

神崎川駅周辺整備基本計画

令和6年（2024年）3月

豊中市

はじめに

豊中市の南部地域は、神崎川を隔て大阪市と隣接する立地条件に恵まれた位置にあるため、高度成長期に都市基盤が未整備なまま急速な市街化が進んだことから、木造賃貸住宅などが密集する市街地が形成され、住環境や防災上の課題が多い地域となっています。また、人口減少・少子高齢化が進む中で、まちの活力の低下、都市機能の空洞化が懸念されます。

阪急神戸線神崎川駅周辺の豊中市域につきましては、駅周辺でありながら、必要な都市機能の不足や、低未利用の市有地があり、さらに密集市街地であることから、防災性に課題を有しています。

一方で、大阪の都心に近く利便性が高いことから、そのポテンシャルを活かすことでまちの居住性の魅力を高め持続可能なまちへ転換できる可能性を秘めています。

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などの状況を踏まえ、平成30年（2018年）6月に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（2019年度）から3年にわたり、関係機関と議論を深め、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―」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、「神崎川駅周辺まちづくりについて―まちづくりの方向性―」を踏まえ、関係者等との議論を行い、実現するための土地利用イメージなどを具体的に示したものです。今後は実現化に向けて関係者等の機運醸成を図り、南部地域の活性化や防災性の向上などにつながるまちづくりを目指します。

令和6年（2024年）3月 豊中市

目次

第1章 基本計画の策定にあたって	1
(1) 背景・目的	
(2) 基本計画等の位置付け	
第2章 神崎川駅周辺地区の現状と課題	3
(1) 駅周辺を取り巻く環境	
(2) 地区の現状	
(3) 課題整理	
第3章 まちづくりの基本方針及び方向性	9
(1) まちづくりの基本方針	
(2) まちづくりの方向性	
第4章 整備基本計画	13
(1) 整備方針	
(2) ゾーニングイメージ	
第5章 事業手法について	18
第6章 今後の進め方	19
参考資料	20

第1章 基本計画の策定にあたって

(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、狭あいな道路をはじめ、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内に位置しています。

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、駅周辺の抱える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。

本基本計画は、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。

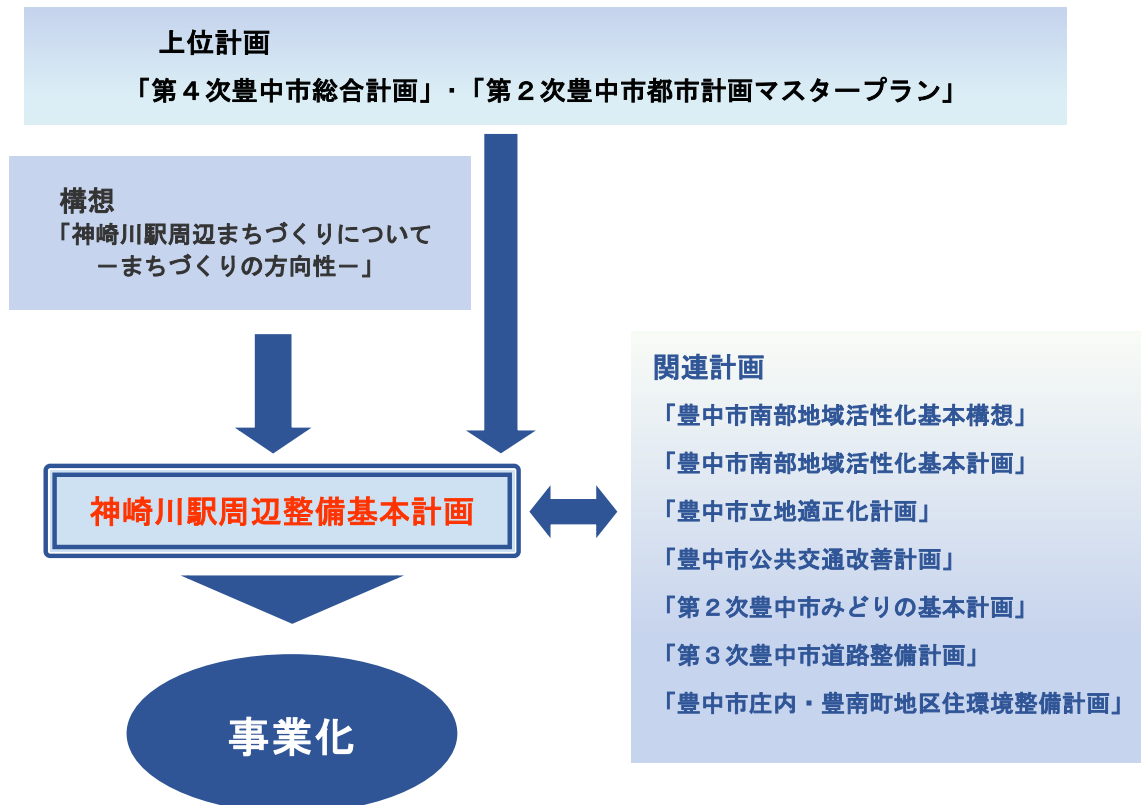
※神崎川駅周辺…神崎川駅から概ね1キロ圏内の豊中市域を示すものとします。



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な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次豊中市総合計画や第2次豊中市都市計画マスタープラン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。

