

# 庄内駅周辺整備構想

令和8年（2026年）3月

豊中市

はじめに

豊中市では、「第4次豊中市総合計画（令和5年（2023年）3月策定）」において、南部地域活性化プロジェクトを本市のリーディングプロジェクトに位置付け、小中一貫教育の推進による魅力ある学校づくりや地域拠点となる庄内コラボセンターの整備など、南部地域の活性化に向けた様々な取組みを進めています。

庄内駅は、南部地域の中心核として発展し、「第2次豊中市都市計画マスタープラン（平成30年（2018年）4月策定）」において、豊中市内の4つある「都市拠点」の一つとして位置付けられており、商店街や市場など活力ある商業施設や事業所が集積する商業・業務機能の中心的な拠点を形成しています。

「庄内駅周辺整備構想」は、駅周辺の現状や課題などを踏まえ、めざすべき方向性などを示すとともに、庄内駅周辺に留まらず、南部地域全体の発展・活性化に資するまちづくりに寄与することを目的に策定するものです。

令和8年（2026年）3月 豊中市

## 目 次

### 第1章 庄内駅周辺整備構想について

1. 背景・目的 \_\_\_\_\_ 1
2. 構想の位置付け \_\_\_\_\_ 2

### 第2章 地区における現状と課題

1. 現状 \_\_\_\_\_ 3
2. 地区を取り巻く動き \_\_\_\_\_ 14
3. 課題整理 \_\_\_\_\_ 18
4. 市民ニーズ等 \_\_\_\_\_ 19

### 第3章 まちづくりと整備構想

1. まちづくりの方向性 \_\_\_\_\_ 21
2. まちづくりのコンセプト \_\_\_\_\_ 23
3. 整備構想 \_\_\_\_\_ 24

### 第4章 構想の具体化

1. 今後の進め方 \_\_\_\_\_ 25
2. 市民・事業者と協力した取り組み \_\_\_\_\_ 26

# 第1章 庄内駅周辺整備構想について

## 1. 背景・目的

庄内駅は、昭和26年（1951年）に開設されて以来、庄内地域の急激な人口増加に伴う都市化と同時に商業施設の立地が進行し、駅前には商店街や大型店が混在する、親しみやすく、にぎわいのある個性的な商業集積地を形成しました。

しかし、庄内駅周辺（駅から概ね300mの範囲、以下同じ。）を含む南部地域の人口減少や少子高齢化は、南部地域の活性化に向けた様々な取組みにより変動が見られるものの、市全体と比較して依然として進んでおり、特に人や物の流れを創出すべき庄内駅周辺の機能充実が喫緊の課題となっています。

また、駅前の活性化につながるまちづくりに不可欠な民間活力を導くため、市民、事業者、行政が庄内駅周辺の将来像を共有する必要があります。

そのため、庄内駅周辺の将来像の方向性を示した「庄内駅周辺整備構想」（以下「構想」という。）を策定し、将来像を実現することにより、南部地域全体の発展・活性化に寄与することを目的とします。

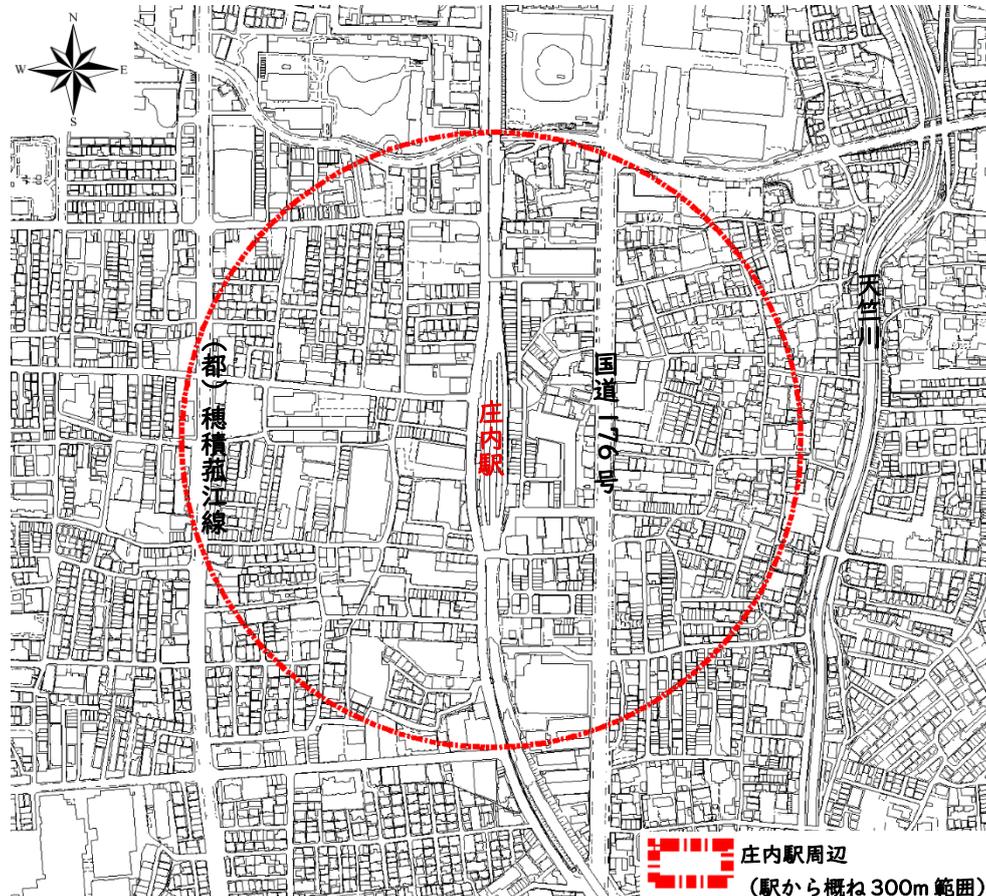
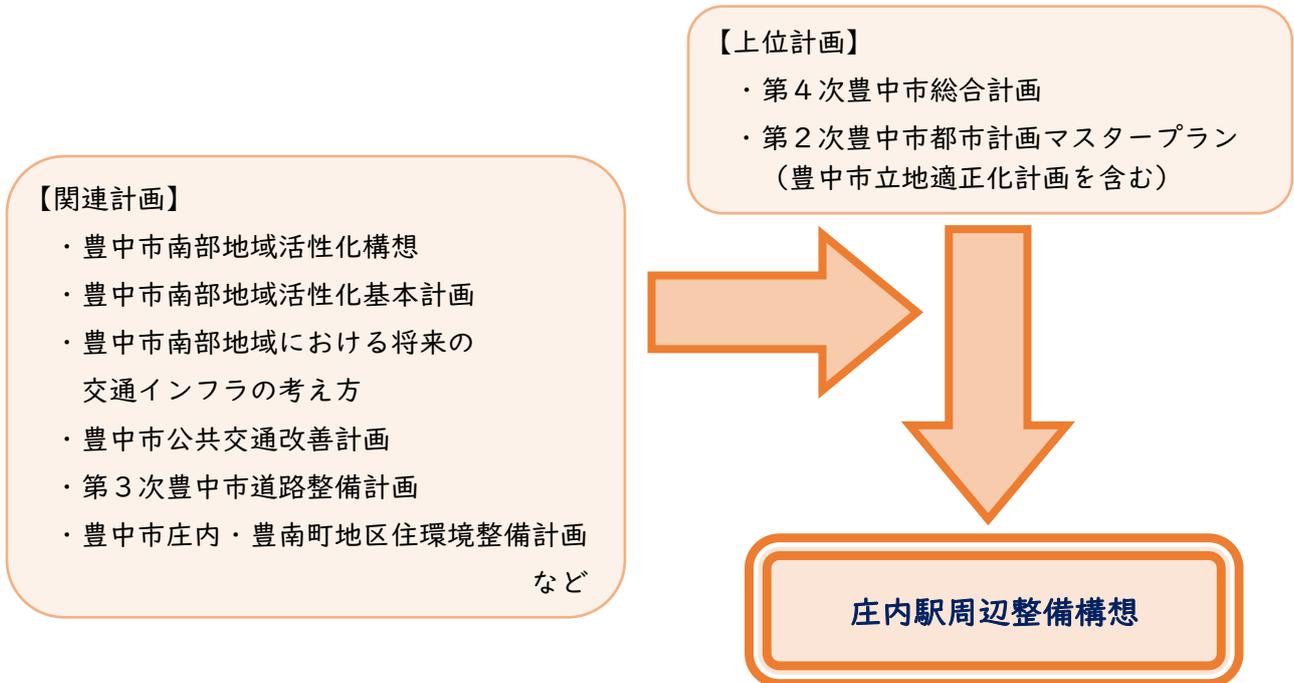


図 庄内駅周辺位置図

## 2. 構想の位置付け

構想の策定に当たり、「第4次豊中市総合計画」及び「第2次豊中市都市計画マスタープラン」などの上位計画や関連計画との整合を図ります。



## 第2章 地区における現状と課題

### 1. 現状

#### (1) 駅周辺のまちの成り立ち

昭和26年(1951年)に開設された庄内駅の周辺は、主に農地が中心の地域でしたが、昭和30年(1955年)から昭和40年(1965年)頃の高度経済成長期に市街化が進みました。大阪の都心より庄内駅まで電車で約10分と、立地条件に恵まれていることもあり、高度経済成長期に都市基盤が未整備のまま、細い農道などを利用して、庄内駅勢圏(駅から徒歩圏域1km内の町丁目を対象、以下同じ。)内に木造アパートや文化住宅などが無秩序に建てられ、生活環境上の問題を抱える住宅密集市街地が形成されました。

