

神崎川駅周辺まちづくりについて

－ まちづくりの方向性 －

令和4年（2022年）2月

豊 中 市

— 目 次 —

はじめに

1. 背景.....	1
2. 地区の現況と課題整理	2
(1) 地区を取り巻く環境	
(2) 地区の現況の整理	
(3) まちづくりの視点	
(4) 課題整理	
3. まちづくりの基本方針	6

今後の進め方

参考

まちづくりの方向性 検討の一例.....	8
(1) 魅力と賑わいの創出	
(2) 多様な世代の居住	
(3) 防災機能の強化	
(4) ゾーニングイメージ	

はじめに

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市南部地域の状況を踏まえ、平成30年6月に「新・神崎川橋上駅設置構想の検討」を市の基本政策に掲げ、神崎川駅周辺の今後のまちづくりのあり方について、令和元年度から3か年にわたり、関係機関である大阪府、大阪市、阪急電鉄株と議論を深めてきました。

その中で、駅周辺を取り巻く現状から課題を明らかにし、駅や河川に近接した地域特性を踏まえた上でまちづくりの検討を行い、今後の主たる取り組み項目を、「魅力とにぎわいの創出」「多様な世代の居住」「防災機能の強化」として、豊中市に関連する内容についてとりまとめました。

今後は、本とりまとめをもとに、神崎川駅周辺の活性化や安心して暮らせる良好な住環境の形成を目的とするまちづくりの実現に向け、関係機関や地域住民等との協議、調整を行いながら、検討を進めていきます。