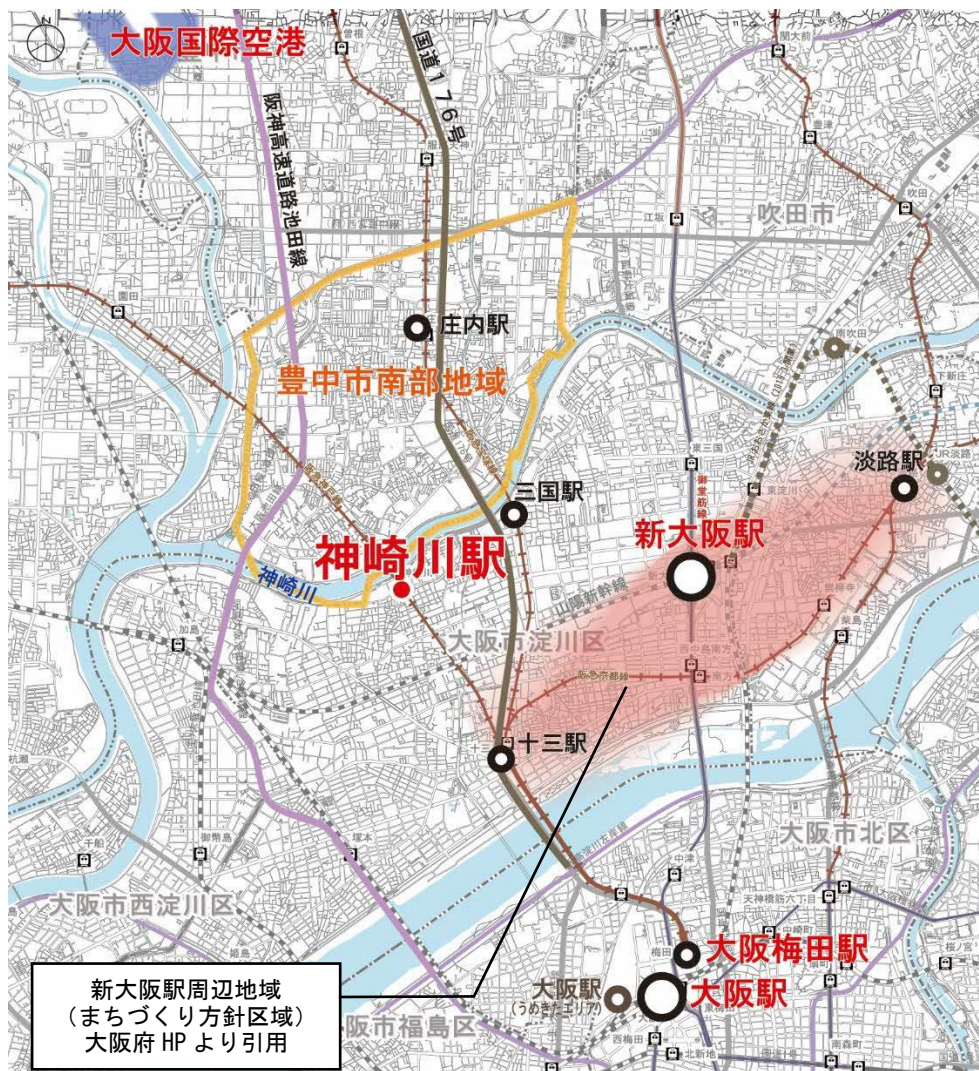


第2章 神崎川駅周辺地区の現状と課題

(1) 駅周辺を取り巻く環境

① 広域拠点形成

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。

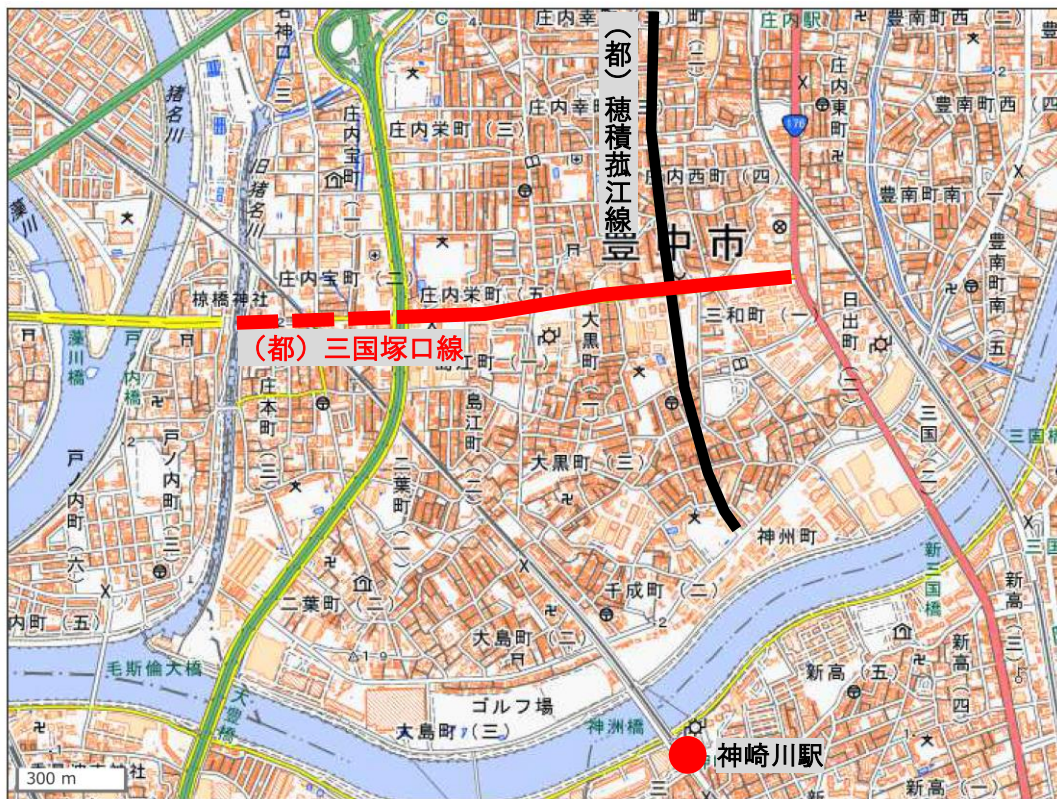


広域図

② 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付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、国道 176 号から阪神高速道路池田線区間が事業中であり、南部地域の交通体系が変わりつつあります。



国土地理院地図より作成



都市計画道路 穂積菰江線

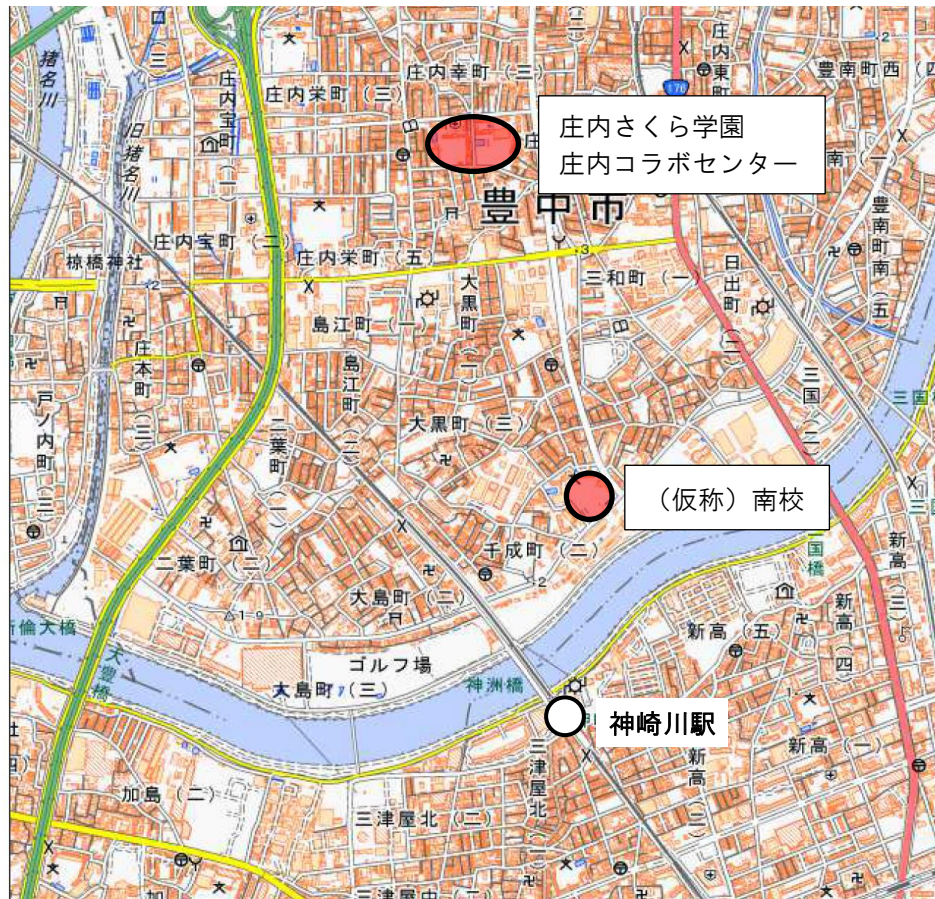


都市計画道路 三国塚口線事業中区間
(大阪府 HP より引用)

③ 庄内地域における「魅力ある学校」づくり

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月に義務教育学校「（仮称）南校」の開校を予定しています。



