

第1章 基本計画策定にあたって

(1)背景・目的

豊中市の南部地域は、人口の減少傾向が他の地域に比べて顕著であり、住環境では、狭い道路をはじめ、老朽化した木造賃貸住宅などが密集しているなど、防災上の課題が多い地域です。その南部地域の南端付近にあり、豊中市民も利用する阪急神戸線神崎川駅は、大阪市と豊中市との境界を流れる神崎川に接して大阪市域に位置しています。

神崎川駅周辺※(以下「駅周辺」という。)は、大阪の都心に近く、近接地では新大阪、十三駅周辺のまちづくりの進展が見られ、水辺などに近接している地域特性があります。

豊中市では、人口減少や少子高齢化による活気の低下が懸念される南部地域の状況を踏まえ、駅周辺の課題解決を目指して、令和4年(2022年)2月に「神崎川駅周辺まちづくりについて—まちづくりの方向性—」(以下「構想」という。)をとりまとめました。

神崎川駅周辺整備基本計画(以下「基本計画」という。)は、構想に基づき、豊中市域にある未整備の都市計画公園や低未利用の市有地などについて、駅周辺に求められる施設配置などの整備方針を示すものであり、今後の事業化へ繋げることを目的としています。

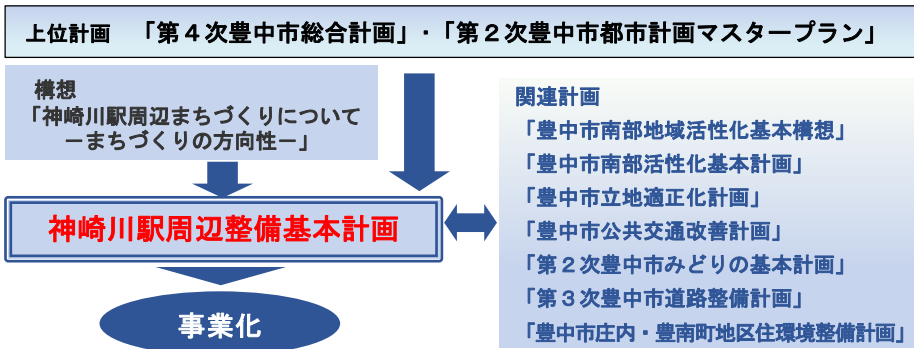
※神崎川駅周辺…神崎川駅から概ね1キロ圏内における豊中市域を示すものとします。



神崎川駅周辺位置図

(2)基本計画等の位置付け

基本計画は、構想をもとに具体的に土地利用イメージを示したもので、策定に当たっては第4次豊中市総合計画などの上位計画に即し、その他の関連計画との整合を図ります。



第2章 神崎川駅周辺地区の現状と課題

(1)駅周辺を取り巻く環境

駅周辺は、新大阪駅、大阪(大阪梅田)駅、大阪国際空港といった広域拠点に近接する立地環境にあり、新大阪駅から十三駅、淡路駅周辺を含む地域での広域拠点形成の動きや、新たな鉄道ネットワークの構想などのまちづくりの進展が見られ、周辺地域と連携したまちづくりが必要です。

また、豊中市南部地域の防災ラインとして位置付けた都市計画道路穂積菟江線が令和3年(2021年)7月に開通し、南部地域を東西に横断する都市計画道路三国塚口線も事業中であり、南部地域の交通体系が大きく変わりつつあります。さらに、庄内地域の小・中学校を再編する取組みにおいては、令和5年(2023年)4月に豊中市初の施設一体型小中一貫の義務教育学校「庄内さくら学園」が開校し、令和8年(2026年)4月に義務教育学校「(仮称)南校」の開校を予定しています。



新大阪駅周辺地域(まちづくり方針区域)大阪府HPより引用

(2)地区の現状

駅周辺の現況について、各種統計、施設立地状況、交通状況、市街地状況などは以下のとおりです。

項目	現状
人口世帯	・豊中市側は高齢化率が4割近くと高く、人口減少が進んでいる
住宅	・豊中市側は密集市街地が広がっており、新たな住宅立地が少ない
生活施設	・豊中市側は生活関連施設が少ない
駅周辺交通	・タクシー、自家用車の停車スペースがなく、乗り換えなどの利便性が低いことや、人流の回遊性が低い
賑わい	・豊中市側は商業施設などの立地が少なく、都市計画公園が未整備であり、賑わいが少ない
市街地防災	・豊中市側は密集市街地が存在し、地震時における市街地大火の危険性が高い ・大規模水害時に駅周辺で最大3~5mの浸水深が想定される
鉄道橋梁	・下神崎川橋梁は大正9年(1920年)に竣工した橋梁である ・下神崎川橋梁の「橋桁が低い」ことや、「橋脚が多い」ことなど、現行の基準を満たしていない

(3)課題整理

駅周辺の現状の特徴を踏まえ、まちづくりを検討する上での課題を以下のとおり整理します。

●交通結節機能の不足

- ・豊中市側から駅を利用する際には、坂の橋を渡る必要があることからアクセス性に課題
- ・駅周辺でありながら、タクシー、一般車の乗降場がなく、駅改札口と豊中市域の駐輪場との距離が離れているなど、交通結節機能が不足しており、広域拠点形成の動向を注視して駅周辺にふさわしい交通機能の形成が必要

