

豊中駅周辺 再整備構想



令和3年(2021年)9月

目次

1. 再整備構想策定の背景と目的	1
2. 『まちづくり構想』及び『基本方針』の概要	2
2.1 『まちづくり構想』（平成7年豊中駅前まちづくり協議会 策定）の概要	2
2.2 『基本方針』（平成9年豊中市 策定）の概要	3
3. 豊中駅周辺の現状	5
3.1 人口・世帯数の推移.....	5
3.2 豊中市及び周辺自治体の将来人口の見通し	5
3.3 商業系事業所数の推移	6
3.4 公共交通の状況	6
3.5 道路の整備状況.....	7
3.6 地域地区などの法的規制	8
3.7 道路交通の状況（令和元年交通量調査結果）	9
4. アンケート調査について	10
4.1 アンケート調査の概要	10
4.2 豊中駅周辺地区に満足している理由	11
4.3 豊中駅周辺地区に不満足な理由	12
4.4 豊中駅周辺地区が魅力的なまちになるために必要なこと	13
4.5 まちをより良くするために優先度が高い取り組み	14
4.6 まちの交通環境をより良くするために優先度が高い取り組み	15
4.7 歩行者天国の実施意向	16
4.8 店舗（事業所）の事業環境について	17
4.9 まちづくりへの参加意向	18
4.10 地権者の意向について	19
5. まちづくりの課題	20
5.1 交通環境面での課題.....	20
5.2 商業環境面での課題.....	21
5.3 都市防災面での課題.....	22
5.4 まちづくりの取り組みに関する課題	22
6. まちづくりの方針	24
6.1 まちづくりの基本的な考え方	24
6.2 まちづくりの取組方針	24
6.3 優先的に取り組む施策	26
6.4 優先的な取組項目	27
7. スケジュールと進行管理について	30
7.1 再整備構想の進め方.....	30
7.2 進行管理について	30