一方で、庄内駅周辺では、商業施設などが立地し、便利でにぎわいのあるまちが形成されました。

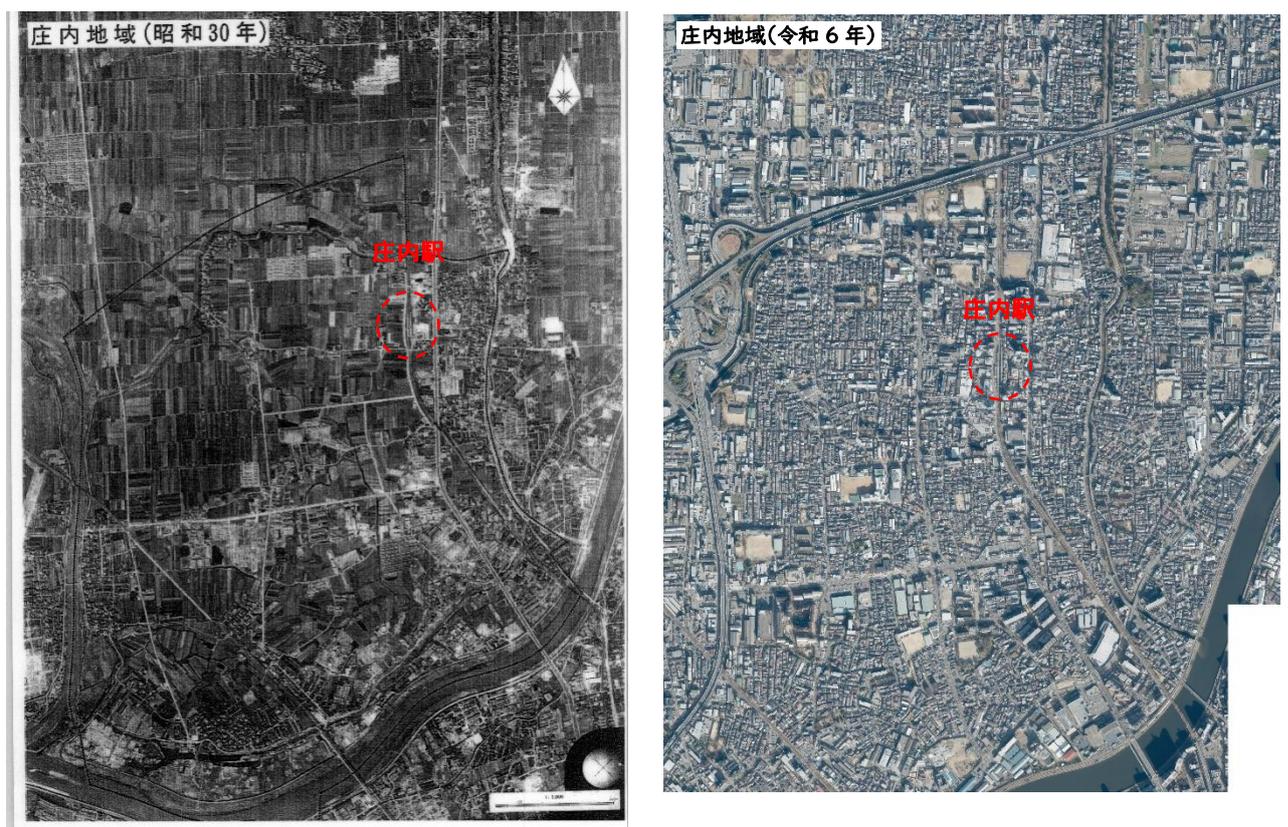


図 市街地の変遷

## (2) 人口

過去10年間の人口について、豊中市全域では令和2年（2020年）までは増加傾向でしたが、近年は減少傾向となっています。

庄内駅勢圏の人口は、継続的に減少傾向にあり、平成27年（2015年）と令和6年（2024年）を比較すると約4%減少しています。

平成27年を100とした場合の人口増減の割合について、豊中市全域は微増となっています。庄内駅東側と庄内駅西側を比較すると、駅西側の減少幅が大きくなっています。



図 人口の推移

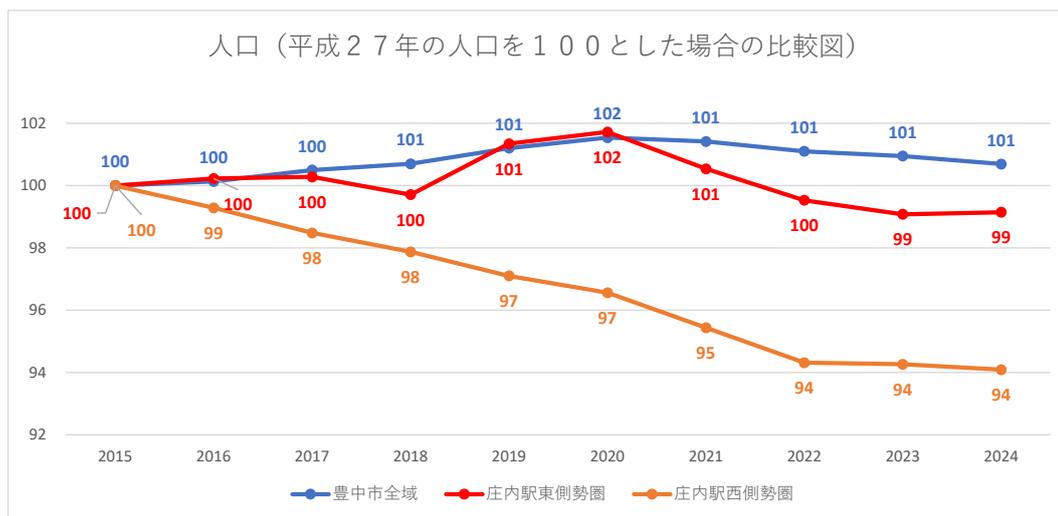


図 人口増減率

参考：各図は各年の住民基本台帳より作成

### (3) 年少人口・老年人口の割合

豊中市の年少人口（0－15歳未満）について、豊中市全域と庄内駅勢圏ではともに減少傾向となっています。庄内駅勢圏については、近年は増加傾向の変動がみられるものの、豊中市全域と比較すると依然として低い割合となっています。

老年人口（65歳以上）について、豊中市全域は増加傾向となっています。庄内駅勢圏については、平成30年（2018年）をピークに減少傾向の変動がみられるものの、豊中市全域と比較すると依然として高い割合となっています。

