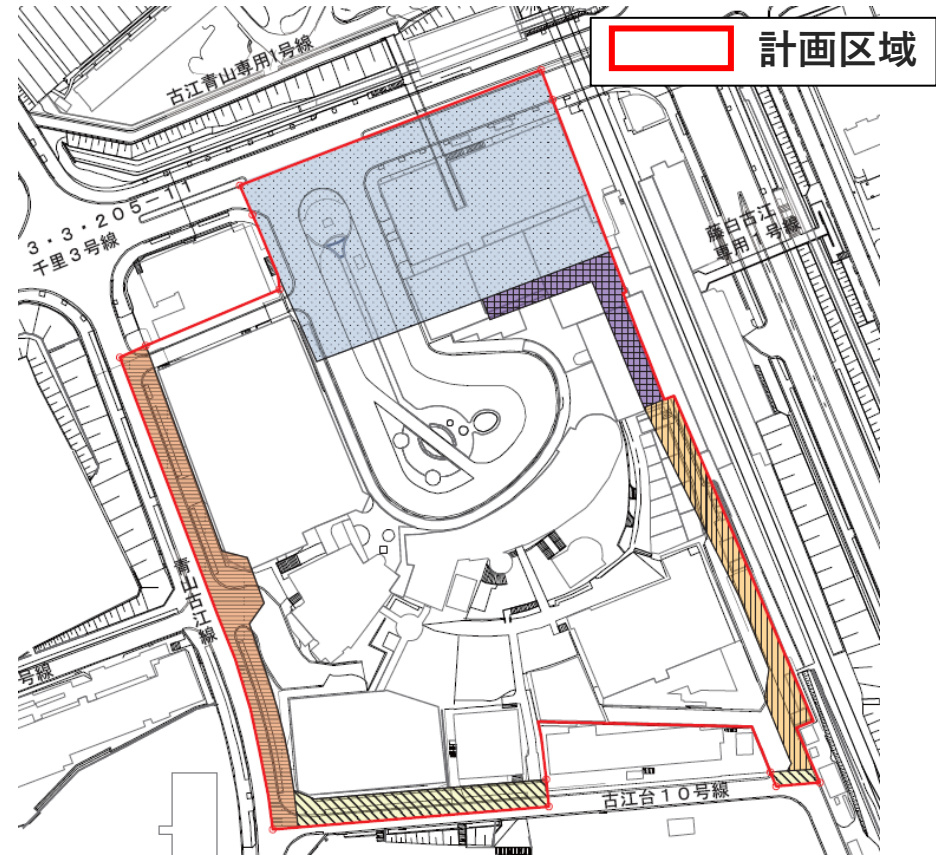


4 都市計画（素案）について

② 北千里駅前地区第一種市街地再開発事業の決定

建築物の整備に関する計画

- ・ 建築面積 約17,600m²
- ・ 延床面積 約113,200m²
(容積率算定対象面積：約83,000m²)
- ・ 敷地面積に対する
建築面積の割合 約7/10
延床面積の割合 約40/10 (※)
- ※ただし、(略)
- ・ 主要用途
住宅・商業・公益施設・駐車場