令和4年（2022年）2月 豊中市

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。

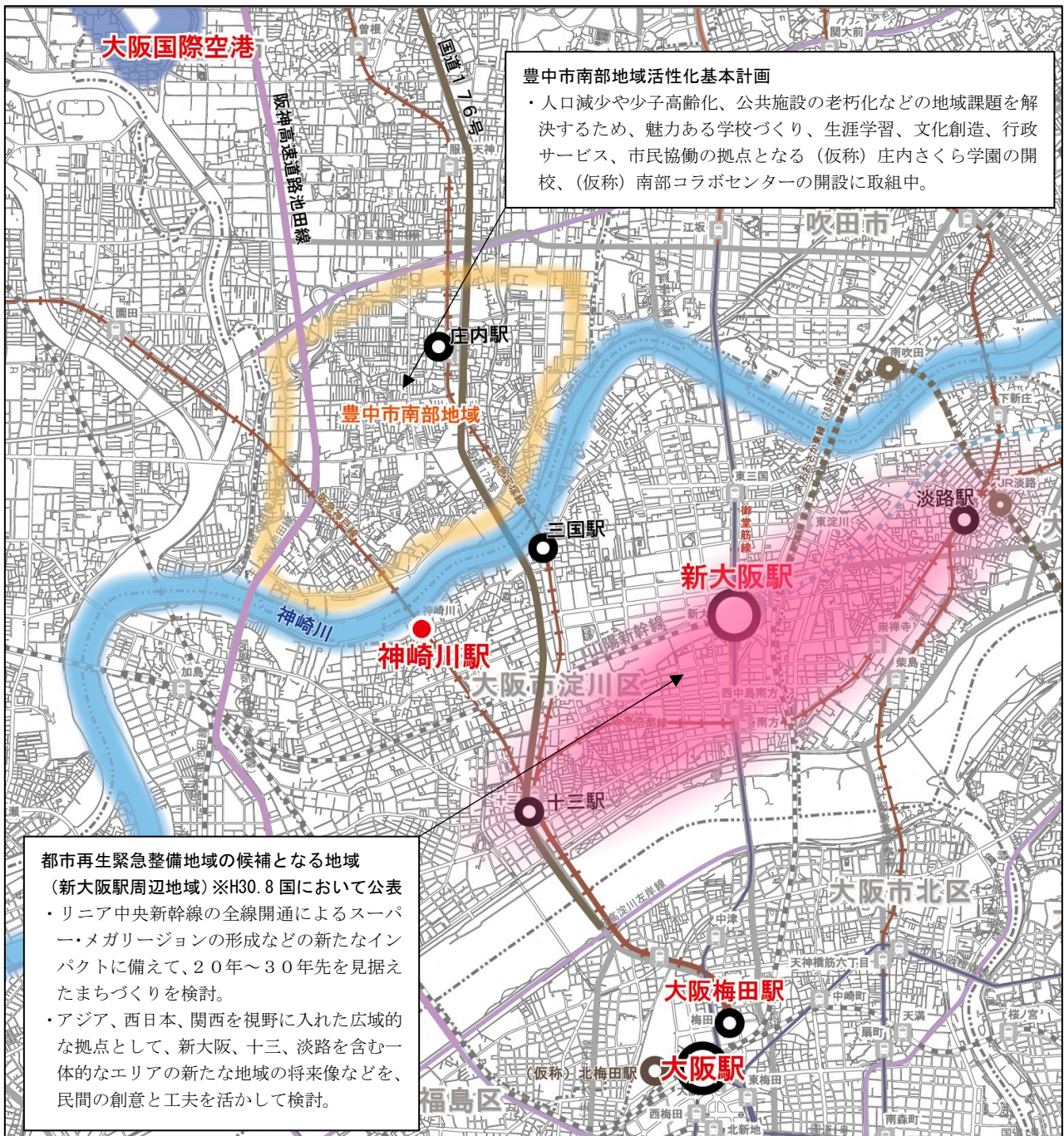


神崎川駅周辺位置図

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。



広域図

(2) 駅周辺の現況の整理

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、ハザードマップなどは以下のとおりとなります。

項目	現況
人口世帯	<ul style="list-style-type: none"> 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 ※1 大阪市側は、年代別では30代～50代の世帯を中心に人口が増加傾向にある
住宅	<ul style="list-style-type: none"> 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 大阪市側は大規模事業所跡地などにマンションが立地している
生活施設	<ul style="list-style-type: none"> 豊中市側は生活関連施設が少ない 大阪市側は駅前に商業施設、クリニックモールが立地している
地価	<ul style="list-style-type: none"> 大島町2丁目で14.9万円/㎡(R2公示地価) 三津屋北で19.5万円/㎡(R2公示地価)
駅利用者	<ul style="list-style-type: none"> 駅乗降客数は1日平均約1万8千人である ※2
駅周辺交通	<ul style="list-style-type: none"> 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 駅前(南口)の歩道が狭く放置駐輪が見られる、高架下で暗く、安全で快適な歩行者空間となっていない
賑わい	<ul style="list-style-type: none"> 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 河川空間に遊歩道、自転車道が整備され、ジョギング、サイクリングの利用者が見られる
市街地防災	<ul style="list-style-type: none"> 豊中市側は駅周辺に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 阪急神戸線高架の高さ制限や踏切により緊急車両の通行など東西方向の交通が分断されている 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 ※3
鉄道橋梁	<ul style="list-style-type: none"> 大正9年に竣工した橋梁である 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。

※1 平成27年(2015年)国勢調査

※2 阪急電鉄(株)ホームページ(令和元年(2019年) 駅別乗降客数)

※3 大阪府 高潮浸水想定区域図(令和2年(2020年)8月)

大阪府 淀川水系神崎川・中島川・左門殿川・西島川 洪水浸水想定区域図
(令和2年(2020年)1月)

(3) まちづくりの視点

駅周辺を取り巻く環境および現況を踏まえ、まちづくりの視点を以下のとおりとします。

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、防災性の向上に取り組む視点が必要です。

(4) 課題整理

まちづくりの視点を踏まえ、駅周辺の課題を「賑わい・交通」・「居住・住環境」・「防災」の3つの視点で整理します。

①賑わい・交通の視点

○交通に関する課題

- ・現状の駅前には空間が少ないため、バスやタクシーといった公共交通がアクセスしづらいことから、自動車での送迎といったニーズにも対応が求められます。
- ・また、駅周辺の歩行者空間が狭いため、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が求められます。