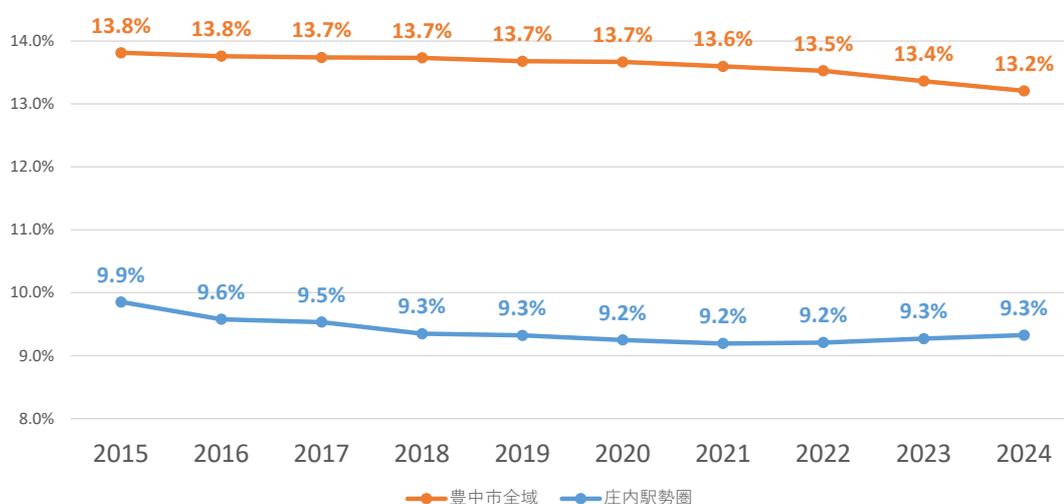


図 年少人口の割合

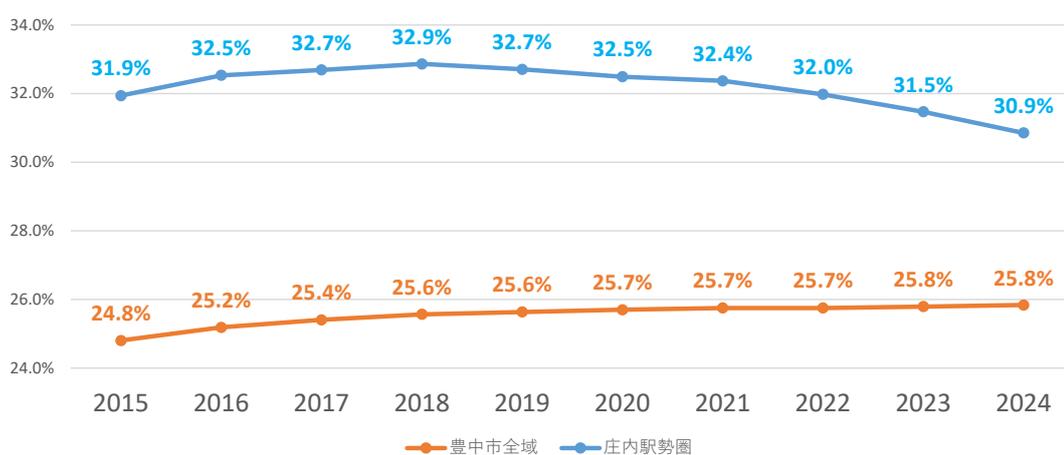


図 老年人口の割合

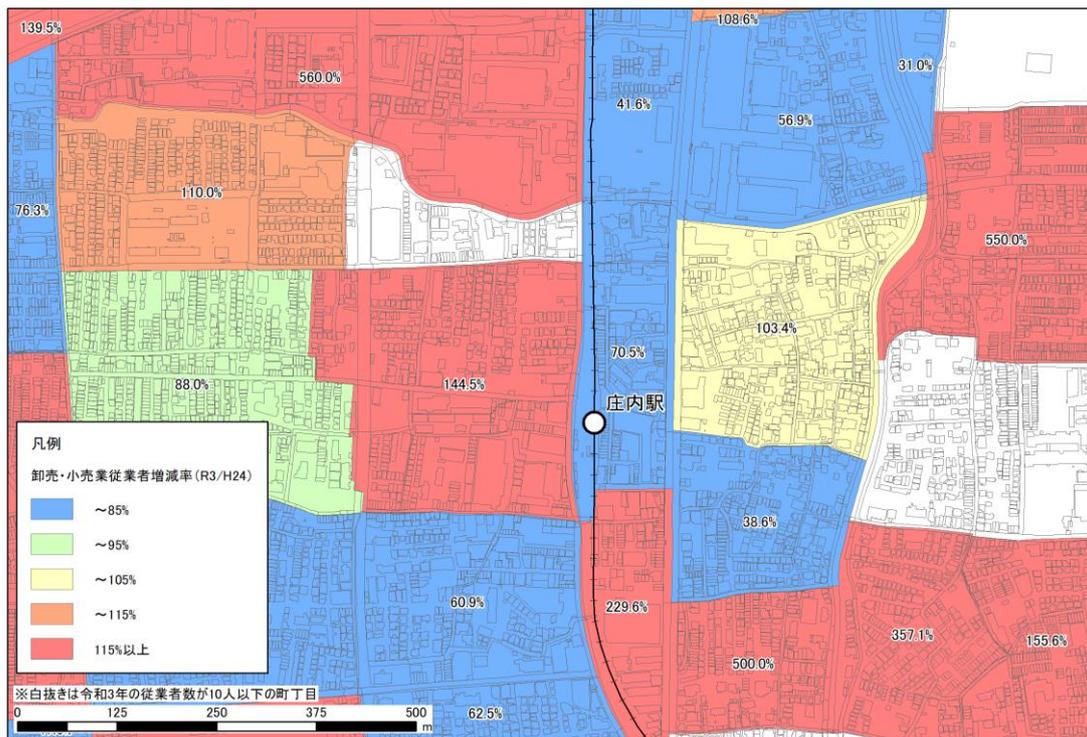
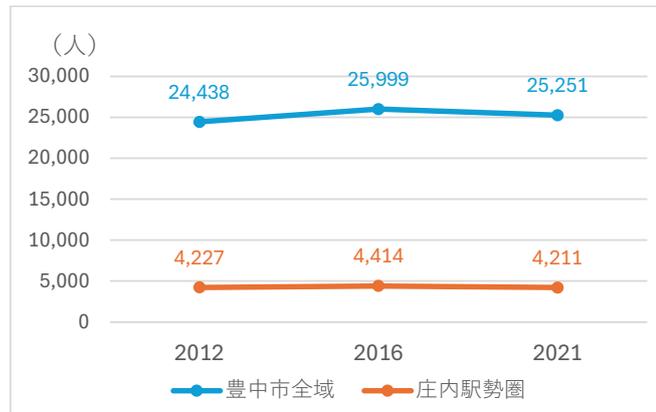
参考：各図は各年の住民基本台帳より作成

#### (4) 商業

商業（卸売・小売業）従業者に  
 ついて過去10年間の傾向とし  
 て、豊中市全域、庄内駅勢圏とも  
 ほぼ横ばいとなっています。

庄内駅周辺について町丁目別  
 にみると、平成24年(2012年)  
 を100とした場合の令和3年  
 (2021年)の商業（卸売・小売  
 業）従業者増減率は、エリアによ  
 り増減傾向が異なります。

商店街エリアである駅西側は、平成24年と比較して約1.4倍と大幅に増加して  
 いる一方で、駅東側については7割程度と減少しています。



出典：各年経済センサス

図 卸売・小売業従業者増減率（R3年従業者が10人以上の町丁目）

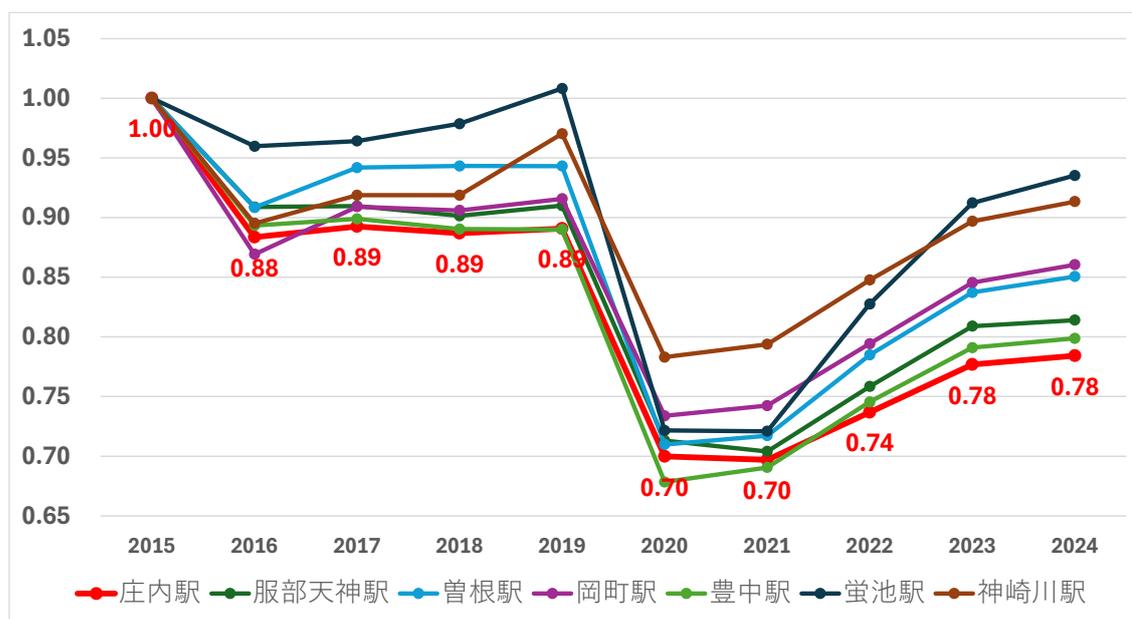
## (5) 鉄 道

庄内駅は、阪急宝塚線の各駅停車駅で、大阪梅田駅から4駅、約10分の距離にあります。過去10年間の乗降客数は減少傾向にあります。平成27年(2015年)を1とした令和6年(2024年)の庄内駅の乗降客数の割合は、沿線駅で最も低くなっています。

表 阪急電鉄各駅の乗降客数の推移(通年平均)

年	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
宝塚線										
庄内駅	31,707	28,013	28,301	28,119	28,243	22,190	22,095	23,363	24,630	24,867
服部天神駅	26,287	23,889	23,909	23,695	23,920	18,744	18,505	19,935	21,264	21,397
曾根駅	25,586	23,243	24,097	24,134	24,131	18,161	18,351	20,081	21,422	21,762
岡町駅	18,451	16,039	16,773	16,716	16,895	13,539	13,697	14,655	15,600	15,876
豊中駅	53,350	47,662	47,953	47,500	47,483	36,191	36,843	39,769	42,199	42,613
蛍池駅	41,354	39,688	39,869	40,467	41,690	29,841	29,812	34,222	37,721	38,675
神戸線										
神崎川駅	19,440	17,401	17,860	17,860	18,861	15,222	15,432	16,479	17,435	17,756

(単位：人)



出典：国土数値情報  
阪急電鉄株式会社 HP

図 阪急電鉄各駅の2015年を1とした場合の乗降客数割合の推移

## (6) バス

庄内駅から最も近いバス停留所は国道 176 号にある阪急バスの庄内駅前で、主な鉄道駅の接続停留所である JR 吹田駅、JR 南吹田駅、江坂駅、阪急園田駅、柴原阪大前駅、阪急豊中駅、服部、新大阪等を結ぶ路線が運行されています。(※各駅名はバス停留所名)

乗降客数については、鉄道と同様に大幅に減少しています。平成 27 年(2015 年)を 1 とした令和 4 年(2022 年)の阪急宝塚線沿線駅付近のバス停の乗降客数の割合は、阪急曽根駅と阪急豊中駅を除き、鉄道以上に低い状況となっています。

表 阪急バス停留所(阪急宝塚線沿線駅付近)の乗降客数の推移

年 バス停名	2015	2020	2021	2022	2022年/ 2015年
庄内駅前	670	383	309	362	0.54
服部	401	218	192	197	0.49
阪急曽根駅	1,047	1,013	1,282	1,394	1.33
阪急岡町駅	158	123	81	86	0.54
阪急豊中駅	14,102	11,152	11,512	12,212	0.87

(単位：人)

出典：各年豊中市統計書

## (7) 土地利用・建物

### ① 土地利用状況

庄内駅勢圏の土地利用分布で変化のあった用途を過年度で比較すると、「道路・鉄道敷」、住宅等の用途となる「一般市街地」が増加しています。

減少している用途としては、「商業地」、「その他の空地」、「工場地」となっていますが、同じ都市拠点である豊中駅と比較すると、「商業地」の割合が小さく、「その他の空地」の割合は大きいことから、都市拠点として望ましい土地利用がされていないことが推測されます。

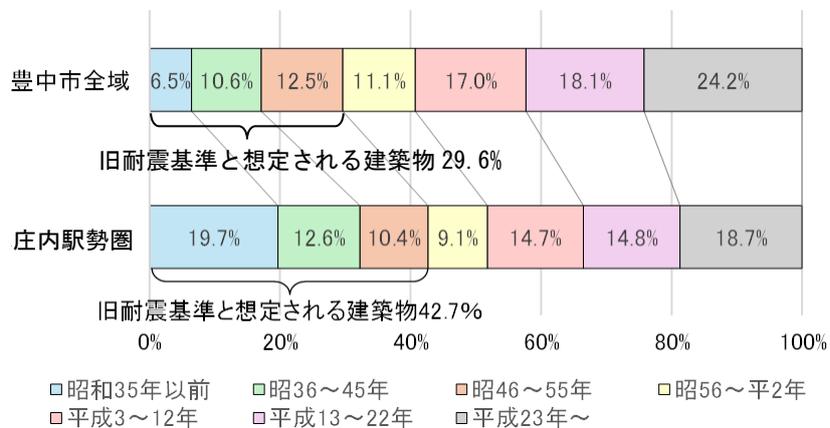
表 庄内駅勢圏の土地利用用途の推移

土地利用用途	H27調査	R05調査	R05調査 (豊中駅)
道路・鉄道敷	19.2%	21.8%	20.4%
商業地	1.5%	0.5%	3.6%
一般市街地	40.7%	41.3%	59.1%
その他の空地	8.0%	6.8%	4.8%
工場地	9.2%	7.2%	0.2%
その他用途	21.4%	22.5%	11.9%