国土地理院地図より作成



庄内さくら学園
庄内コラボセンター



(仮称)南校 完成予想図
(市HPより引用)

(2) 地区の現状

駅周辺（大阪市域を含む）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下表のとおりとなります。

人口については、豊中市域においては高齢化率が高く、人口減少が進んでおり、生活関連施設が少なく、大阪市域の地価と比較しても低い現状となっています。

また、豊中市域には密集市街地が広がっていることや、下神崎川橋梁（鉄道橋梁）の「橋桁が低い」「橋脚が多い」ことなど、現行の基準を満たしていないといった課題もあります。

項目別現状整理表

項目	現状
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※1
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15.0万円/㎡（R5公示地価） 三津屋北2丁目（大阪市）で20.0万円/㎡（R5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1万6千人である ※2 豊中市側からは駅利用時に坂の橋を渡る必要がある
駅周辺交通	<ul style="list-style-type: none"> タクシー、一般車の乗降場がなく、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 駅前（南口）の歩道が狭く放置駐輪が見られ、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（一部開設済※3）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"> 豊中市側は密集市街地が存在し、地震時等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 ※4
鉄道橋梁	<ul style="list-style-type: none"> 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いない

※1 令和2年（2020年）国勢調査

※2 阪急電鉄(株)ホームページ（令和4年（2022年） 駅別乗降客数）

※3 公園下部に庄内地区の汚水処理や雨水処理を担うため、下水処理場を開設。（昭和48年供用開始）

※4 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）

※統計データ等は参考資料を参照

(3) 課題整理

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

●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があります。

また、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です。

●地域資源を活かした賑わいの創出

駅周辺は工業地として発展し、商業施設が少なく、広大な低未利用地があるなど、賑わいが不足している状況です。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です。

●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ます。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、権利関係が複雑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しています。

また、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です。

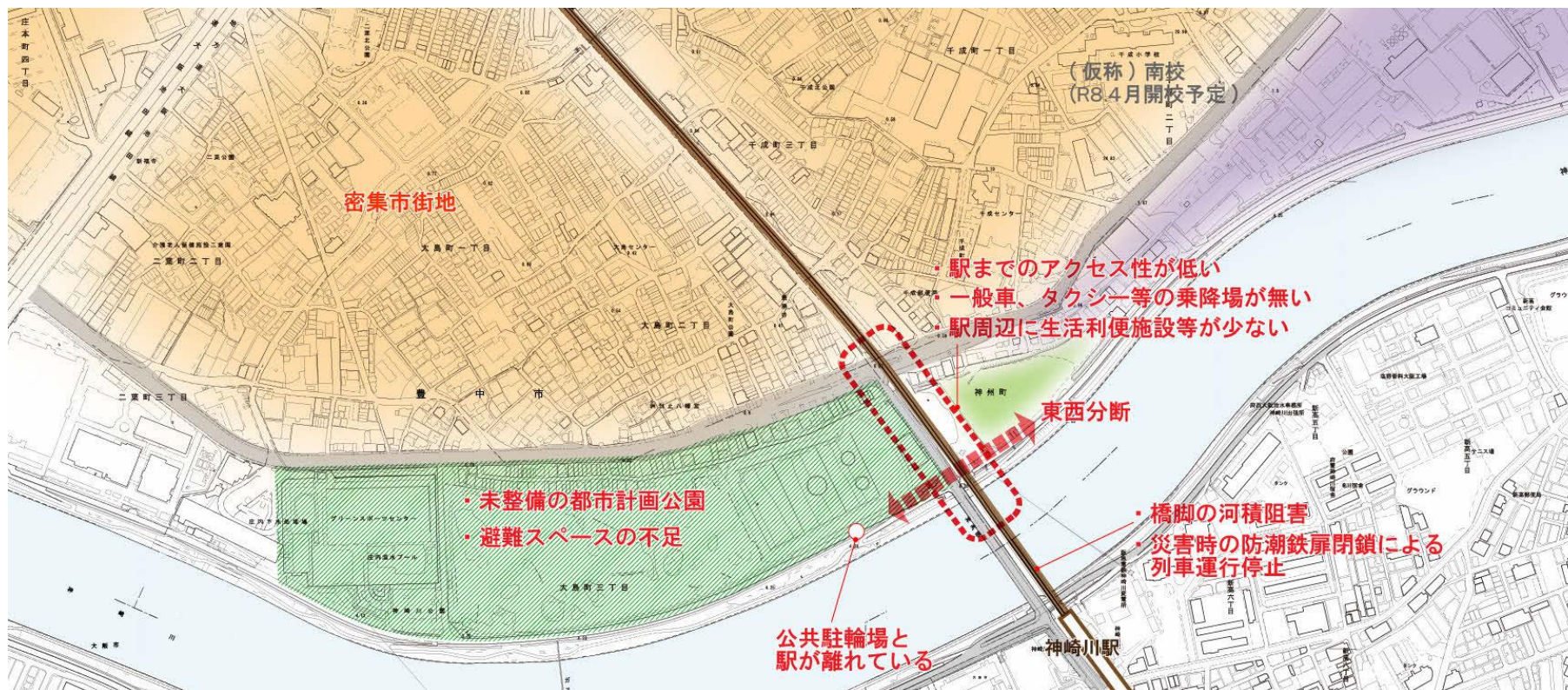
●災害リスクの低減による防災性の向上

駅周辺は密集市街地であり、さらに大火時における避難スペースが不足しています。また、大規模水害時に浸水深などが大きい地区ですが、鉄道橋梁が現行の基準を満たしていないため、神崎川の増水時には防潮鉄扉閉鎖による列車運行停止や帰宅困難者が発生するおそれがあります。