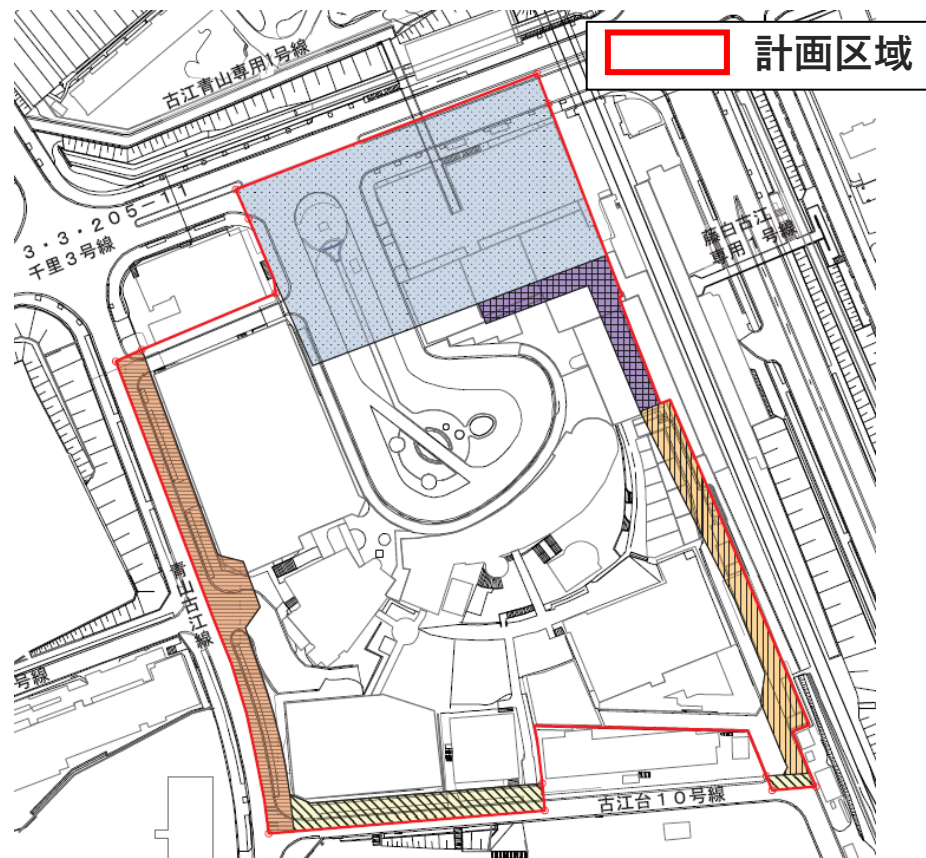
4 都市計画（素案）について

② 北千里駅前地区第一種市街地再開発事業の決定

建築敷地の整備に関する計画

- ・ 建築敷地面積：約24,000m²
- ・ 整備方針：

建築物と一体的に地区施設の広場と歩行者通路を整備し、回遊動線となる歩行者空間や賑わいの広場を創出し、良好な市街地環境の形成を図る。



4 都市計画（素案）について

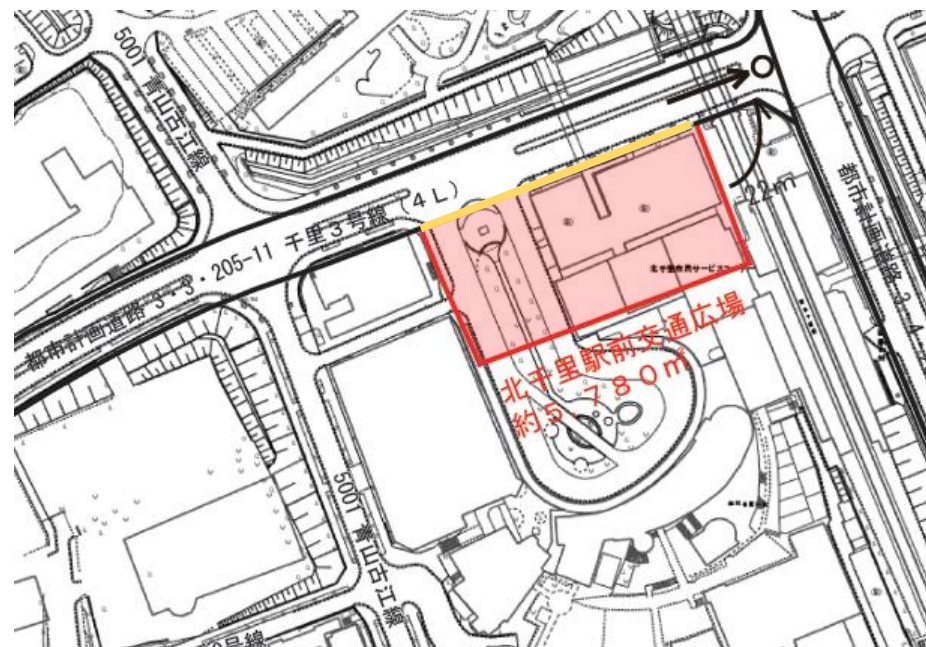
③ 都市計画道路の変更

（千里3号線北千里駅前交通広場の追加）

阪急北千里駅の交通結節機能の確保
駅前としての景観形成



千里3号線に北千里駅前交通広場を追加
（面積 約5,780m²）



 追加する区域



4 都市計画（素案）について

