

1. 背景

豊中市南部の市街地においては、密集市街地の防災性向上や、未整備の都市計画公園、駅周辺に必要な都市機能の不足など、課題を有しています。

その市街地の南端付近に位置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、一日平均の乗降客数が約1万8千人です。その神崎川駅周辺（以下「駅周辺」という。）は都心に近く、新大阪、十三駅周辺のまちづくりの進展など周辺環境の変化により、交通利便性の向上が見込まれるとともに、水辺や公園に近接している特性があります。

そこで、駅周辺が抱える課題解決を目指して、都心近接の利便性や水辺空間を活かして活性化を図るとともに、安心して暮らせる良好な住環境の形成に向けたまちづくりの方向性について検討するものです。

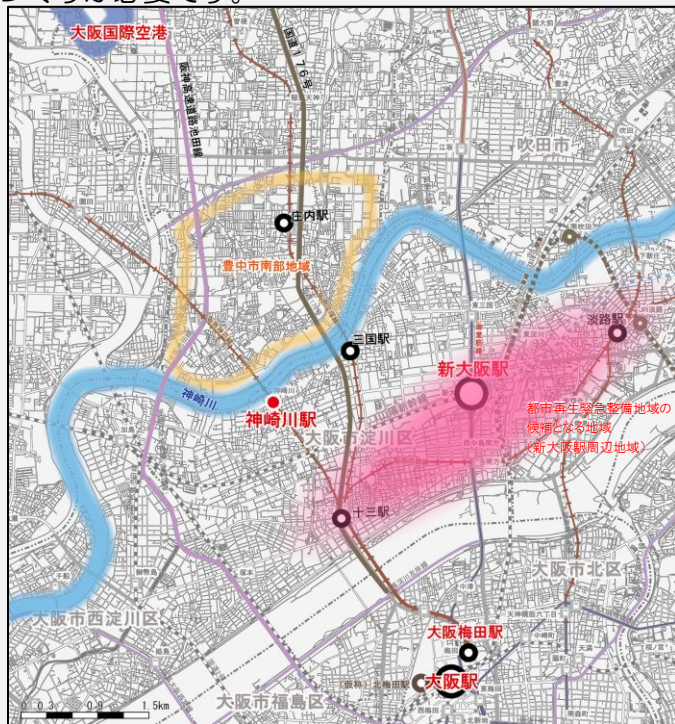


神崎川駅周辺位置図

2. 駅周辺の現況と課題整理

(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ます。また、豊中市南部地域においては、少子高齢化の課題解決を図る豊中市南部地域活性化基本計画が推進されており、周辺地域と連携したまちづくりが必要です。



(2) 駅周辺の現況の整理

人口世帯	高齢化率が4割近くと高く、人口減少が進んでいる
住宅	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	生活関連施設が少ない
駅利用者	駅乗降客数は1日平均約1万8千人である
駅周辺交通	バス、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
賑わい	商業施設などの立地が少ない、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	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
鉄道橋梁	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) まちづくりの視点

視点①【賑わい・交通】

・駅周辺の賑わいが少ない状況から、利便性向上及び河川空間などの地域資源を活用する視点が必要です。

視点②【居住・住環境】

・土地利用の転換が図られている地域もあるため、都心や河川に近接している駅周辺の特性を活かした住環境を形成する視点が必要です。

視点③【防災】

・頻発化している自然災害に対して、密集市街地の改善や災害時の都市機能の確保など、防災性の向上に取組む視点が必要です。

(4) 課題整理

【賑わい・交通】

- ・バスやタクシーといった公共交通、自動車送迎のニーズへの対応
- ・高齢者などが安全で便利に利用できる歩行者環境の整備
- ・都心に近く、駅周辺に都市計画公園や河川の水辺空間などの資源を活用した賑わいの創出

【居住・住環境】

- ・生活関連施設など、駅周辺の賑わいや利便性の向上と居住機能の充実
- ・既存産業の操業環境を守りつつ、河川や公園が近接する環境を活かした良好な住環境の形成
- ・密集市街地における住環境の改善

【防災】

- ・浸水想定区域、密集市街地などにおける防災対策の強化
- ・阪急神戸線の高架の高さ制限など、東西方向の交通の円滑化
- ・下神崎川橋梁は、「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おらず、橋梁自体が被災した場合、鉄道運行が不可となる可能性があるなど、市民生活に影響が大きい

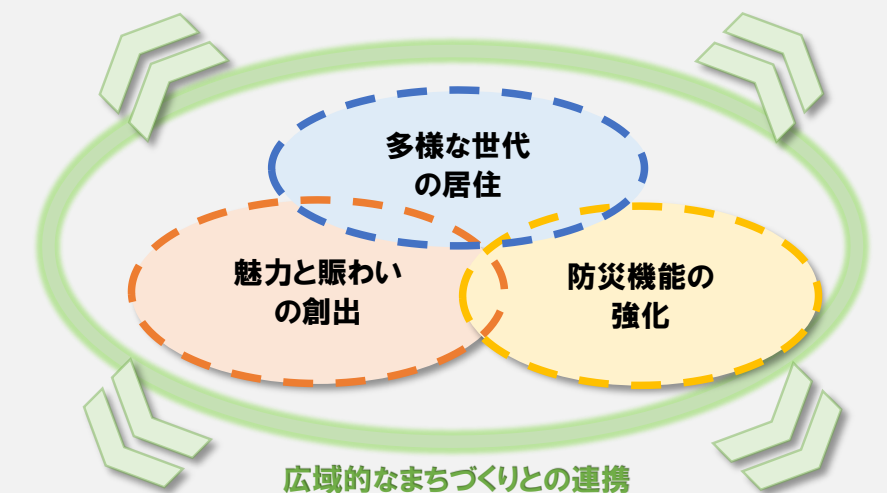
3. まちづくりの基本方針

安全安心で、魅力と賑わいあるまちづくりを目指し、「魅力と賑わいの創出」「多様な世代の居住」「防災機能の強化」の3つのテーマでまちづくりに取り組みます。

【基本方針】

1. 賑わいと魅力ある、歩いて暮らせる拠点形成と水辺の魅力創出
2. 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
3. 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

神崎川の水辺空間を活かし、多様な人々が集い、安心して暮らせるまちづくり



広域的なまちづくりとの連携