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組みが必要です。

課題整理図

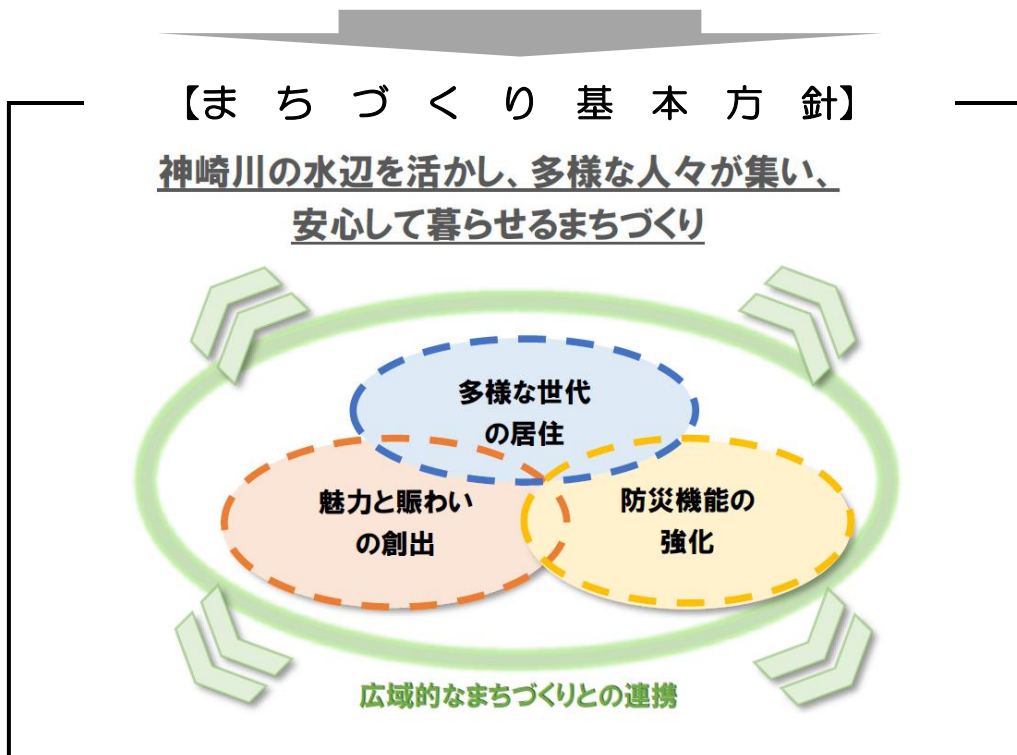
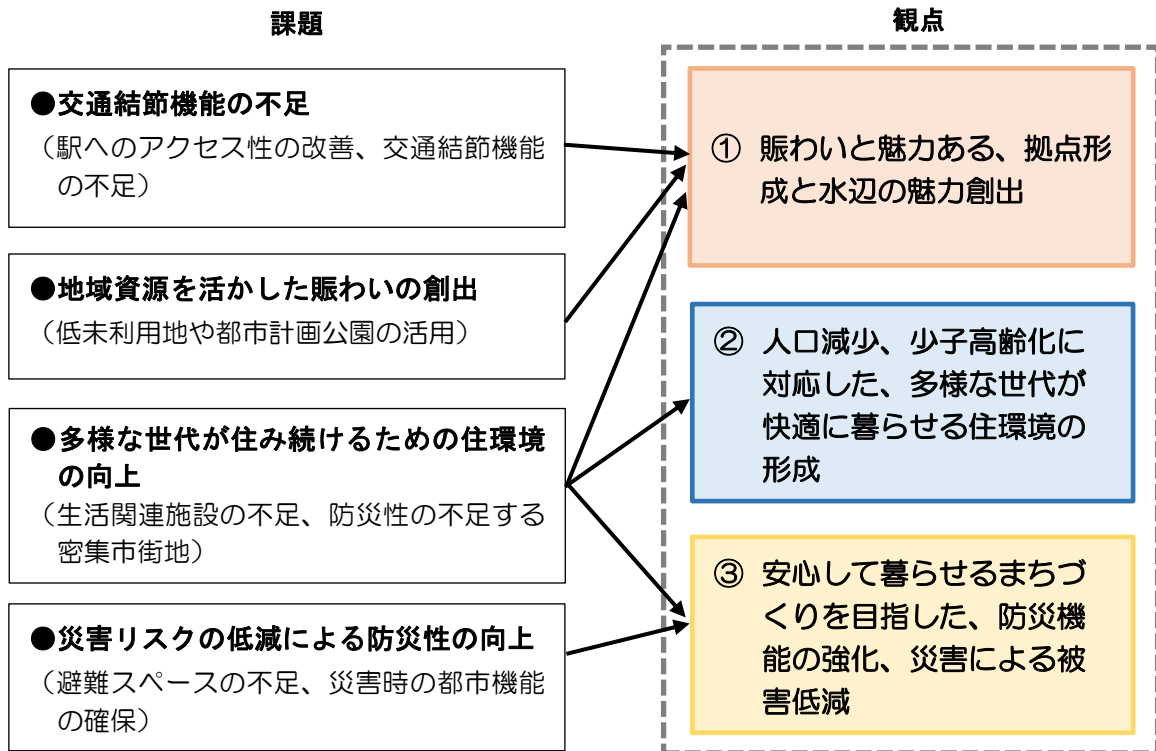
前ページの課題について図に示しますと、下図のとおりになります。



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。



(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て、取り組むべき方向性を「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」の3つの観点から定めます。

1) 賑わいと魅力ある、拠点形成と水辺の魅力創出

方向性

① 駅周辺の交通結節機能の強化

- 駅周辺の交通利便性向上を図るには交通結節機能の強化が必要であることから、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、歩行者空間等の整備により、駅へのアクセスを改善するとともに、周辺との回遊動線の形成を図ります。



イメージ写真

② 駅周辺の賑わい創出に資する都市機能の誘導

- 駅周辺に低未利用地が存在し、賑わい創出に資する都市機能の誘導が必要であることから、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の誘導を図ります。



イメージ写真

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。



イメージ写真

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

方向性

① 駅周辺の居住機能の誘導

- 人口減少と少子高齢化が進む駅周辺においては、多様な世代の居住を促進するため、利便性の高い住宅の立地を誘導するなど、調和のとれた居住機能の充実を図ります。
- 生活関連施設などが不足していることから、住宅の誘導とあわせて、買い物、医療、福祉、子育てなどの生活関連施設の立地の誘導を図ります。



イメージ写真

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等により、良好な住環境の形成を図ります。



イメージ写真

③ 密集市街地の改善

- 駅周辺は、密集市街地であることから、住環境の改善を図るため、拠点整備などによる民間建物の土地利用更新の促進を図るとともに、引き続き主要生活道路の整備や共同化による建替え促進などを進めます。



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

方向性

① 市街地の防災対策

- 大火時における避難スペースの確保や、主要生活道路の整備、拠点整備などによる民間の土地利用更新を促進して密集市街地の状況を改善します。
- 神崎川の河床掘削などの治水対策により、大規模水害時の浸水を考慮したまちの防災性の向上を図ります。
- 周辺住民などを対象に、防災公園などを活用して防災について学べる場を提供することなどにより、日常から防災の意識を高め、災害に強いまちを目指します。



防災イベントイメージ
(大阪公立大学 HP より引用)

② 鉄道橋梁の防災対策

- 橋梁自体が被災し、鉄道運行が不可となった場合に、市民生活への影響が大きいことから、下神崎川橋梁の架け替えなどの防災対策により災害リスクの低減を図ります。



下神崎川橋梁

第4章 整備基本計画

(1) 整備方針

駅周辺の課題解決に向けて、前章で記載している「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、地域住民を含めた関係者等との共通理解が必要です。本章は、関係者等の共通理解を図るために整備方針を示すものです。

① 改札機能や交通広場整備によるまちの顔づくり

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を図ります。

さらに、低未利用の市有地に交通広場等を整備することにより、交通結節機能の強化を図ります。

また、災害リスクの低減を図るため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、まちの東西分断を解消する回遊動線の形成により、日常的な利便性の向上を図り、誰もが利用しやすい交通広場等の整備を検討します。

参考

阪神武庫川駅
(兵庫県尼崎市・西宮市)



千里山駅前広場
(吹田市)