○魅力と賑わいに関する課題

- ・都心に近い立地でありながら駅周辺に都市計画公園や河川の水辺空間などの地域資源を有することから、それらを活かした魅力と賑わいがあるまちづくりが必要です。

②居住・住環境の視点

○居住に関する課題

- ・大阪市側では、大規模事業所跡地に分譲マンションや商業施設やクリニックモールが立地するなど、居住機能が充実しています。一方で豊中市側は、狭小な敷地が多い密集市街地があり、また新たな住宅や生活関連施設が少なく、駅周辺の賑わいや利便性の向上とともに居住機能を充実させる必要があります。

○住環境に関する課題

- ・ 駅周辺は工業市街地として発展してきた経緯から、事業所と住宅が混在して立地する状況も見られます。今後は、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を形成する必要があります。また、豊中市側の密集市街地について、住環境の改善を図る必要があります。

③防災の視点

○市街地防災に関する課題

- ・ 駅周辺の市街地は、土地が低く洪水及び高潮の浸水想定区域に指定されています。豊中市側には密集市街地があり、地震時等に危険があることから、防災性の向上が求められます。
- ・ 阪急神戸線の高架の高さ制限、踏切により緊急車両の通行など東西方向の交通が分断されていることから、東西方向の交通の円滑化が求められます。

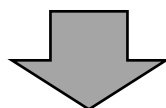
○鉄道橋梁に関する課題

- ・ 橋梁の「橋桁が低い」ことや、「橋脚が多い」ことなどから、洪水時には橋梁自体の被災などのリスクがあり、橋梁自体が被災した場合には、鉄道運行が不可となる可能性があるなど、市民生活への影響が大きいことから、防災対策の強化が必要です。

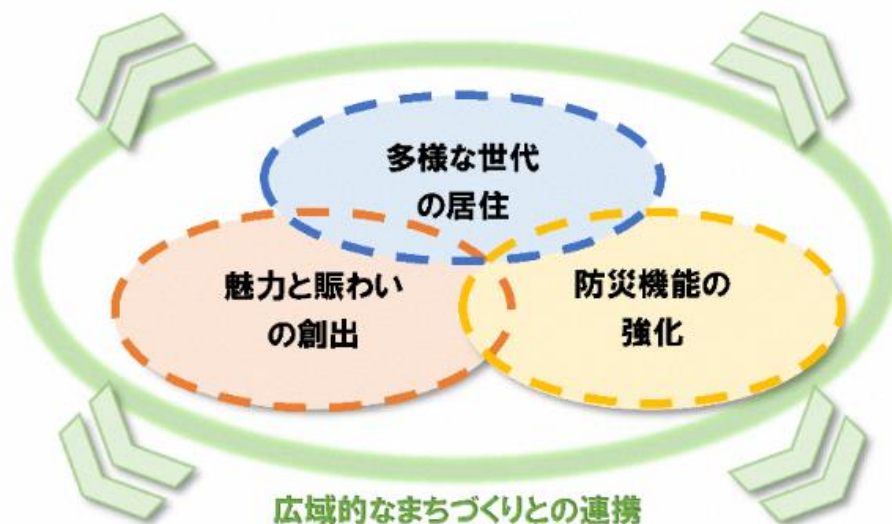
3. まちづくりの基本方針

駅周辺の課題解決を図るため、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むこととし、基本方針及び将来像を以下のとおり定めます。

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



今後の進め方

本書においてとりまとめた基本方針を踏まえたまちづくりの実現に向けては、長期に渡る取組みが必要であり、関係機関である大阪府、大阪市、阪急電鉄（株）の協力が必須となります。

今後はとりまとめた基本方針をもとに、まちづくりの実現に向けて引き続き関係機関と議論を重ねるとともに、地域住民等の意見を踏まえながらまちづくりの検討を進めていきます。