出典：各年の土地利用現況調査

### ② 建物状況

庄内駅勢圏の建築物について、昭和 56 年以前に建築された旧耐震基準と想定される建築物は、市全体の 29.6% に対して 42.7% と高くなっており、庄内駅勢圏では耐震性に課題があると考えられる建築物が他地域に比べて多く立地している状況です。また昭和 35 年以前に建築された古い建築物が市全体の 3 倍程度であることから、土地利用の更新が進んでいないことが顕著となっています。



出典：令和 6 年建物用途別現況調査

図 建築年別棟数

## (8) 都市計画

### ① 地域地区

庄内駅周辺の地域地区は、主に商業系の用途地域が指定されており、駅から離れると第一種住居地域に指定されています。

また、商業地域は防火地域に、近隣商業地域は準防火地域に指定されています。

表 庄内駅周辺の地域地区

用途地域	商業地域	近隣商業地域	第一種住居地域
容積率／ 建ぺい率	400/80	300/80	200/60
その他の地域地区等	・防火地域 ・地区計画（庄内・豊南町地区防災街区整備地区計画）	・準防火地域 ・地区計画（庄内・豊南町地区防災街区整備地区計画）	・地区計画（庄内・豊南町地区防災街区整備地区計画）

出典：都市計画図

### ② 地区計画

庄内駅周辺を含む庄内・豊南町地区は、火災の延焼拡大を抑制し、まちの不燃化を図ることを目的として、平成25年（2013年）に庄内・豊南町地区防災街区整備地区計画を都市計画決定しています。

### ③ 都市計画施設

庄内駅周辺には、都市計画道路が都市計画決定されており、整備状況は以下のとおりです。

#### ●南北軸

- ・穂積菰江線（幅員16m）：整備済み

#### ●東西軸

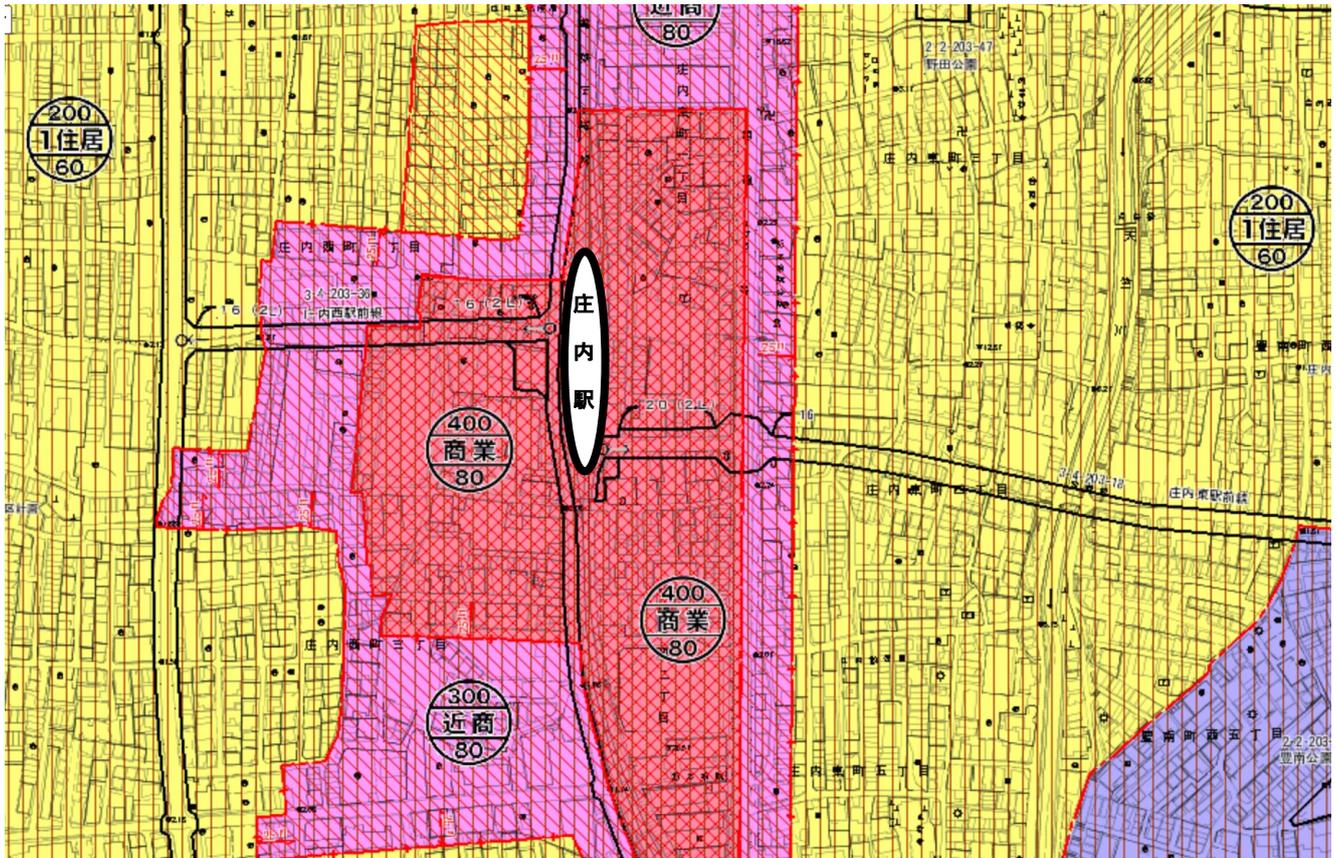
- ・庄内西駅前線（幅員16m）：未整備（現道は幅員4m未満のクランク状細街路）
- ・庄内東駅前線（幅員20m、16m）：未整備（庄内駅から国道176号までの現道の幅員は約9m）

#### ●駅前広場

- ・庄内西駅前線及び庄内東駅前線に駅前広場が都市計画決定されています。

※現駅前広場計画面積 庄内西駅前線 約800㎡（未整備）

庄内東駅前線 約300㎡（未整備）



出典：都市計画図より作成

図 庄内駅と都市計画図

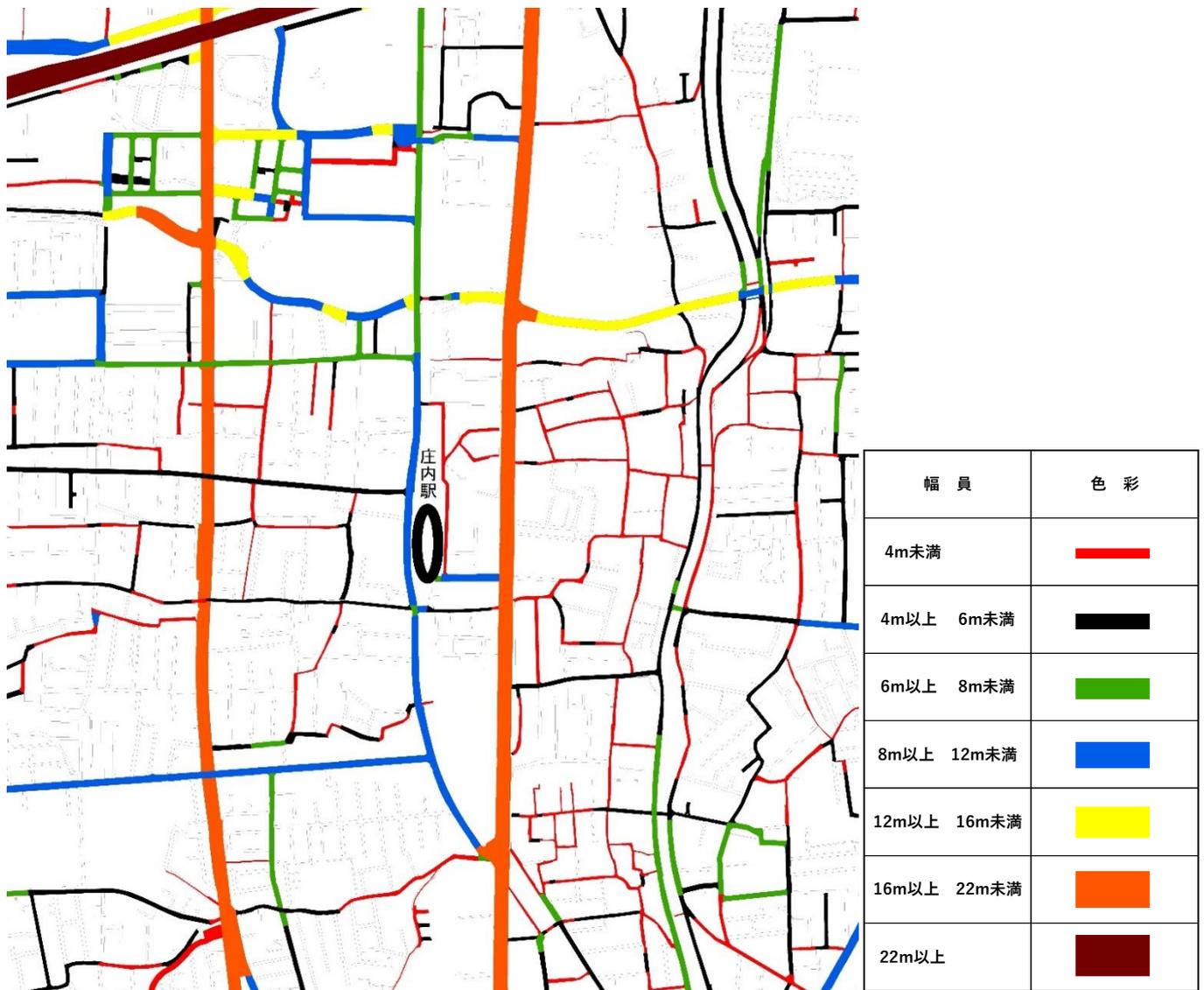
凡例	
	計画区域
用途地域	
	第一種低層住居専用地域
	第二種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
	第一種住居地域
	第二種住居地域
	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域
	工業地域
防火準防火地域	
	防火地域
	準防火地域
その他	
	地区計画