② 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

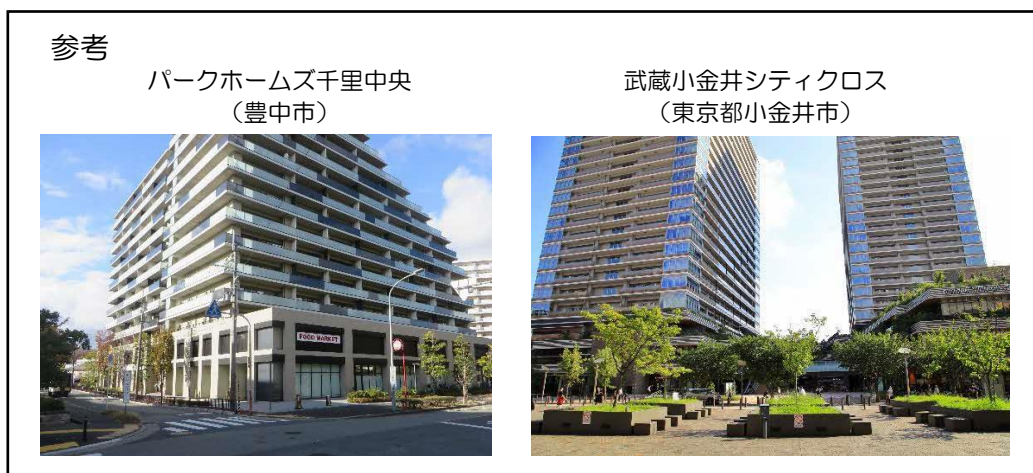
駅周辺の地域特性の一つである未整備（一部開設済）の都市計画公園に防災機能を持たせることで、賑わいや魅力の創出に加え、防災性の向上を図ります。

また、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も検討します。



③ 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

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り住環境の質の向上を図ります。

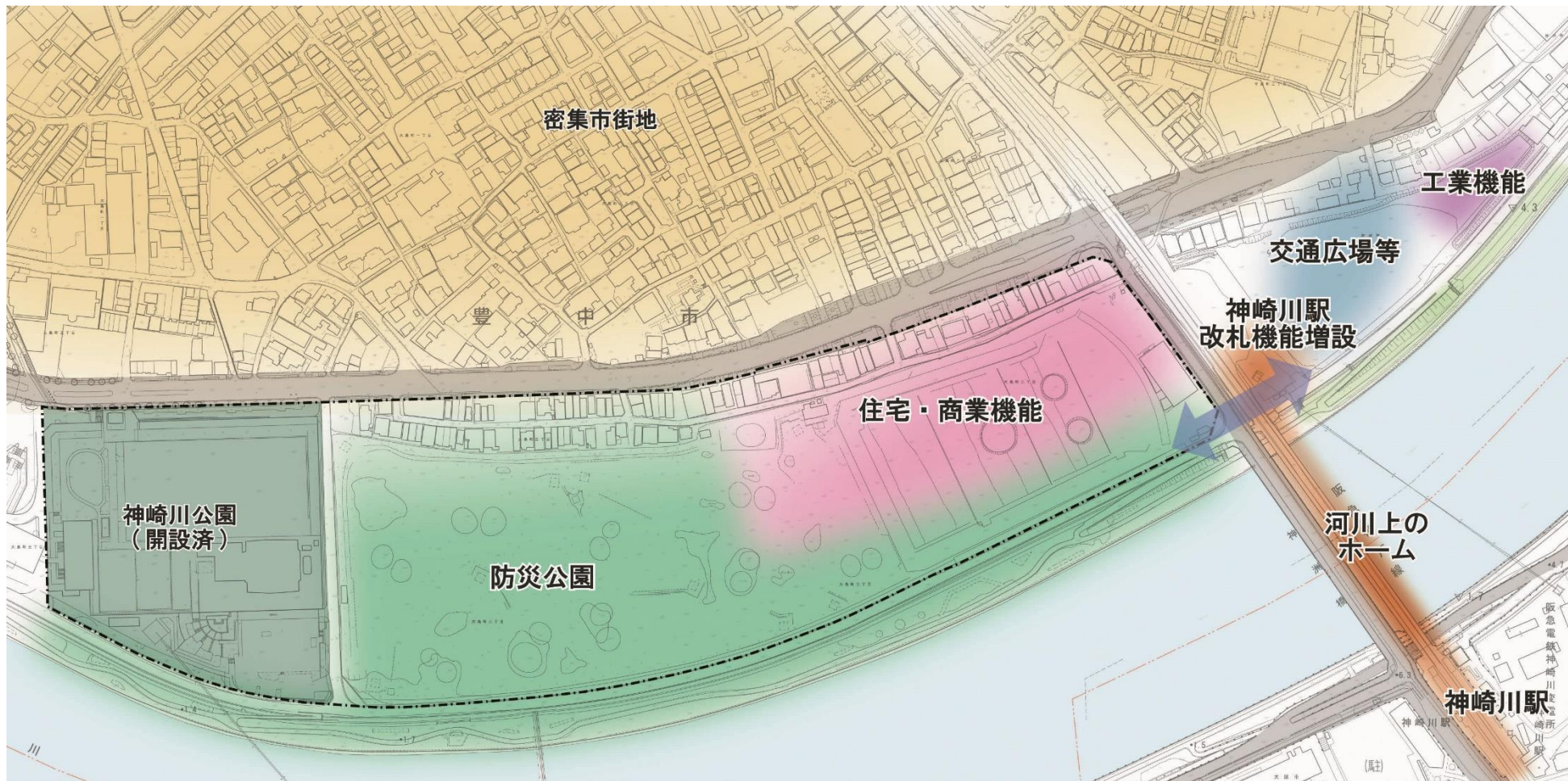


駅周辺の課題に対するまちづくりの方向性、整備方針の対応は下表のとおりです。

課題	まちづくりの方向性	整備方針
① 交通結節機能の不足	<p>駅周辺の交通結節機能の強化</p> <p>駅周辺の賑わい創出に資する都市機能の誘導</p>	
② 地域資源を活かした賑わいの創出	<p>水辺空間の活用等による魅力創出</p> <p>駅周辺の居住機能の誘導</p>	<p>改札機能や交通広場整備によるまちの願ひ</p>
③ 多様な世代が住み続けるための住環境の向上	<p>良好な住環境の形成</p> <p>密集市街地の改善</p>	<p>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</p>
④ 災害リスクの低減による防災性の向上	<p>市街地の防災対策</p> <p>鉄道橋梁の防災対策</p>	<p>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</p>