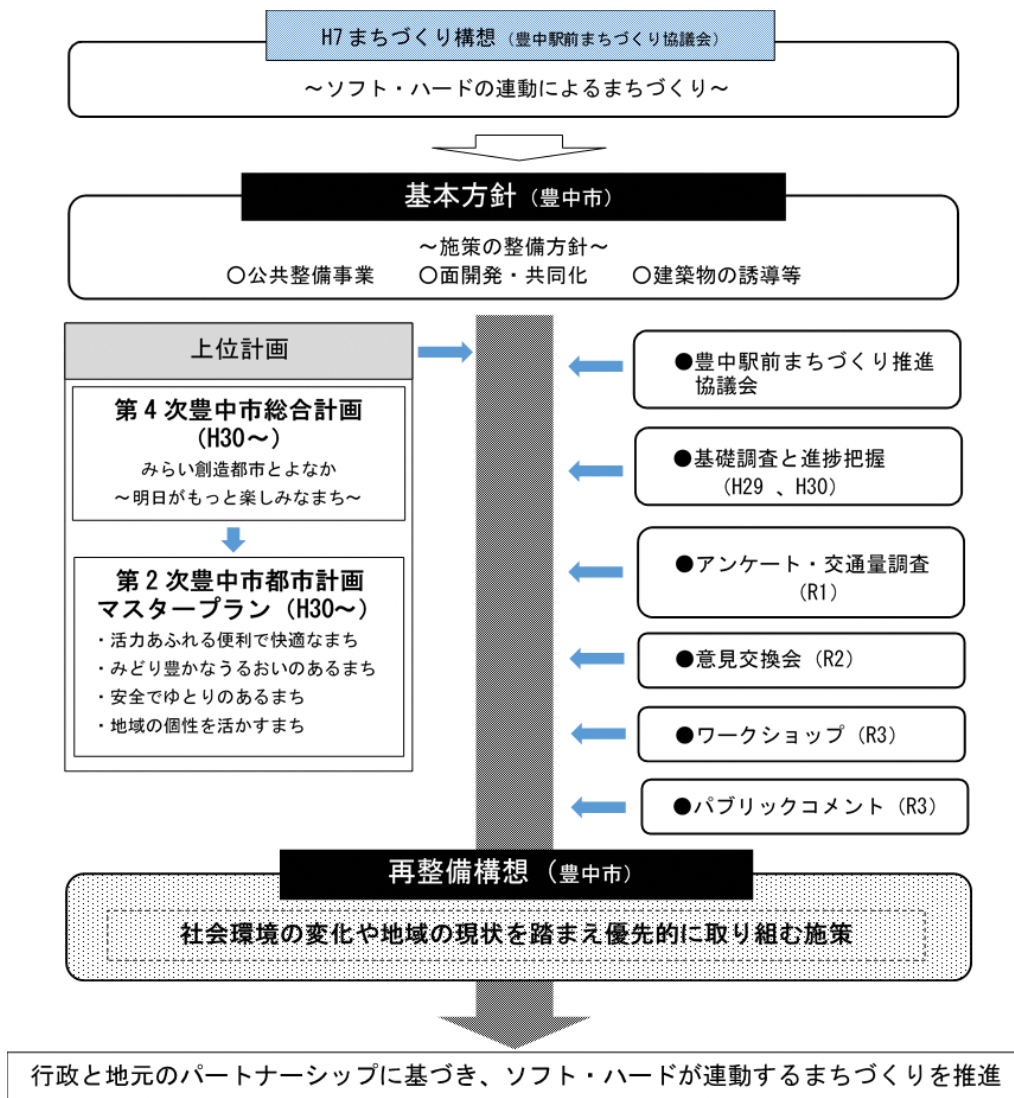
1. 再整備構想策定の背景と目的

豊中駅周辺地区では、平成7年（1995年）に豊中駅前まちづくり協議会が主体となり、「豊中駅前まちづくり構想」（以下『まちづくり構想』という。）を策定しました。これを受けて、豊中市では平成9年（1997年）に豊中市全体を見渡したうえで豊中駅周辺地区のまちづくりの課題を明確にし、行政と市民との役割分担や協働のあり方を明らかにした「豊中駅前のまちづくりについて（基本方針）」（以下『基本方針』という。）を策定しました。

その後、約20年が経過し、豊中駅周辺地区では人口・世帯構成や交通量、建物更新・建物用途の変化、都市基盤の整備も進んでいます。

このような状況のもと、当地区を取り巻く現状からまちづくりの課題を明らかにし、『基本方針』の実現に向け、豊中市としての取組方針、及び今後優先的に取り組むべき内容を取りまとめ、豊中駅周辺再整備構想の策定を行いました。

また、本市は、国から令和2年度「SDGs 未来都市」に選定されており、本構想に掲げたまちづくりの取り組みを通じ、SDGs*の目標の実現を目指します。



*SDGs：2015年に国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標で、「11. 住み続けられるまちづくりを」などの17のゴール・169のターゲットから構成される。

2. 『まちづくり構想』及び『基本方針』の概要

2.1 『まちづくり構想』（平成7年豊中駅前まちづくり協議会 策定）の概要

■まちづくりの基本方針

私たちのまちには「今あるまちを壊して、新しいまちをつくる」ブルドーザーのまちづくりは似合いません。共通の目標（＝「まちづくり構想」）とお互いのルールで、ゆっくりとまちづくりを改善していきたいと考えました。まちづくり討論会などで議論を重ねて、この「まちづくり構想」をまとめました。

まちづくりの基本方針は「いろいろな人が集い、交わり、みんなが楽しく暮らせるまち」としました。かつて良好な郊外住宅地の中心で、新しい住まいや暮らし方を生み出してきました。そんな生活都心の伝統を思い出し、みんなでまちを育てよう。この「構想」は、そんな「まちづくり宣言」にしたいと思います。