## (9) 道路

庄内駅勢圏の道路は、駅への東西のアクセス道路が不足しています。特に駅の東側については、幅員 6m 未満の道路が 6 割以上を占めており、道路の構造も複雑に入り組んでいるため、車両の通行が難しい状況です。また、豊南町地区から駅へ向かう道路についても、天竺川付近は高低差があり、歩きやすい直線的な道路が不足しているため、駅を利用するためには遠回りしなくてはなりません。

表 庄内駅勢圏道路幅員

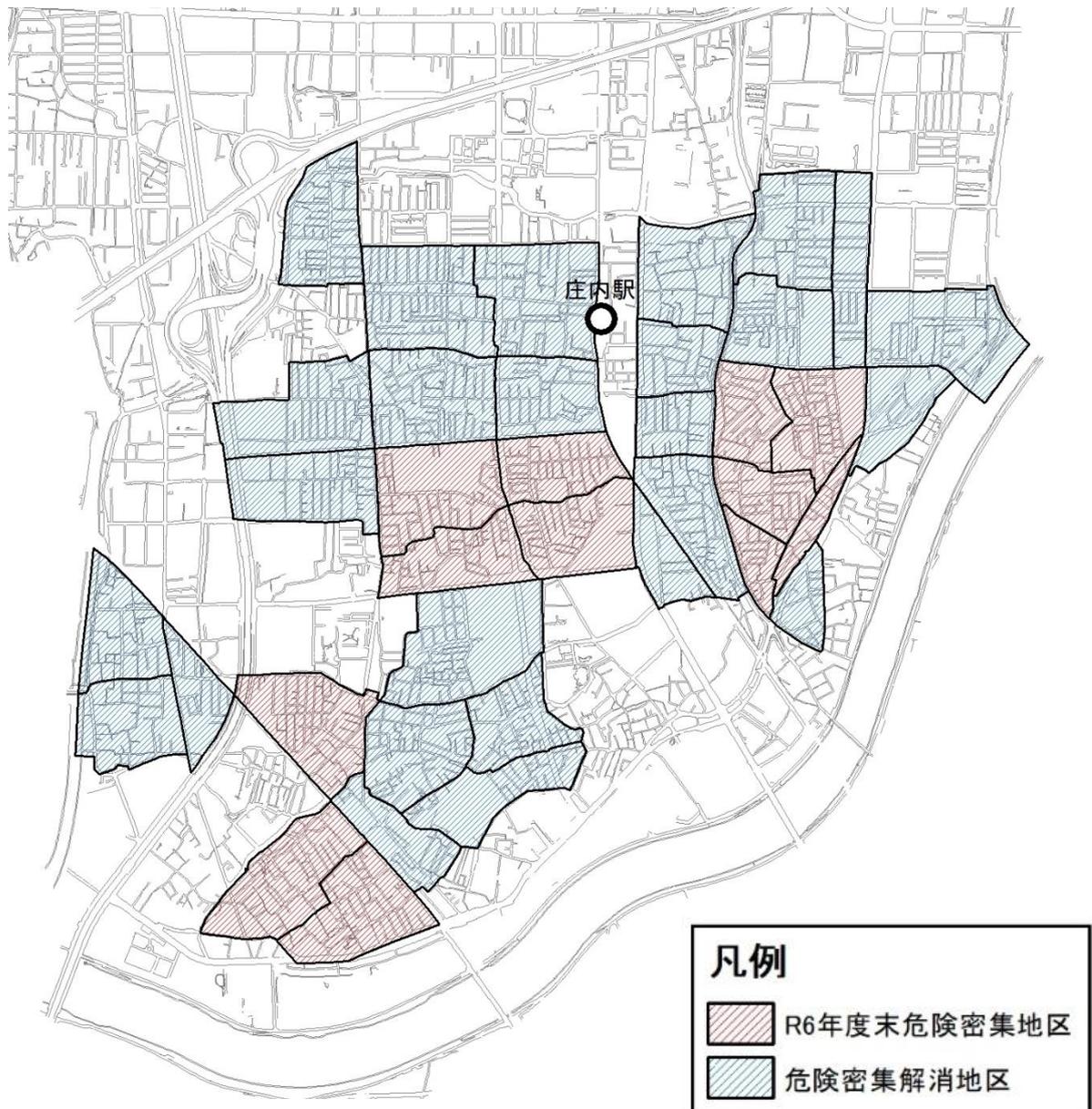
道路幅員	幅員4m未満	幅員4m以上 6m未満	幅員6m以上 8m未満	幅員8m以上 12m未満	幅員12m以上 16m未満	幅員16m以上 22m未満	幅員22m以上	合計
庄内駅西側	22.7%	24.9%	19.3%	18.7%	2.7%	7.9%	3.8%	100%
庄内駅東側	32.6%	35.8%	10.2%	8.5%	2.9%	8.8%	1.2%	100%



出典：平成 28 年都市計画基礎調査（道路現況図）  
 ※私道を除く  
 図 道路現況図

## (10) 防災指標

国土交通省は、平成24年(2012年)に住生活基本計画(全国計画)において位置付けた「地震時等に著しく危険な密集市街地」(以下「危険密集」という。)を公表し、豊中市では246haの地区が危険密集に位置付けられました。解消に向けた取り組みとして、都市計画道路及び主要生活道路の整備、防災街区整備地区計画の都市計画決定と合わせて、建て替えを促進するための木造住宅等除却費補助制度を推進するなど、令和6年(2024年)度末で庄内駅付近を含め、174haが解消されましたが、72haの地区は継続して危険密集の解消に向けた取り組みが必要です。

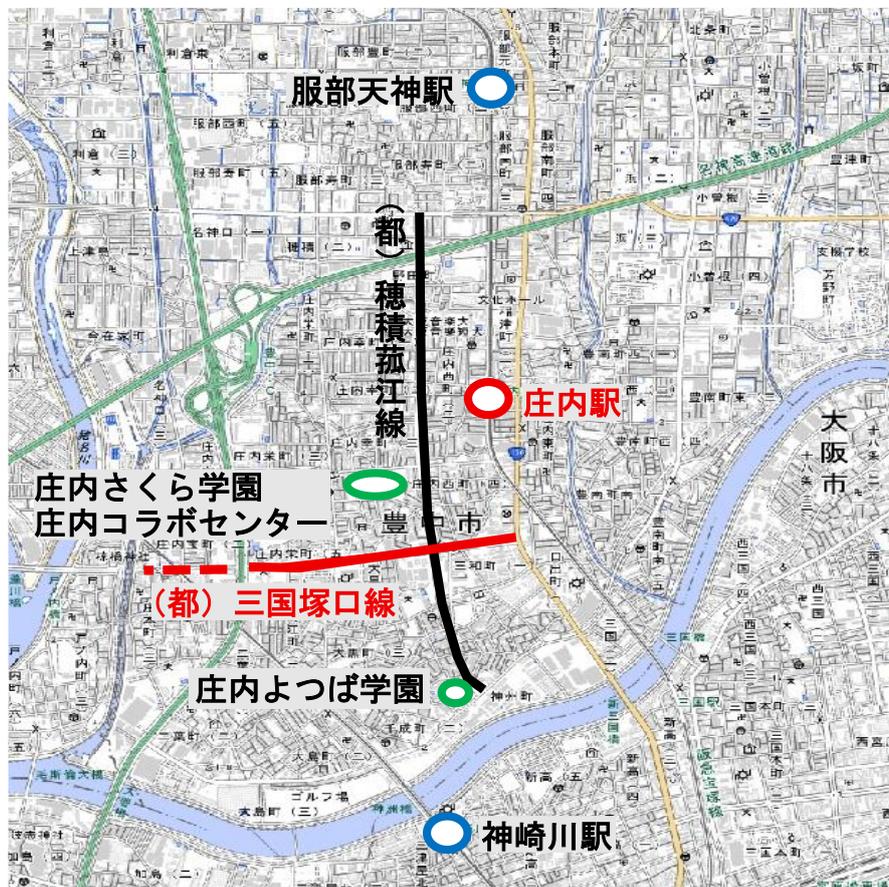


出典：豊中市都市計画推進部作成

図 危険密集状況図

## 2. 地区を取り巻く動き

南部地域や近隣鉄道駅など、近年の地区を取り巻く主な動きは下図のとおりです。



国土地理院地図より作成

図 地区を取り巻く主な動きの位置図

### (1) 都市計画道路の整備

災害に強いまちづくりを進めるため、南部地域の防災ラインとして位置づけた都市計画道路穂積菰江線が阪神・淡路大震災後の平成7年度(1995年度)から事業に着手し、総延長2,240メートルが令和3年(2021年)7月に全線開通しました。

また、都市計画道路穂積菰江線と交差して、庄内地区を東西に横断する都市計画道路三国塚口線は、令和8年(2026年)5月の完成を目指して、国道176号から阪神高速道路池田線までは事業中であり、南部地域の防災性の向上が図られるとともに、交通体系が大きく変わりつつあります。

## (2) 小中一貫校の建設

豊中市では、平成29年(2017年)に策定した「庄内地域における『魅力ある学校』づくり計画」に基づき、庄内地域の小・中学校を再編する取り組みを進めています。

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月には2校目となる「庄内よつば学園」が開校されます。



出典：豊中市 HP より引用

図 庄内さくら学園



出典：豊中市 HP より引用

図 庄内コラボセンター  
(庄内さくら学園と併設)



出典：豊中市 HP より引用

図 庄内よつば学園

### (3) 服部天神駅・神崎川駅周辺のまちづくりの検討

#### ① 服部天神駅周辺整備

庄内駅の隣駅である服部天神駅は、地域の顔としての魅力的な広場空間の確保と駅利用者の安全性、利便性の確保等、交通結節点としての機能強化を図るため、駅前広場の整備を進め、令和8年（2026年）3月に完成しました。

また、更なる安全性向上や駅周辺のにぎわい創出など、引き続き検討を進めています。



図 整備前の航空写真



出典：「服部天神駅広場整備事業の概要」より引用

図 計画平面図

#### ② 神崎川駅周辺整備

神崎川駅は、大阪市域に位置していますが、豊中市民も利用する駅であり、未整備の都市計画公園や低未利用地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した「神崎川駅周辺整備基本計画」を令和6年（2024年）3月に策定し、事業化に向けて取り組んでいます。