(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



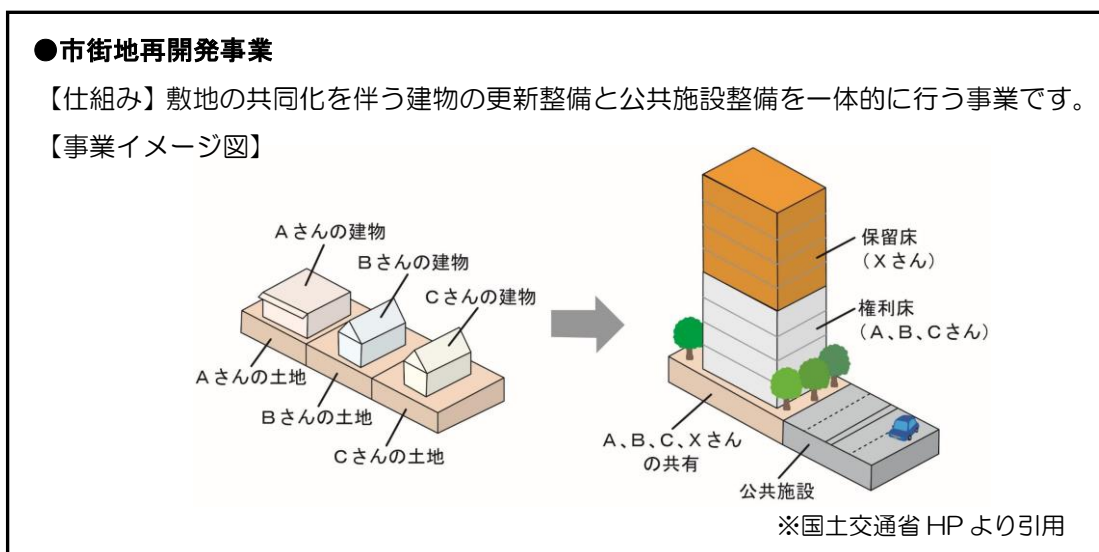
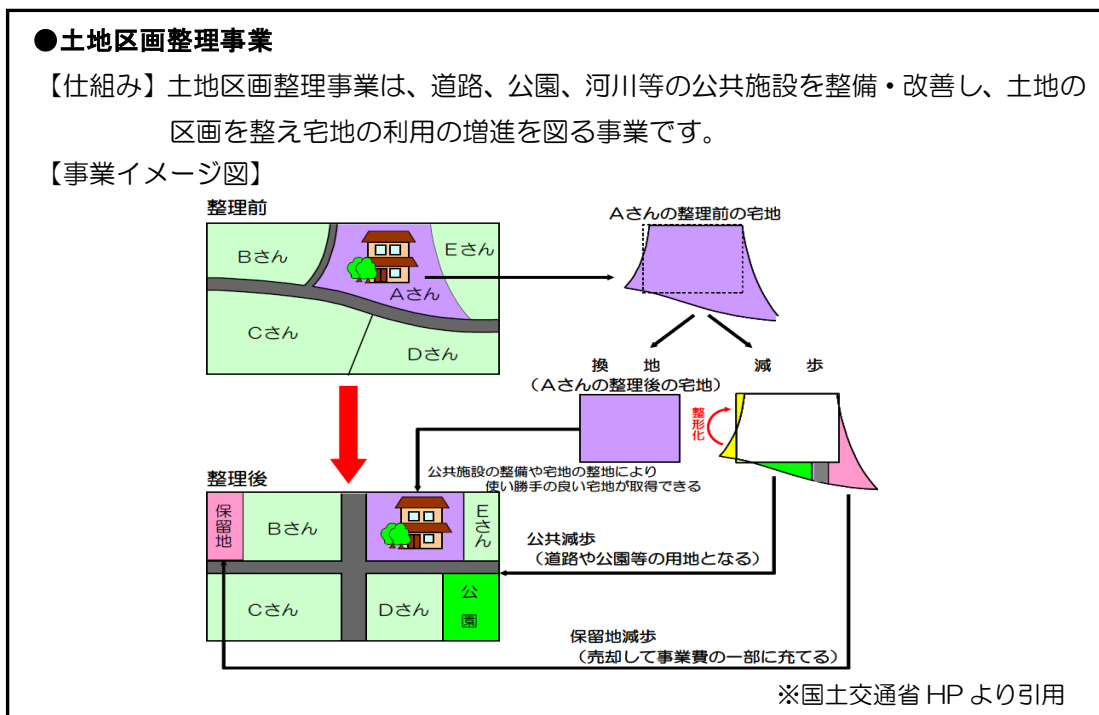
※イメージパースは参考であり、計画については関係機関等との協議により変更する場合があります。

第5章 事業手法について

整備方針を実現するためには、整備規模が大きいことから、時間を要します。また、関係者等が多く、必要な検討が多岐に渡ることが想定されます。そのため、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、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの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、様々な整備手法の検討を行います。

また、権利者の意向や社会情勢の変化などにより計画が変更することも想定され、柔軟な運用により対応する必要があります。

(参考) 事業手法例



注) 上記の事業手法は一例であり、事業手法が確定したものではありません。

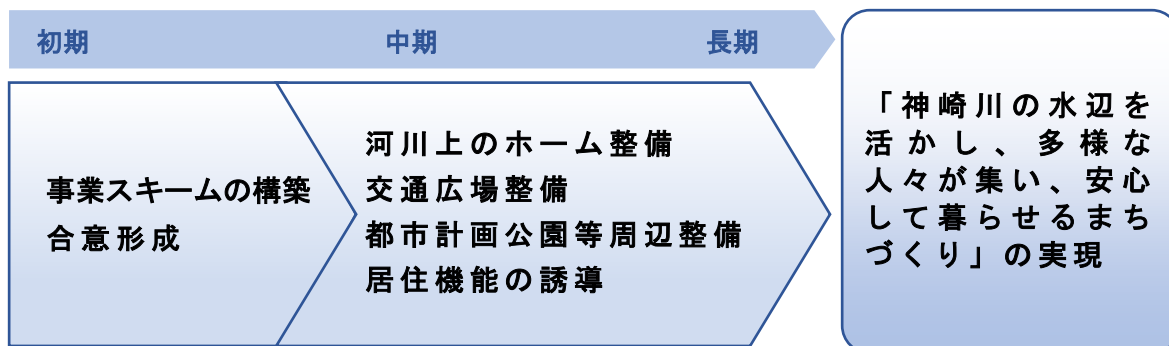
第6章 今後の進め方

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。

そのためには、理解を深めるための説明会などの開催や、まちづくりに興味を持っていただくためにイベント等で取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。