まちづくりの方向性 検討の一例

「必要な都市機能」を整理した上で、現在想定される「まちづくりの方向性」を検討します。

(1) 魅力と賑わいの創出

1) 必要な都市機能

① 駅周辺の交通機能

- ・駅周辺の交通利便性向上に向けては、駅前広場や停車スペースを確保するなど、交通結節機能の強化が必要となります。
- ・歩行者の安全性と利便性の向上を図るため、歩行者空間の整備や、回遊動線の形成が必要です。

② 駅周辺にふさわしい都市機能

- ・駅周辺が低未利用地となっていることから、賑わい創出に資する駅周辺にふさわしい都市機能の誘導が必要です。

③ 公園や水辺のオープンスペースの活用

- ・魅力と賑わいの創出に向けては、当該地域の特性を踏まえ、都市計画公園や水辺のオープンスペースなど地域資源を活用した魅力ある都市空間を形成する必要があります。

2) 方向性

① 駅周辺の交通結節機能の強化

- ・駅周辺の低未利用地を活用し、交通機能を整備することで、自動車、タクシーなどの停車スペースを確保します。また、駅周辺の歩行者空間等の整備により、駅へのアクセスを改善し、周辺との回遊動線を形成します。

② 駅周辺の賑わい創出に資する都市機能の誘導

- ・都市計画公園や低未利用地の有効活用により、駅周辺にふさわしく、賑わい創出に資する施設の立地を誘導します。

③ 水辺空間の活用等による魅力創出

- ・駅周辺に都市計画公園や水辺空間のオープンスペースを有する地域特性を活かし、未整備の都市計画公園と、河川空間の一体的な整備により、良好な景観を形成し、魅力の創出を図ります。
- ・公園や河川空間に関する活用のルールを定め、水辺のアクティビティやイベントなど、市民の多様な活動の場とすることで、恒常的な賑わいの創出を図ります。



(2) 多様な世代の居住

1) 必要な都市機能

① 居住機能の充実

- ・駅周辺でバランスよく居住機能の充実を図るため、人口減少と高齢化が進む豊中市域においては、利便性の高い住宅の立地を誘導し、多様な世代の居住を促進する必要があります。また、生活関連施設など既存の居住機能が弱いことから、住宅の誘導とあわせて、買い物、医療、福祉、子育てなど生活関連施設の立地を誘導する必要があります。

② 住環境の向上

- ・住環境の質の向上や、居住地としての価値向上を図るため、水とみどりが感じられる空間や、良好な景観の整備が必要です。

2) 方向性

① 駅周辺の居住機能の誘導

- ・駅周辺でバランスよく居住機能の充実を図るため、低未利用地の土地利用更新などにより、住宅や生活関連施設などの居住機能の立地を誘導します。

② 良好な住環境の形成

- ・住環境の質の向上や、居住地としての価値向上を図るため、河川空間や都市計画公園の整備、建築物等の規制誘導等により、良好な住環境の形成を図ります。

③ 密集市街地の整備

- ・密集市街地の課題を抱えていることから、住環境の改善を図るため、引き続き、道路拡幅や建替え促進などを進めます。



(3) 防災機能の強化

1) 必要な都市機能

①市街地防災機能

- ・密集市街地の改善や主要生活道路の整備、建替えの促進が必要です。
- ・自然災害時に、安全に避難できる場所の確保が必要です。
- ・神崎川の治水対策が必要です。

②鉄道橋梁の防災機能

- ・橋梁自体が被災し鉄道運行が不可となった場合には、市民生活への影響が大きいことから防災対策の強化が必要です。

2) 方向性

①市街地の防災対策

- ・都市計画公園の整備や、主要生活道路の整備などによる密集市街地の状況を改善すること、また、河床掘削など神崎川の治水対策により、まちの防災性の向上を図ります。

②鉄道橋梁の防災対策

- ・下神崎川橋梁の架け替えなどによる防災対策により、災害リスクの低減を図り、市民生活へ与える影響を少なくします。



(4) ゾーニングイメージ

※豊中市による検討イメージです