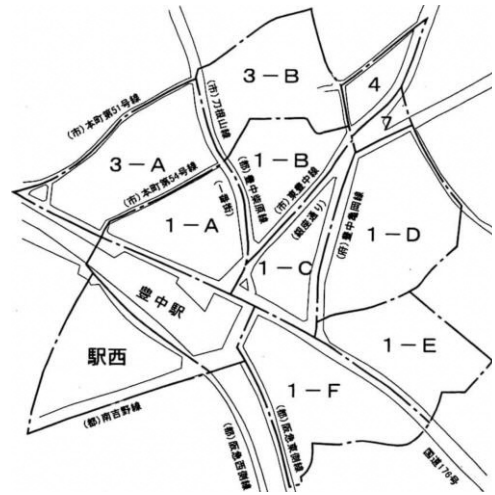
■まちづくり構想 ～豊中駅前の将来像～

いろいろな人が集い 交わり みんなが楽しく暮せるまち	<p>新しい発見・感動があり、自己表現、自己主張ができるまち</p> <p>まちに来れば、いつも新しい発見や感動と出合い、自分を主張し、自分の夢が実現できる・・・そんな感動にあふれた生活都心をめざします。 お互いの技術や発想を刺激しあい、豊かにするような出合い、そのための場づくりや仕組みがいっぱいあって、いろんな人たちが集まってきます。生活都心では、暮らしのアイデアや新しい暮らし方にあったビジネスが生まれ、みんなの暮らしをより充実させてくれます。</p>
	<p>誰もが安心して暮らせるまち</p> <p>良好な住宅地としての特色を伸ばし、いきいきとした暮らし、あいさつと会話が弾む街並み、歩きやすいまちづくりをめざします。 ◆ゆっくりと楽しく安心して歩ける道、ちょっと寄り道したくなるまち ◆いつまでも安心して暮らせる住まいづくり、まちづくり</p>
	<p>ゆっくり歩き回れるまち</p> <p>幹線道路とまちの中の道路を整理して、まち全体を安心して歩き、会話を楽しめる「人中心の通り・広場」網をめざします。自主的なルールがあって、建物のセットバックによる空地や辻広場づくり、通りにあった広告・看板、並木の育成、電線の地中化などが順に組み込まれ、個性的でゆったりした街並みがつながっています。 セットバックした空地には「まちの縁台」としてのカフェテラスなどが生まれ、親子や夫婦、恋人同士の楽しい会話が弾みます。</p>
	<p>「みんなで育てるまちづくり」に取り組むまち</p> <p>自分たちのまちの将来を自分たちで切り開こうと、まちづくりの活動が続いてきましたが、この経験を生かして、住民や事業者、企業、行政などがそれぞれの垣根を超えて、いっしょに「まちづくり構想」の実現に向けて、協力・共同できるようにします。まちづくりのスクラムは、どこにもない豊中駅前の特色です。現代の「自治都市」に育てます。</p>

2.2 『基本方針』（平成9年豊中市 策定）の概要

『基本方針』は、豊中駅周辺地区のまちづくりの課題を明確にし、行政が主体的に進めていくべき事項と、地元の同意を受けて支援してゆくべき事項とを意識しながら、豊中駅周辺地区の整備構想としてとりまとめました。

行政が主体的に関わるべき事項として、骨格的な公共施設整備、地区全体の土地利用の調整、地区の再開発や建物の共同化、及び住民間のルールづくりへの支援について考え方を示しています。



■対象地区位置図

2.2.1 課題認識

(1) まちづくりの課題

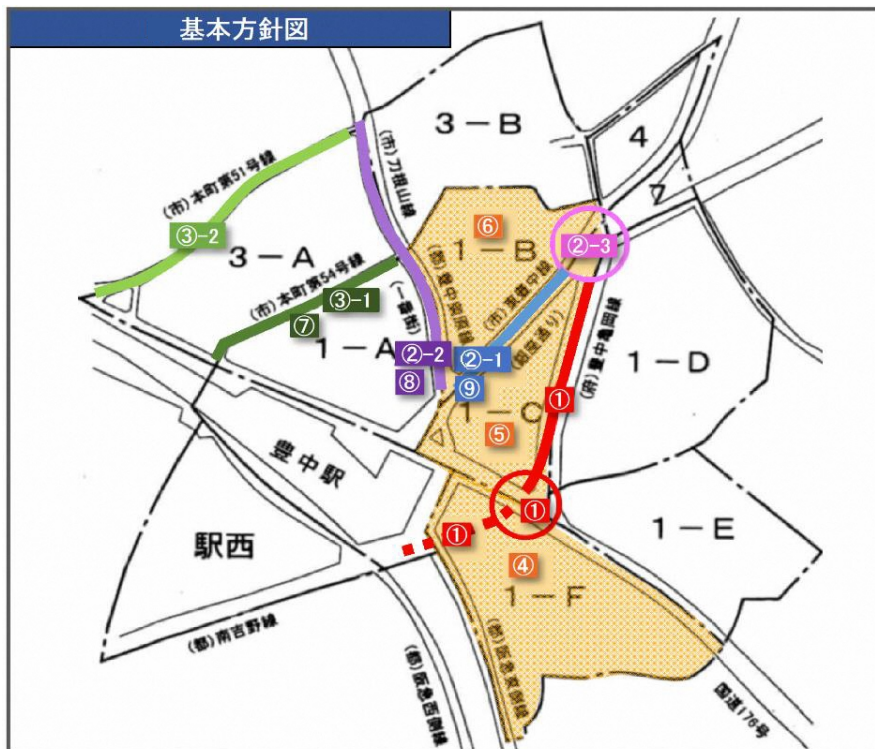
都市機能面の課題	商業業務機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・地域的な生活拠点から豊中の中心的生活文化拠点へグレードアップ ・金融・保険業等の対事業所、対個人サービス業の集積の活用・育成
	居住機能の充実・人口増加策	<ul style="list-style-type: none"> ・老朽住宅の建て替え促進 ・狭小住宅の共同化促進 ・新たな人口の受け皿となる都市型集合住宅供給
	都市サービス機能	<ul style="list-style-type: none"> ・文化・余暇機能の集積 ・地域のサロンづくり
都市基盤面の課題	駅前道路網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 176 号の通過交通と駅へ集中する交通との錯綜
	道路のサービス機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・荷捌き場やサービス動線の確保 ・駅周辺の駐車場整備
	歩行者と自動車の動線分離	<ul style="list-style-type: none"> ・安全で快適な歩行者空間の確保 ・界索性、回遊性の確保
	高度利用を促進するための基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> ・高度利用を支える基盤づくり、細街路網の整備
都市防災面の課題	身近なオープンスペースの確保	<ul style="list-style-type: none"> ・広場、小公園等の確保
	避難地・避難路の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校への避難路、地域避難地としての整備
	災害に強いまちづくりの促進	<ul style="list-style-type: none"> ・火災や地震等に強い建物や地区づくり