④ 高度利用地区の変更（北千里駅前地区の追加）

高度利用地区とは

建築物の建ぺい率・容積率の最低限度や最高限度、建築面積の最低限度等を定め、土地の合理的かつ健全な高度利用を図るもの

吹田市における高度利用地区

- ・ 国鉄吹田駅前地区（S45年当初決定）
- ・ JR吹田駅北口地区（H2年当初決定）



JR吹田駅前



4 都市計画（素案）について

④ 高度利用地区の変更（北千里駅前地区の追加）

名称：北千里駅前地区

面積：約 3.9 ha

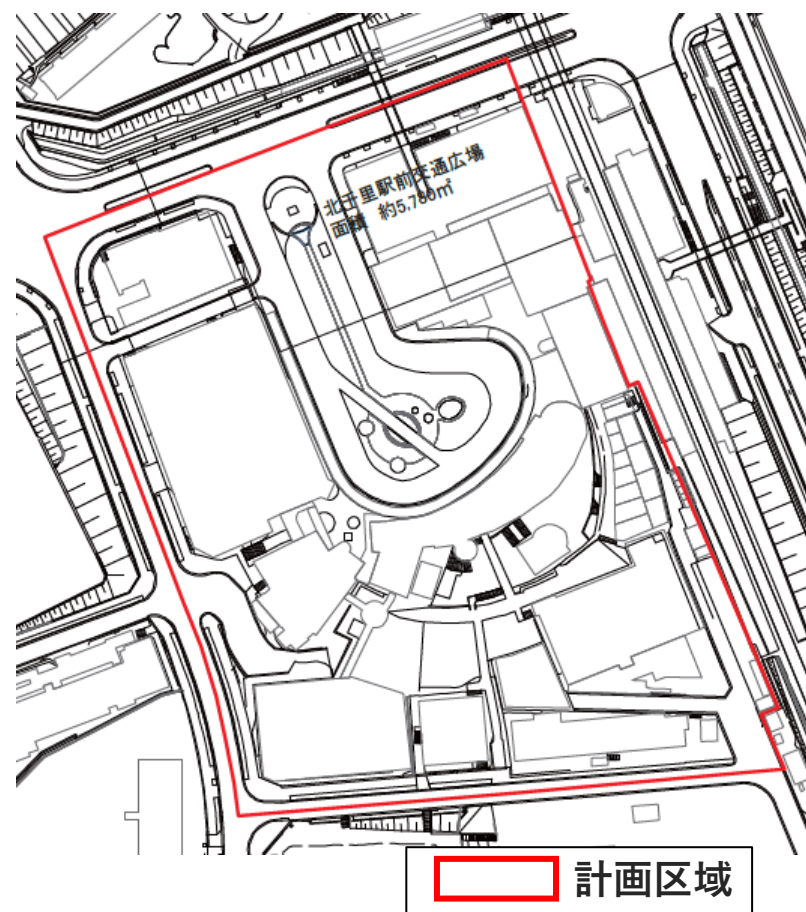
建築物の建築面積の最低限度：200㎡ ※注3

建築物の容積率の最高限度：40/10

※注4・注5

建築物の容積率の最低限度：20/10

建築物の建ぺい率の最高限度：8/10