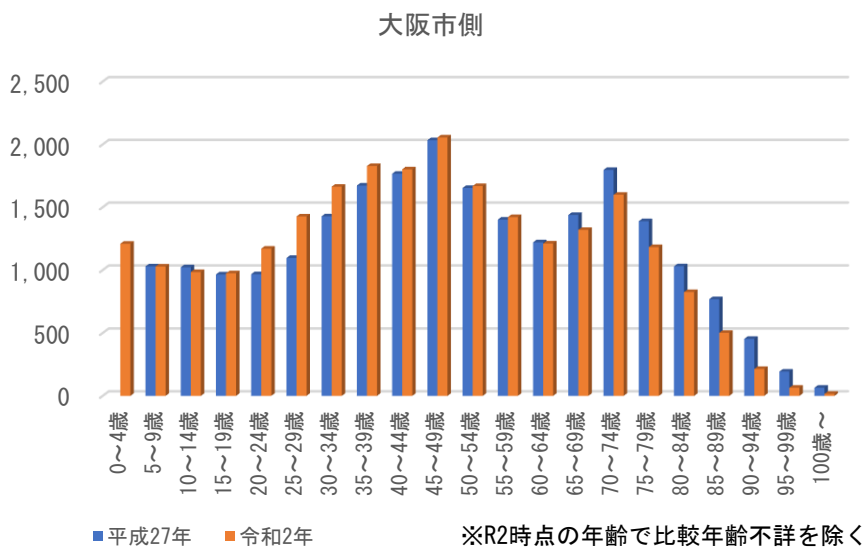
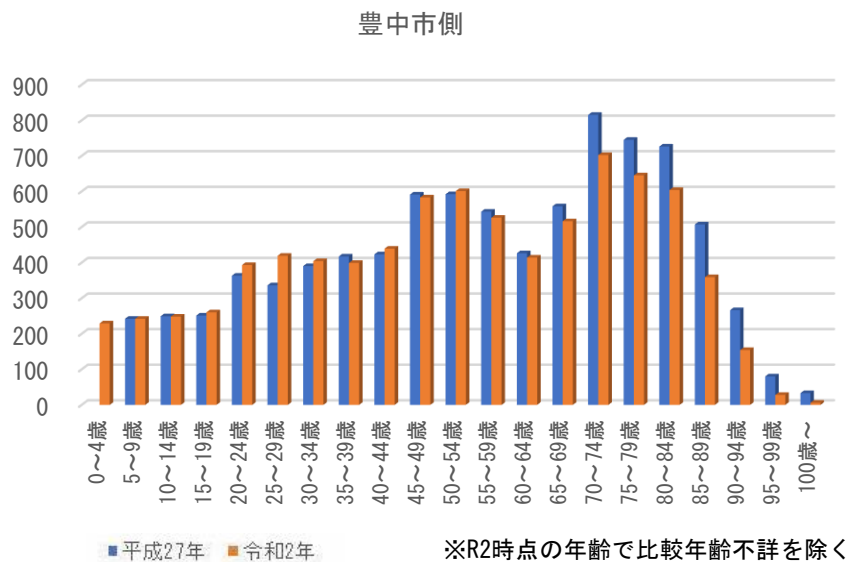
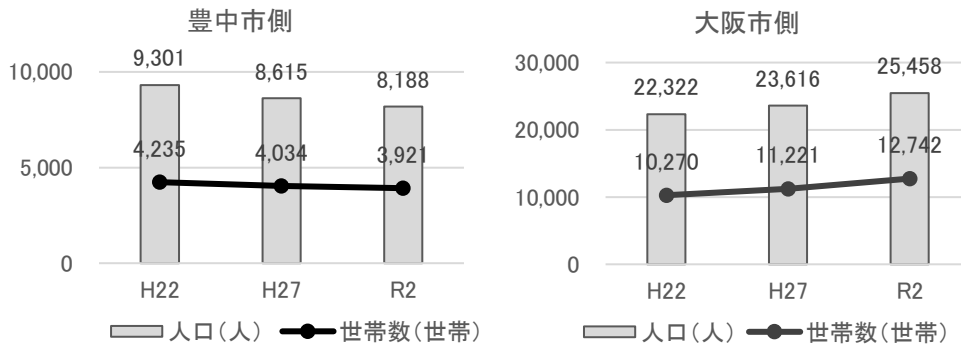
想定される進め方のイメージ



参考資料

① 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。
- ・大阪市側は、年代別では20代～50代の世帯を中心に人口が増加傾向にある。



○調査対象範囲は「②住宅」のマンション立地状況図を参照

参考データ

庄内地区における小学校区別人口

- ・庄内さくら学園校区において、「0-14歳」や「30-49歳」の人口が減少傾向であったが、令和5年度（2023年度）に微増している。



※豊中市 HP に掲載の各年度の小学校区別人口より作成

② 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。
- ・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。



マンション立地状況

③ 生活施設

- ・豊中市側はスーパー、コンビニが1件ずつ立地しているが、全体的に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、生活関連施設が充実している。

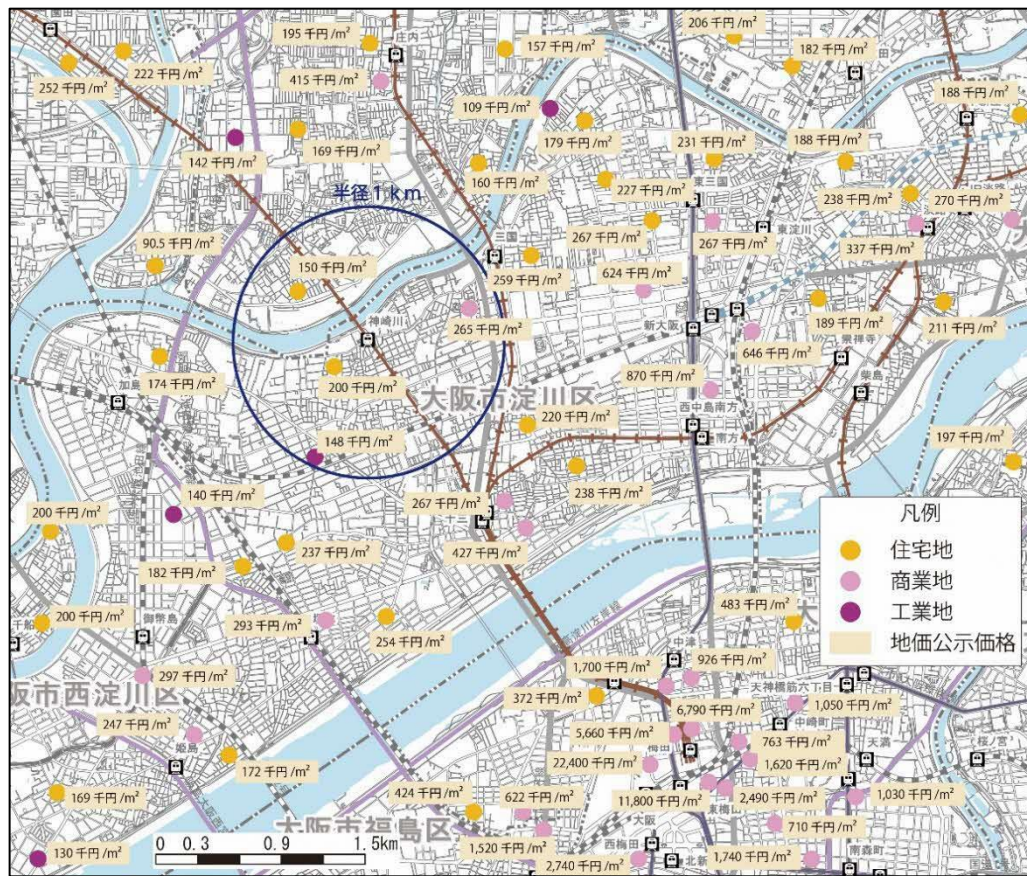


生活関連施設の立地状況

(※R5. 12月時点)

④ 地価

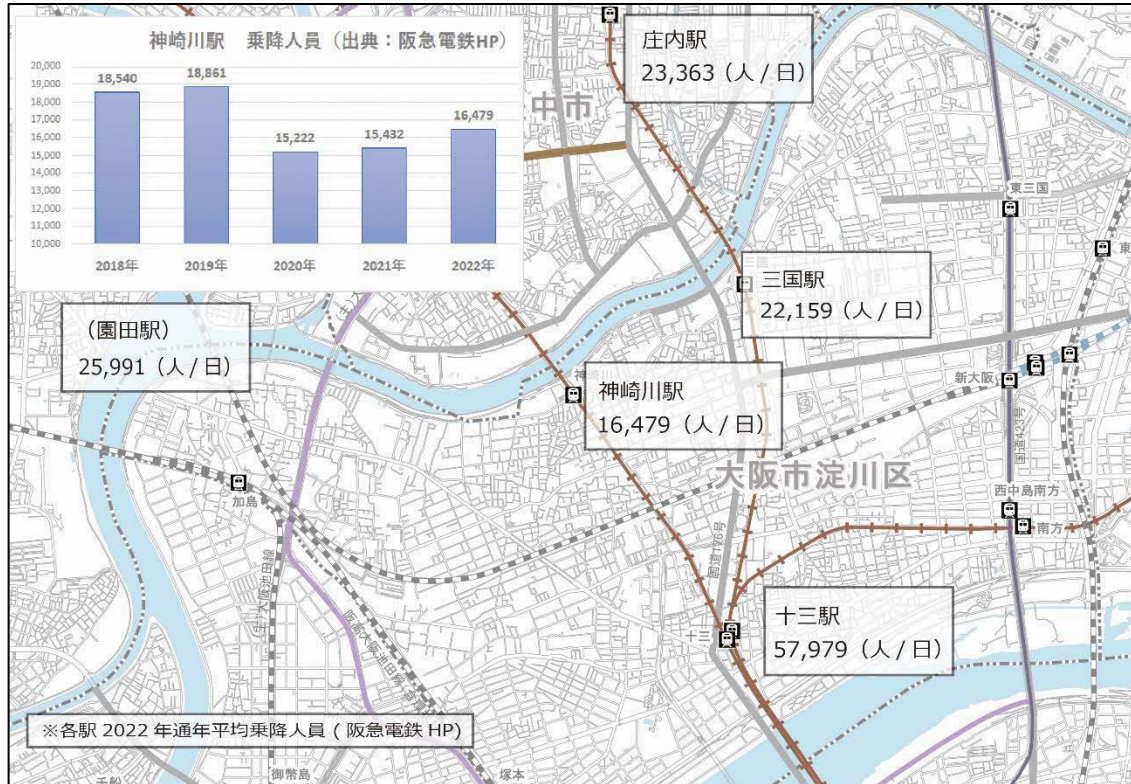
- 大島町2丁目で 15.0 万円/m² (R5 公示地価)、三津屋北で 20.0 万円/m² (R5 公示地価)