(2) 主な行政課題

①駅前周辺道路網の再編による混雑の緩和 (公共施設の整備)	駅前の混雑を解消するとともに、安全な歩行者空間づくりのために、総合的な対策が必要。
②建築物の共同化や再開発等による土地の高度利用、魅力ある空間づくり (面的な事業の促進)	権利者や住民の方と力を合わせて、新しい、魅力ある空間づくりが必要。
③共同空間を創り出す建築物の規制誘導 (みんなの約束づくり)	安全で快適な共同空間（広場・道路）を生み出すには、共通のルールづくりが必要。

2.2.2 まちづくりの方針

公共施設整備 (駅前を中心とした道路網の再編)	① 南吉野線の延伸と(府)豊中亀岡線の拡幅及び交差点改良	・交通渋滞の原因となっている国道176号の変則的な交差点形状の改善と、駅前広場への円滑な動線の確保に向けて、(都)南吉野線の国道176号までの延伸、(府)豊中亀岡線の拡幅及び交差点改良を検討する。 ・整備にあたっては、周辺の面的整備と連携しつつ検討を進める。
	②安全な歩行空間の確保	
	②-1 銀座通りのモール化による駅前への交通量の低減	・銀座通りのモール化の実現を考え、駅前への通過交通集中を低減するよう検討する。
	②-2 豊中柴原線(一番街)の交通規制	・自動車通行量を減らすため、通行規制(一方通行や時間規制など)の可能性を検討する。
	②-3 豊中亀岡線と東豊中線の交差点の改良	・(府)豊中亀岡線の線形改良を契機に、交差点の改良を検討する。 ・周辺民間敷地での総合設計制度等の活用による公開空地の創出を支援し、まちのゆとり空間づくりを検討する。
	③銀座通り以北の地区での主要生活道路の確保	
再開発や共同化	③-1 市道本町第54号線の拡幅	・主要な生活道路を確保するため、道路幅員の拡幅を検討する。 ・道路拡幅用地については、市による助成を検討する。
	③-2 市道本町第51号線の沿道整備	・長期的に見て、快適でゆとりある道路づくりの実現に向けて、沿道権利者の動きに併せて、快適な道路へのルールづくりを支援する。
	④ 1-F 街区の面的整備の検討	・(都)南吉野線の延伸と併せて、駅前の土地の高度利用を検討する。 ・道路用地の創出手法や整備区域について検討する。
建築物等の誘導	⑤ 1-C 街区を中心とした面的整備の検討	・駅前商業のリニューアル、土地の高度利用のため、面的整備を検討する。 ・道路拡幅用地の創出手法を検討する。
	⑥ 1-B 街区の防災性能や快適性の向上	・建物の共同化により、緊急車両動線などを確保する生活道路の創出手法を検討する。 ・共同化を支援する手法を検討する。
建築物等の誘導	⑦ 市道本町第54号線における建物のセットバックによる道路用地確保	・道路拡幅の方法や幅員について権利者の合意形成が必要で、地域のルール作りを支援する。
	⑧ 豊中柴原線(一番街)沿道のセットバックによる歩道状空地、公開空地の確保	・商業空間、歩行空間創出のため、建物のセットバックを検討する。 ・セットバック用地の管理体制、建築物の共同化を支援する手法を検討する。
	⑨ 東豊中線(銀座通り)沿道の歩行者空間の充実	・モール化に伴い、歩行空間充実のためのセットバック等について検討する。