●地域資源を活かした賑わいの創出

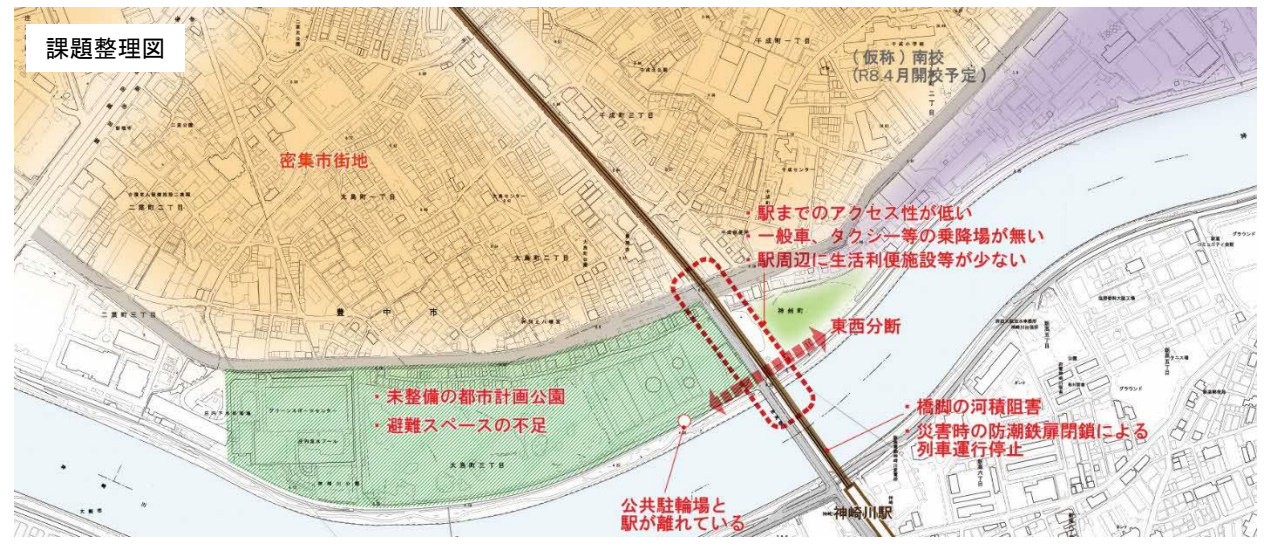
- ・都心近接の利便性と駅周辺にある水辺のオープンスペースや都市計画公園を活かした賑わいの創出が必要

●多様な世代が住み続けるための住環境の向上

- ・駅周辺は、少子高齢化が顕著であり、生活関連施設が不足している。さらに老朽化した木造賃貸住宅などが密集している市街地が広がっており、権利関係が輻輳していることなどから土地利用の更新が進んでいないため、新たな住宅立地が少なく、多様な世代が住む居住地としての魅力が不足
- ・近接地では、義務教育学校(仮称)南校の開校を予定しており、子育て世帯の増加が見込まれることから、多様な世代が住み続けたいと思う住環境の改善が必要

●災害リスクの低減による防災性の向上

- ・近年は大規模な災害が頻発しており、災害による被害が想定される駅周辺については、災害時にも都市機能が確保されるよう防災性向上の取り組みが必要



課題整理図

- ・駅までのアクセス性が低い
一般車、タクシー等の乗降場が無い
駅周辺に生活利便施設等が少ない
- ・東西分断
- ・未整備の都市計画公園
避難スペースの不足
- ・橋脚の河積阻害
災害時の防潮鉄扉閉鎖による列車運行停止
- ・公共駐輪場と駅が離れている

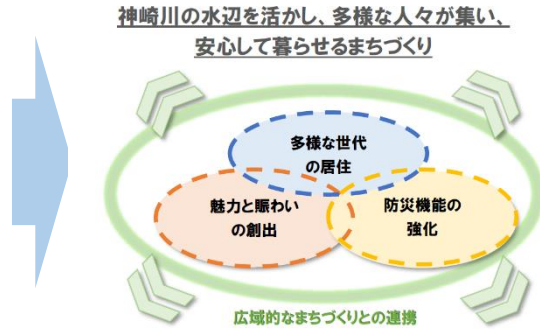
第3章 まちづくりの基本方針及び方向性

(1)まちづくりの基本方針

駅周辺整備の検討を進める上で軸となるまちづくりの基本方針は、課題を踏まえて、3つの観点から【神崎川の水辺を活かし、多様な人々が集い、安心して暮らせるまちづくり】と定めます。

3つの観点

- 賑わいと魅力ある、拠点形成と水辺の魅力創出
- 人口減少、少子高齢化に対応した、多様な世代が快適に暮らせる住環境の形成
- 安心して暮らせるまちづくりを目指した、防災機能の強化、災害による被害低減