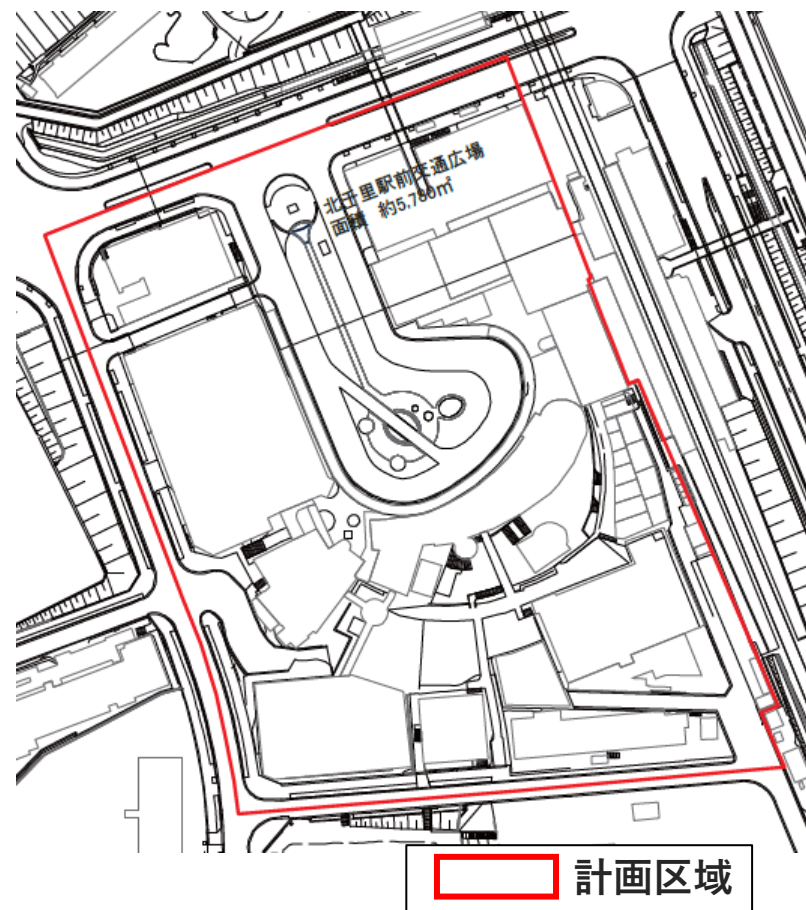


4 都市計画（素案）について

④ 高度利用地区の変更（北千里駅前地区の追加）

建築物の建築面積の最低限度に関する
ただし書きについて

※注3：ただし、機械式自動車車庫、ごみ
置場等の附属建築物はこの限りではない。



4 都市計画（素案）について

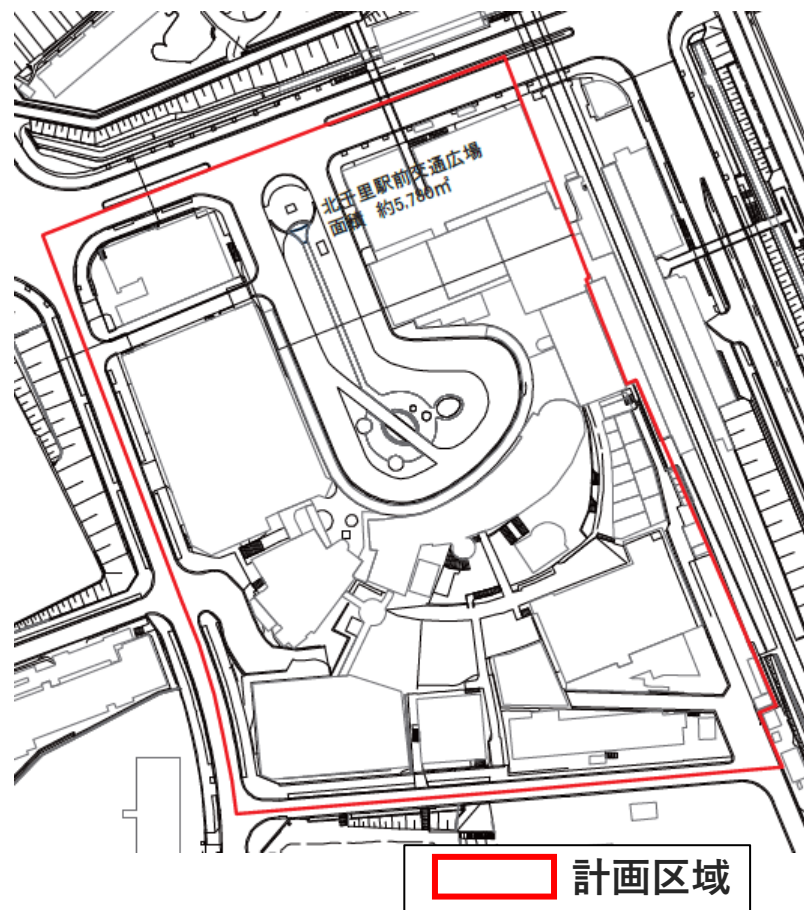
④ 高度利用地区の変更（北千里駅前地区の追加）

建築物の容積率の最高限度に関する
ただし書きについて

※注4：ただし、当該高度利用地区における建築基準法第53条1項の規定による建ぺい率から当該高度利用地区の各敷地における建ぺい率を減じた数値が10%以上であり、かつ広場や施設内に周辺施設と連携を図れる子育て支援機能または交流機能を設ける場合は、10/10を加えた数字とする。