3. 豊中駅周辺の現状

3.1 人口・世帯数の推移

『基本方針』策定以前(平成7年)の豊中駅周辺地区の人口・世帯については、昭和60年(1985年)から、全市と比較して増減率は下回る傾向にありました。平成12年(2000年)以降は増加に転じ、令和2年(2020年)の人口は平成7年(1995年)の約1.2倍、世帯数は約1.4倍に増加しています。その要因として、近年駅前にて共同住宅の立地が進んだことが考えられます。

表 3.1 豊中駅周辺地区の人口・世帯数の推移

		S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	R2
人口	豊中駅周辺地区	6,895	6,409	5,975	6,271	6,660	6,477	7,267	7,499
	豊中市合計	413,213	409,837	398,908	391,726	386,623	389,341	395,479	409,460
世帯数	豊中駅周辺地区	2,692	2,626	2,526	2,782	2,916	2,889	3,336	3,692
	豊中市合計	146,510	151,489	155,001	159,146	161,418	166,677	170,274	194,579

豊中駅周辺地区：本町1、2、3、4、5、7丁目、玉井町1丁目

出典：R2年は住民基本台帳(10/1時点)、他は国勢調査より

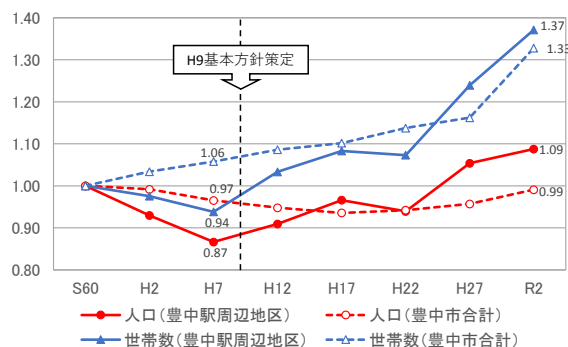


図 3.1 豊中駅周辺地区の人口・世帯数の推移 (昭和60年(1985年)比)



図 3.2 近年立地した共同住宅

3.2 豊中市及び周辺自治体の将来人口の見通し

豊中市の人口ビジョンによる将来人口の見通しは、微減傾向と予想されています。周辺自治体についても、おおむね減少傾向となっています。

表 3.2 豊中市と周辺各市の人口ビジョンによる将来推計人口

	平成27年 (2015年)	令和22年 (2040年)				出典
	国勢調査 【実績】	各市 独自推計	増減比	【参考】		
				社人研 推計※	増減比	
豊中市	395,479	381,163	0.96	335,026	0.85	豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン (平成27年(2015年)10月)
大阪市	2,691,185	2,650,000	0.98	2,320,000	0.86	大阪市人口ビジョン (平成28年(2016年)3月)
池田市	103,069	94,162	0.91	84,125	0.82	池田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン (平成28年(2016年)2月)
箕面市	133,411	146,385	1.10	95,777	0.72	箕面市人口ビジョン (平成27年(2015年)10月)
川西市	156,481	130,226	0.83	124,134	0.79	あんばい ええまち かわにし創生人口ビジョン・総合戦略 (平成28年(2016年)3月)
宝塚市	224,977	216,512	0.96	203,767	0.91	宝塚市人口ビジョン夢・未来 たからづか創生総合戦略 (平成28年(2016年)3月)

※社人研推計：国立社会保障・人口問題研究所が示している「社人研推計準拠」による推計値

増減比は、平成27年を1として比較した場合の比率

※社人研の推計値と各市独自推計値に差が生じている理由については、社人研は現状のまま、何も取り組まない場合の推計値であるのに対し、各市独自推計値については、人口増に向けた取り組み等を実施する中で想定(目標)し、推計を行っているためです。

3.3 商業系事業所数の推移

豊中駅周辺地区の卸売・小売業は、近年事業所数の減少が続いています。飲食や生活関連サービス業についても、平成26年（2014年）をピークに増加から減少に転じています。