出典：「神崎川駅周辺整備基本計画」（令和6年（2024年）策定）より引用

図 ゾーニングイメージ

#### (4) 大阪音楽大学周辺整備事業

庄内駅から大阪音楽大学までのアクセス道路について、整備方針の基本コンセプトを「音楽を通じたにぎわい溢れるまち」とし、地域の特色を踏まえ、「リズムゾーン」、「メロディーゾーン」、「ハーモニーゾーン」にゾーニングし、各ゾーンのデザインコンセプトに応じた景観整備を行い、にぎわいが感じられる空間形成づくりに取り組んでいます。

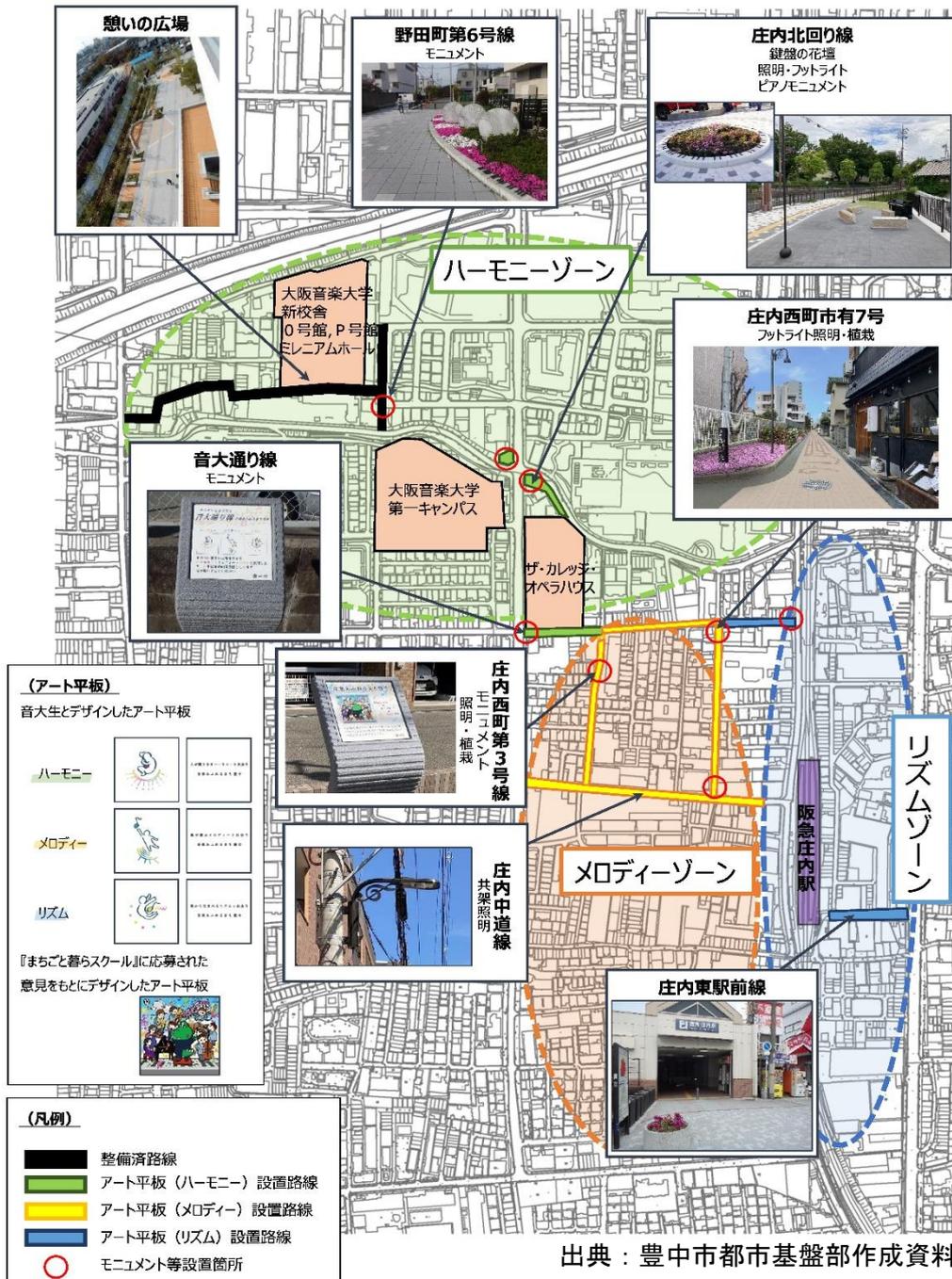


図 大阪音楽大学周辺整備事業 ゾーニング・整備内容全体図

### 3. 課題整理

駅周辺の現状などを踏まえ、駅周辺まちづくりの方向性を検討するうえでの課題を以下のとおりに整理しました。

#### (1) 人口減少と少子高齢化に伴う活力の低下

南部地域では活性化に向けて様々な取組みが進められているものの、庄内駅勢圏の人口減少や少子高齢化は市全体と比較しても進んでおり、活力の低下が懸念されることから、多世代の人々に選ばれるまちとするために、庄内駅周辺に人が集まる、にぎわいのあるまちづくりが必要です。

#### (2) 商業地の衰退

庄内駅周辺は、高度経済成長期の急激な人口増加などにより界限性をもった活気のある商業地が形成されましたが、一部エリアでは衰退傾向がみられます。にぎわいのあるまちづくりを進めるために、これまでの界限性を向上させつつ、商業・業務機能の集積を図り活力ある都市拠点の形成を促す必要があります。