建ぺい率 80% ⇒ 70%以下
+
子育て支援または交流機能 } +10/10

容積率の最高限度：40/10+10/10=50/10

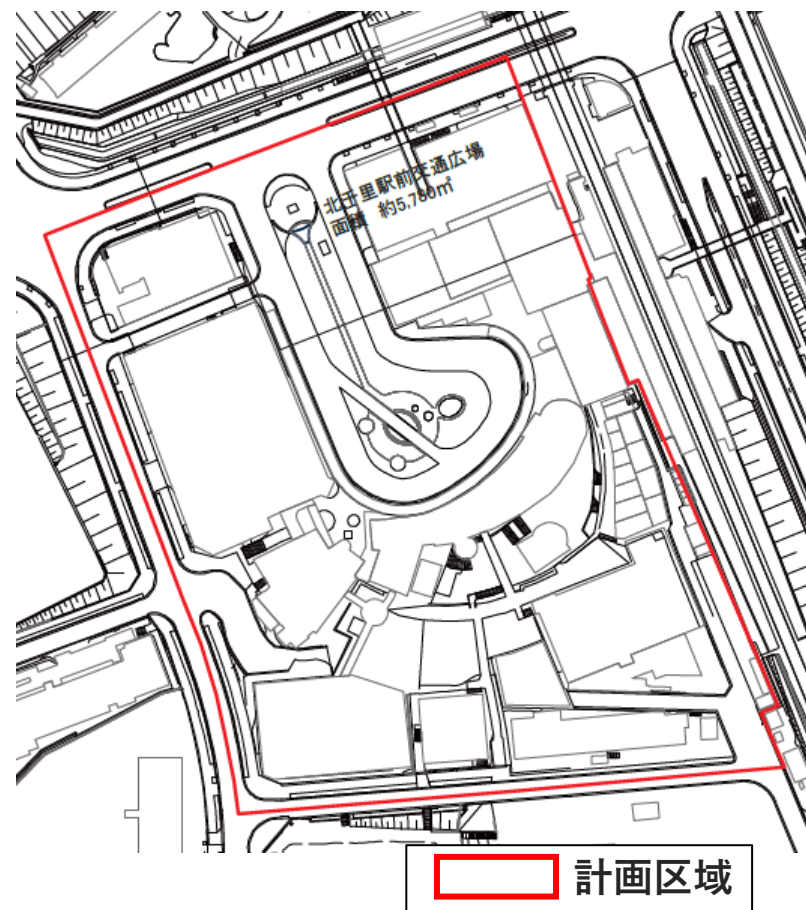
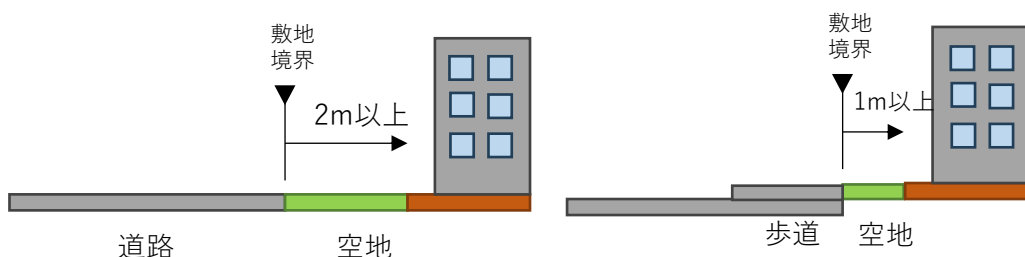


4 都市計画（素案）について

④ 高度利用地区の変更（北千里駅前地区の追加）

建築物の容積率の最高限度に関する ただし書きについて

※注5：容積率の最高限度を（注4）による数値とする場合は、併せて壁面の位置の制限として、道路に接して幅員2m以上（歩道と一体として確保される場合は幅員1m以上）の空地を確保する（ただし、公共用歩廊、階段等、歩行者の通行の用に供するもの、建築物に付随する庇及び地盤面下の部分を除く。）ものとする。



4 都市計画（素案）について

⑤ 今後のスケジュール（予定）