(2)まちづくりの方向性

まちづくりの基本方針の具体化に向け、3つの観点からまちづくりの方向性を定めます。

観点	方向性
賑わいと魅力ある、拠点形成と水辺の魅力創出	①駅周辺の交通結節機能の強化 ②駅周辺の賑わい創出に資する都市機能の誘導 ③水辺空間の活用等による魅力創出
人口減少、少子高齢化に対応した、多様な世代が快適に暮らせる住環境の形成	①駅周辺の居住機能の誘導 ②良好な住環境の形成 ③密集市街地の改善
安心して暮らせるまちづくりを目指した、防災機能の強化、災害による被害低減	①市街地の防災対策 ②鉄道橋梁の防災対策

第4章 整備基本計画

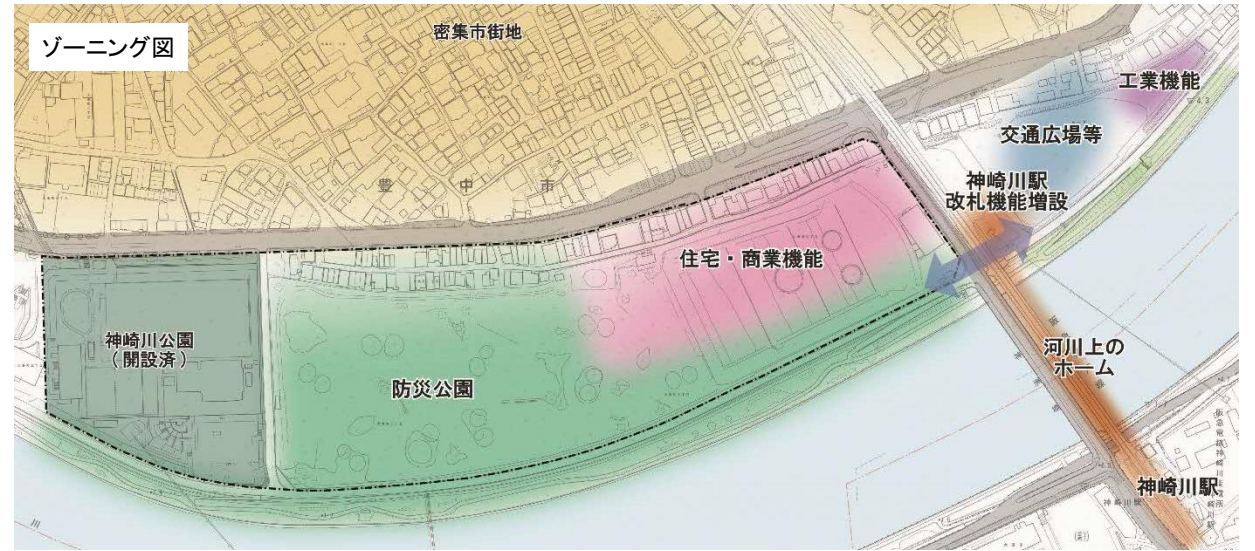
(1)整備方針

「まちづくりの基本方針」、「まちづくりの方向性」を実現するためには、関係者等との共通理解が必要であり、本章では、関係者の共通理解を図るために整備方針を示すものです。

整備方針	
改札機能や交通広場整備によるまちの顔づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・豊中市域にも改札機能を整備することにより、駅へのアクセス性の向上や賑わい創出にふさわしい都市機能の誘導 ・低未利用である市有地に交通広場を整備することによる、交通結節機能の強化 ・下神崎川橋梁の架け替えに合わせて、軌道下部に通行機能を確保し、まちの東西分断の解消による回遊動線の形成
地域特性を活かして防災機能を有した神崎川公園の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の地域特性の一つである未整備(一部開設済)の都市計画公園に防災機能を持たせることで、賑わいや魅力の創出及び防災性の向上 ・恒常的な賑わいの創出を図るため、水辺のオープンスペースなどを活用した公園整備の検討
生活関連施設を含めた居住機能の誘導による定住型居住地のまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・定住を促進するため、駅周辺に若年・子育て・高齢者など多様な世代が共生する住宅や生活関連施設を誘導することによる、住環境の質の向上

(2)ゾーニングイメージ

整備方針のゾーニングイメージは下図のとおりです。



※ゾーニングイメージは概ねの位置を示しており、関係機関等との協議により変更する場合があります。



※イメージパースは参考であり、計画については関係機関等との協議により変更する場合があります。

第5章 事業手法について

整備方針を実現するため、事業手法については、権利者との合意形成の進捗や市の財政状況などを踏まえながら、一体的な整備を図る面整備手法だけでなく、段階的な整備も視野に入れ、様々な事業手法の検討を行います。

第6章 今後の進め方

基本計画の実現に向けては、中長期に渡る取り組みが必要であり、計画内容の深度化やその実現に向けては、地域住民等の理解が必要です。そのため説明会などの開催や、まちづくりに興味をもっていただくためにイベント等で取り組みについて発信を行い、機運醸成を図るとともに、関係機関と事業化へ向けて調整を進めていきます。