#### (3) 駅へのアクセス道路等の未整備

庄内駅周辺において、駅へ接続する都市計画道路(庄内西駅前線及び庄内東駅前線)が未整備であり、かつ駅周辺の回遊性が乏しい状況にあります。

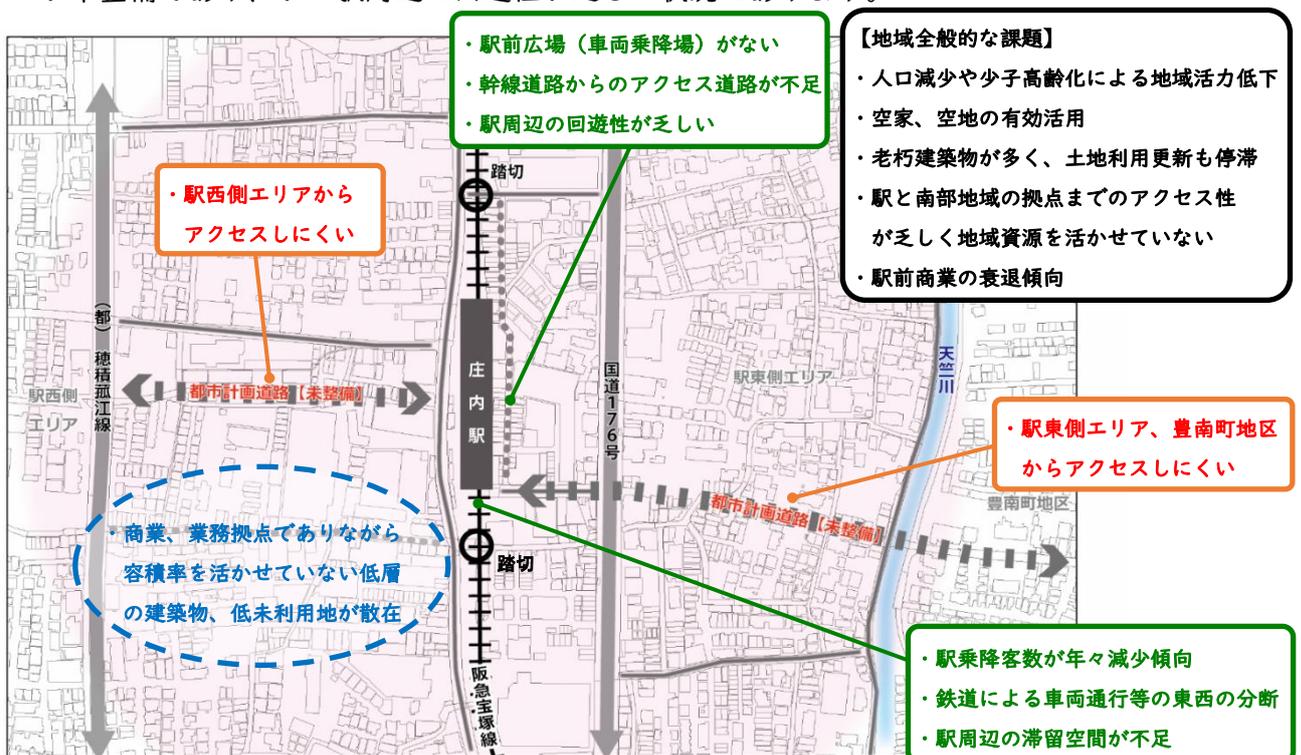


図 課題整理図

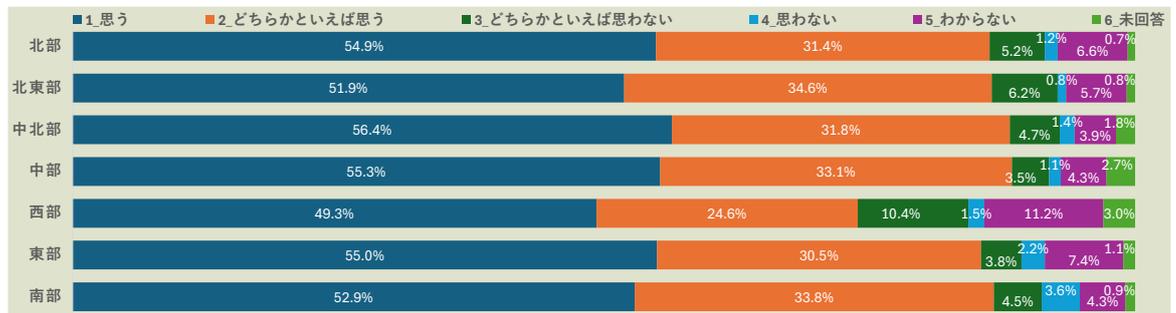
## 4. 市民ニーズ等

令和5年(2023年)7月に実施した市民意識調査のまちづくりに関する特徴的な回答について、以下のように整理しました。

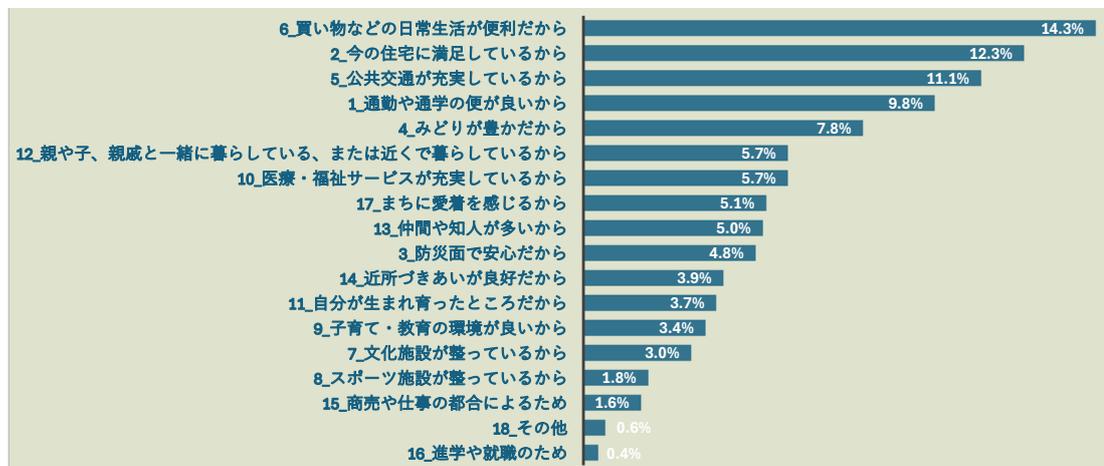
- 「今後も住み続けたいと思いますか。」の質問に対して、南部地域では約86%が「思う」又は「どちらかといえば思う」と回答し、他地域と同様に高い数字となっています。
- 「住み続けたいと思う理由」では「買い物などの日常生活が便利だから」が最も高く、また市全域より割合が高くなっています。
- 「住環境が魅力的なまちだと思いますか。」の質問に対しては、南部地域では「思う」又は「どちらかといえば思う」の回答数が、他地域と比較して最も低い数字となりました。「魅力的なまちだと思わない理由」としては、「空家が適切に管理されていないから」と「駅周辺で訪れたいくなるまちづくりが進んでいないから」の回答が多くなっています。

### 【市民意識調査】

質問：「今後も住み続けたいと思いますか。」

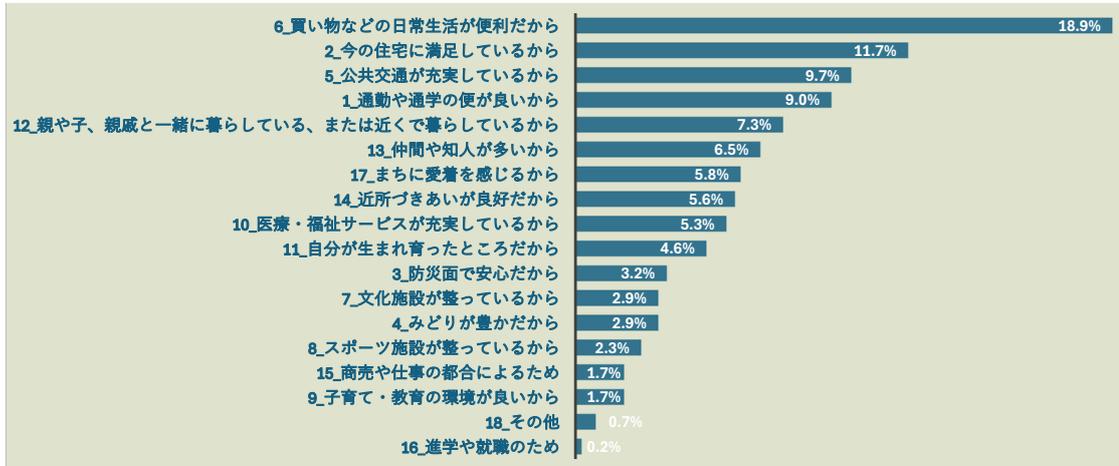


質問：「住み続けたいと思う理由（市全域）」

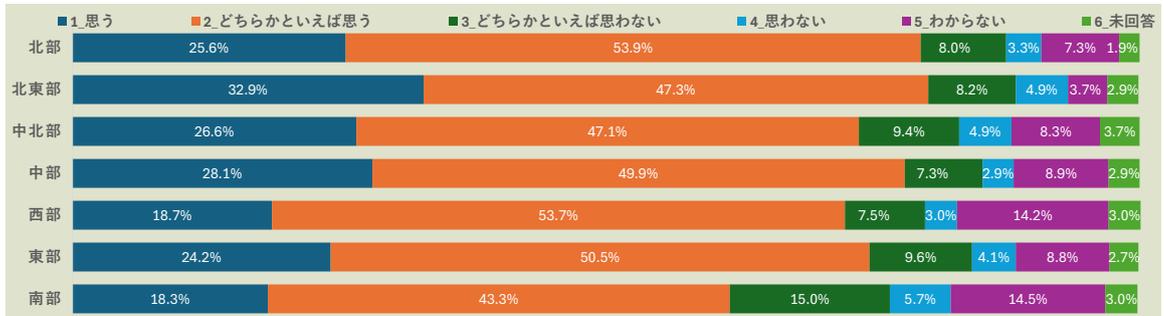


出典：各グラフは令和5年度豊中市市民意識調査より作成

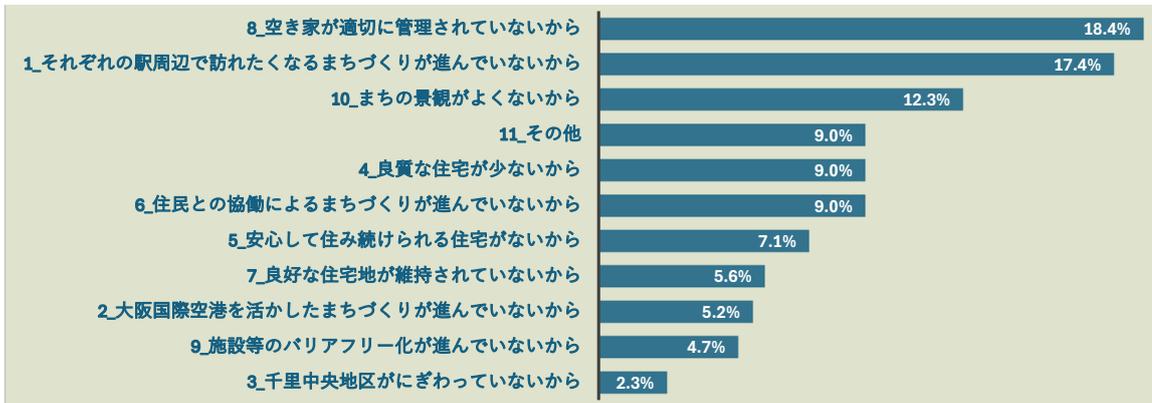
質問：「住み続けたいと思う理由（南部地域）」



質問：「住環境が魅力的なまちだと思いますか。」



質問：「魅力的なまちだと思わない理由（南部地域）」



出典：各グラフは令和5年度豊中市市民意識調査より作成

## 第3章 まちづくりと整備構想

### 1. まちづくりの方向性

庄内駅勢圏や地区の現状、地区を取り巻く動き、課題及び上位計画等を踏まえ、まちづくりの方向性を以下のとおりに整理しました。

#### (1) 住み続けたいまちをリードする駅前

庄内駅勢圏は、庄内さくら学園の開校などにより人口の変動はみられるものの、市全域に比べ、人口減少、高齢化、子育て世代の流出が進んでいます。このため、にぎわいや魅力あるまち並みを形成し、多様な世代が集まりたくくなるようなまちづくりを進める必要があります。

そのため、駅周辺を子ども連れでも楽しめる、心地よい、緑あふれる空間とすることにより周辺地域の更なる住環境の改善を促し、住み続けたいまちをリードする駅前を目指します。



※あくまで将来イメージであり、実際の整備等を決定するものではありません。

#### (2) 界索性や地域資源を活かした駅前

庄内駅周辺は、地形が平坦なため円滑に移動しやすく、大型商業施設、商店街、飲食店が点在する界索性や下町情緒のある都市構造を形成しています。さらに、大阪音楽大学、ローズ文化ホール、庄内体育館などの芸術、文化施設も立地しています。

そのため、これらの地域資源を活かすよう、拠点施設（上記）を意識した回遊性の高い歩行空間の充実を図り、駅東側商業地の衰退を食い止め、にぎわいがあり訪れたいと思うまち並みの形成や、駅前広場など街角で憩いのある空間づくりを図ります。



※あくまで将来イメージであり、実際の整備等を決定するものではありません。

### (3) 安心・安全で利便性の高い駅前

庄内駅周辺では、都市計画道路（庄内西駅前線及び庄内東駅前線）が未整備であり、駅へのアクセス道路が不足しています。特に、東側は駅への歩行者動線となる道路やたまりとなる空間が少ない上に、天竺川付近は高低差もある状況となっています。

そのため、多様な人々が安全・安心・快適に通勤・通学・買い物等ができるように利便性の高い快適な道路ネットワークを形成し、駅へのアクセス道路とまちの顔となる駅前広場の整備を進めます。