地価の状況

⑤ 駅利用者

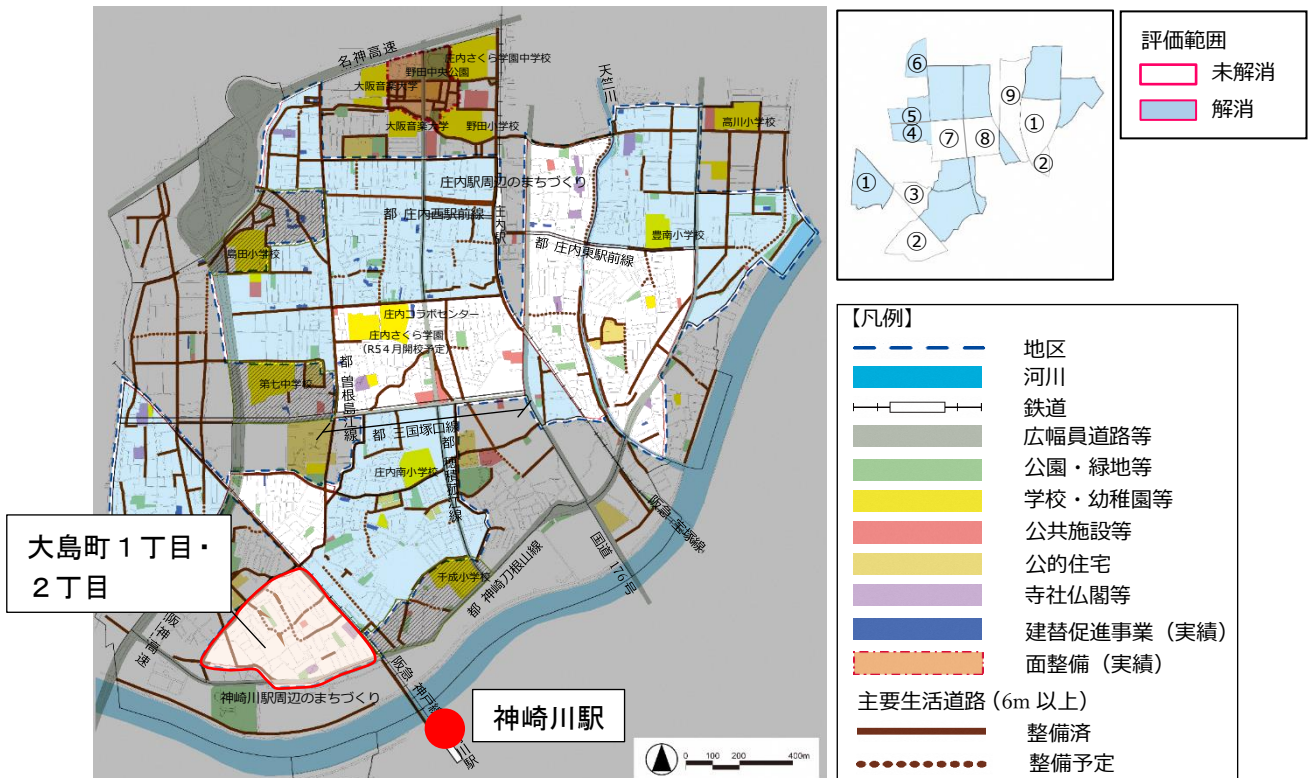
- ・ 駅乗降客数は 1 日平均約 1 万 6 千人である。



公共交通の状況

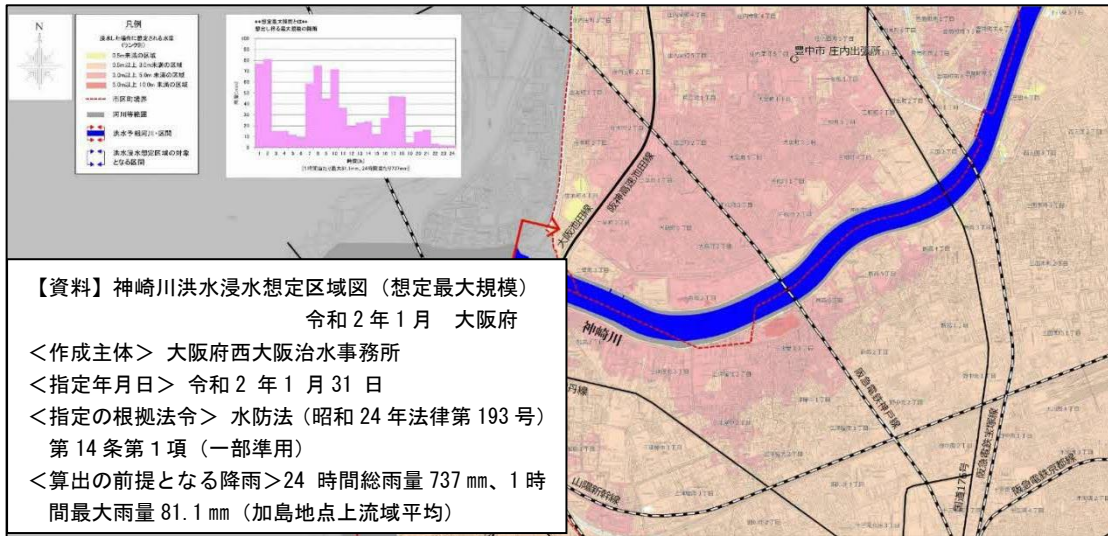
⑥ 地震時等に著しく危険な密集市街地

- ・ 神崎川駅周辺で令和 4 年度 (2022 年度) 末での「地震時等に著しく危険な密集市街地」は大島町 1 丁目、同 2 丁目である。



⑦ 神崎川洪水浸水想定区域図

- ・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。



神崎川洪水浸水想定区域図（想定最大規模）

発行年月 令和6年（2024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

編集 都市計画推進部都市整備課