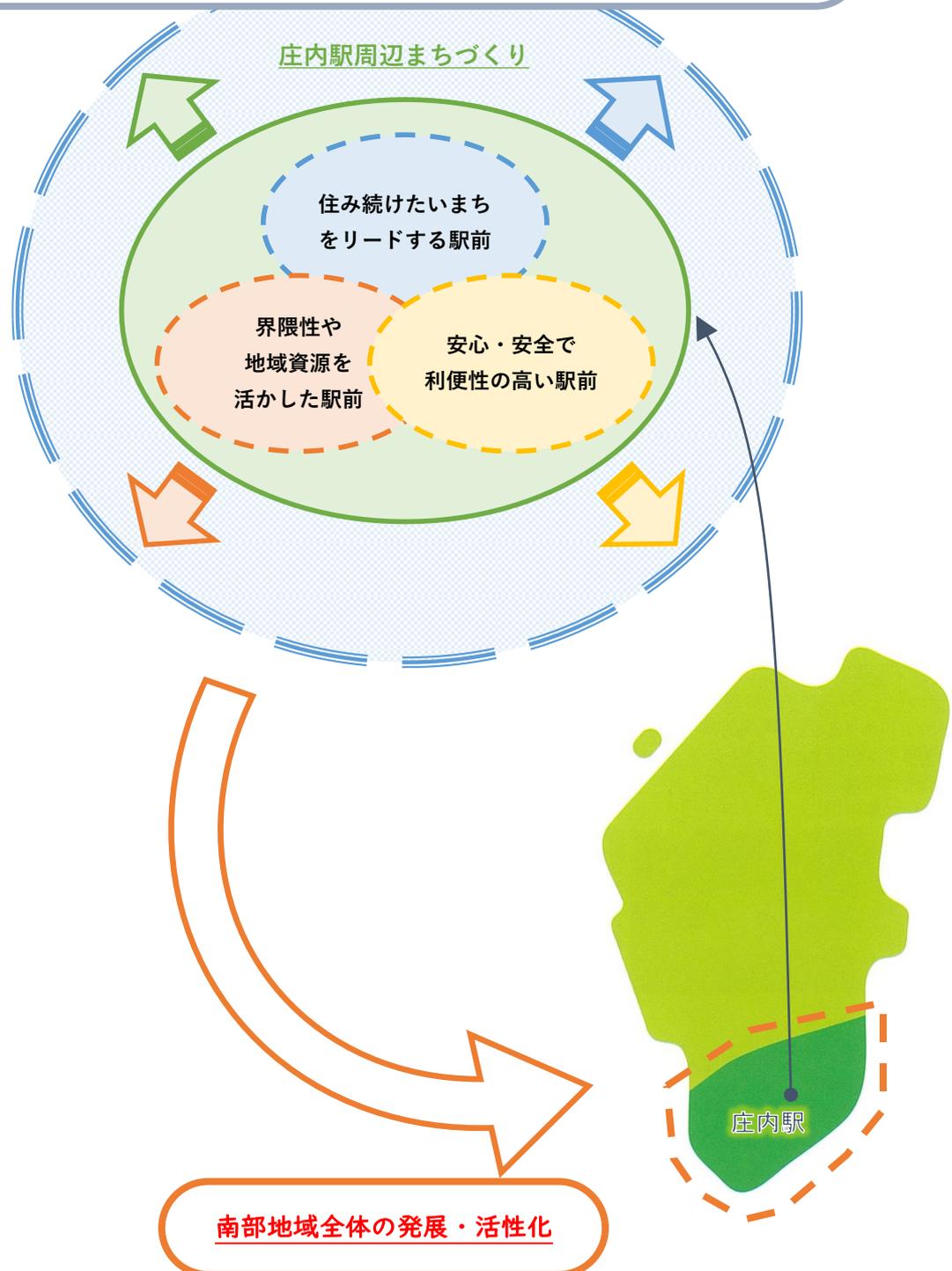


※あくまで将来イメージであり、実際の整備等を決定するものではありません。

## 2. まちづくりのコンセプト

まちづくりの方向性を踏まえ、駅の拠点整備などを契機に、駅周辺へ活性化の波及を促す方針を軸として、まちづくりのコンセプトを【駅前から広がる、安全で快適な暮らしとにぎわいのあるまちづくり】と定めます。

駅前から広がる、安全で快適な暮らしとにぎわいのあるまちづくり



### 3. 整備構想

まちづくりのコンセプトを実現するために取り組む内容は下図のとおりです。

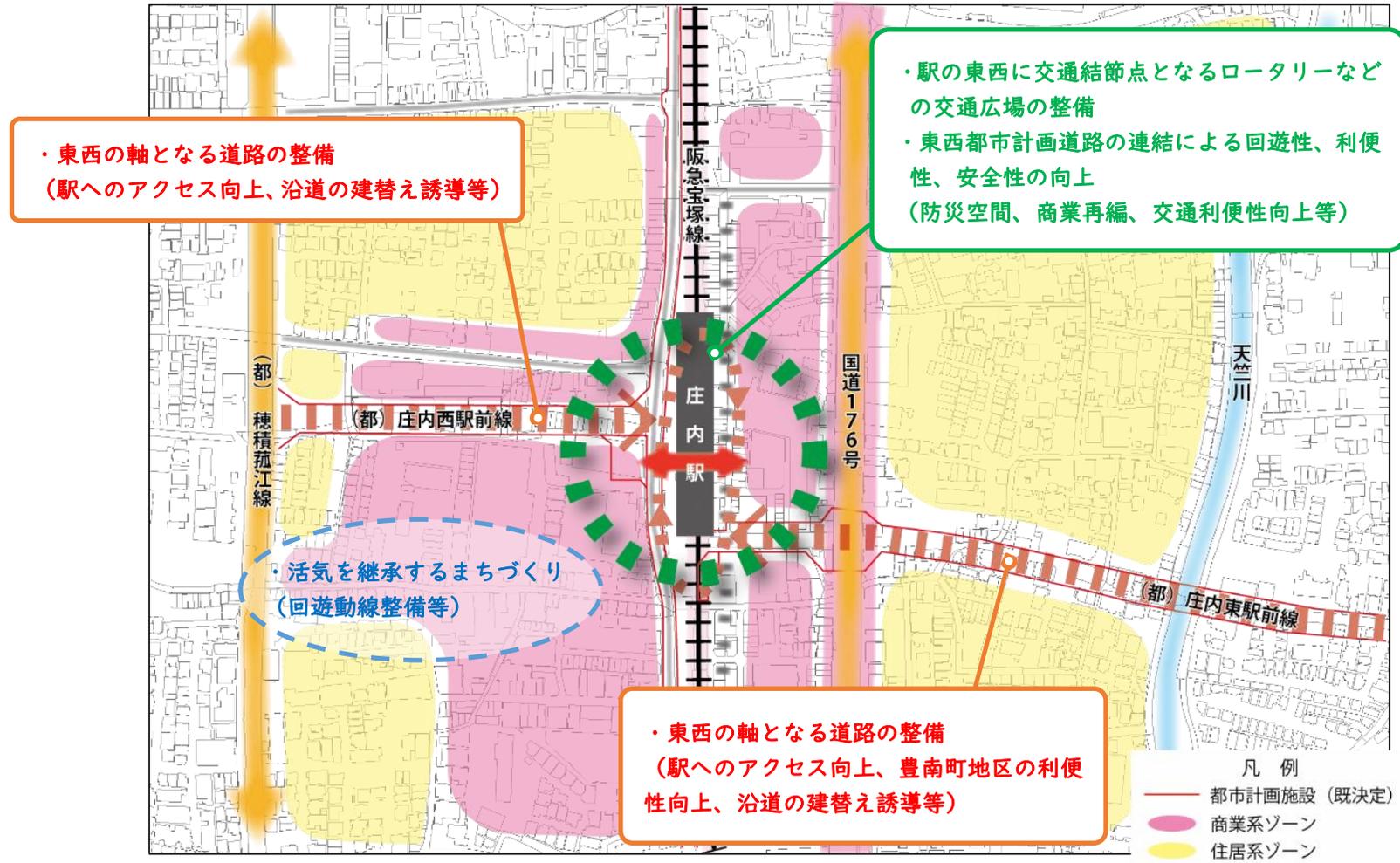


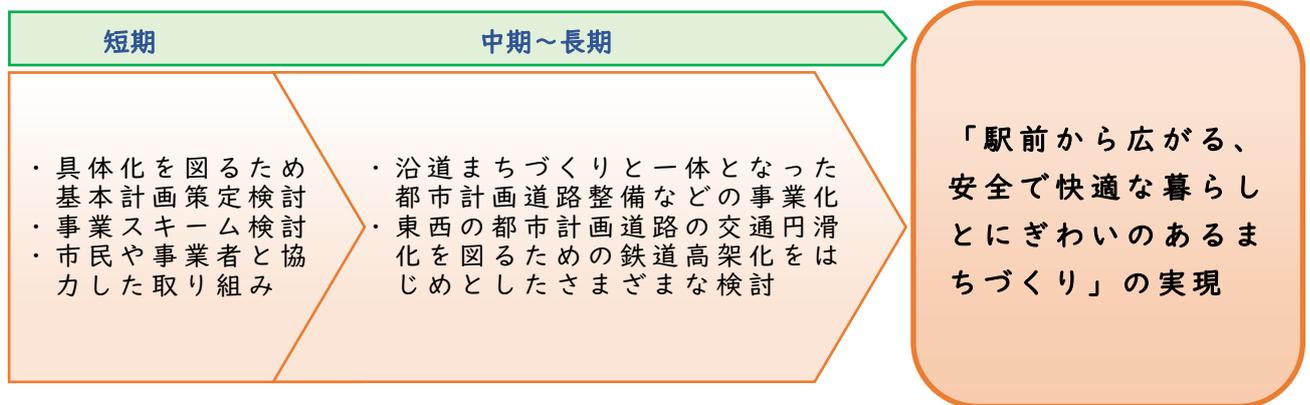
図 整備構想図

## 第4章 構想の具体化

### 1. 今後の進め方

本構想は、庄内駅周辺の将来像を示すもので、今後はその具体化に向けて基本計画を策定するなど、さらなる深度化を図る必要があります。

また、構想の実現には、長期にわたる取組みが必要となることから、課題に対する喫緊性や実現可能性などを勘案し、段階的に取り組みます。



## 2. 市民・事業者と協力した取り組み

構想の実現には、住民、事業者、行政の相互の連携、協働が必要です。そのため、住民ニーズの把握、情報の共有化及び民間事業者との連携を強化しながら取り組みます。



---

発行年月 令和 8 年（2026 年） 3 月

発 行 豊中市

〒561-8501

豊中市中桜塚3丁目1番1号

電 話 06-6858-2342（直通）

F A X 06-6854-9534

E-mail [nambuseibi@city.toyonaka.osaka.jp](mailto:nambuseibi@city.toyonaka.osaka.jp)

編 集 都市計画推進部都市整備課

---