表 3.3 商業系事業所件数の推移

	H21	H24	H26	H28
卸売・小売業	203	199	193	181
宿泊業,飲食サービス業	164	174	180	167
生活関連サービス業,娯楽業	113	109	127	123
不動産業,物品賃貸業	109	100	89	82
その他※	121	105	105	115
合計	710	687	694	668

※金融・保険業、不動産業、物品賃貸業、学術研究,専門・技術サービス業、教育,学習支援業の合計
出典：豊中市統計書

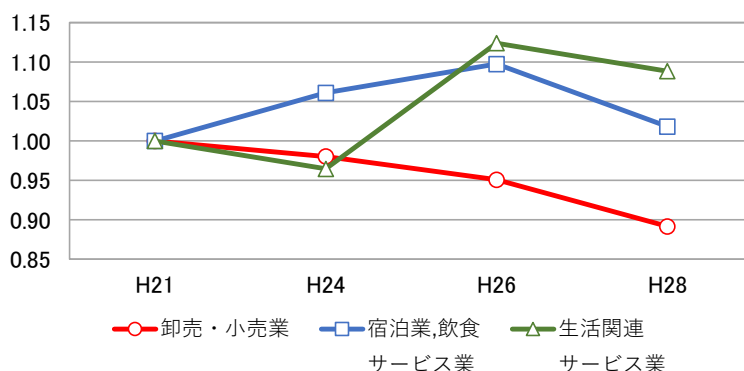


図 3.3 商業系事業所件数の推移 (平成 21 年 (2009 年) 比)

3.4 公共交通の状況

豊中駅の乗降客数は、『基本方針』策定時から変わらず豊中市内第2位であり、市内有数の交通拠点といえます。

乗降客数の推移については、阪急宝塚線の各駅と同様に減少傾向が続いています。駅周辺地区の人口が増加傾向にあることから、当地区を目的地とする利用者の減少が大きいといえます。

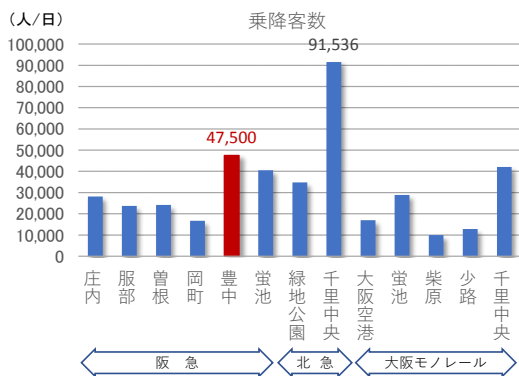


図 3.4 豊中市内各駅の乗降客数 (平成 30 年 (2018 年))

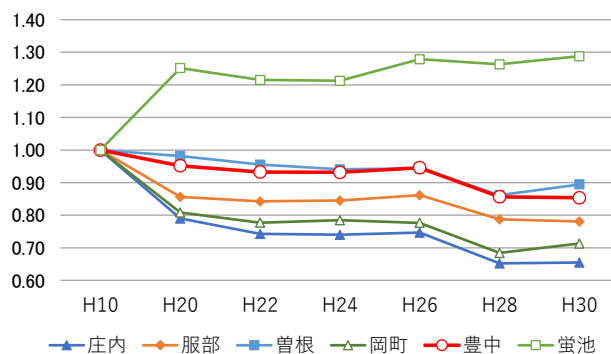


図 3.5 阪急沿線各駅の乗降客数の推移 (平成 10 年 (1998 年) 比)

3.5 道路の整備状況

『基本方針』策定時からの主な交通施設整備等の進捗状況は、以下のとおりです。

＜主な交通施設整備等の経緯＞

- 平成 12 年（2000 年） 阪急宝塚本線の連続立体交差事業（高架化事業）の完了
- 平成 16 年（2004 年） 豊中駅前広場の整備完了
- 平成 19 年（2007 年）～平成 22 年（2010 年） 駅周辺バリアフリー化事業実施
- 平成 24 年（2012 年） 市道刀根山線整備（市道東豊中線との交差点改良：信号設置）
- 平成 28 年（2016 年） 阪急宝塚線の西側線と東側線の整備

その他の道路については、『基本方針』策定時から道路幅員等に大きな変化はなく、依然として幅員 4m 未満の道路が多く、商店街の歩道幅員も 2m 前後の状況です。

なお、都市計画道路については、平成 26 年（2014 年）の見直しにより、7 路線が廃止されています。

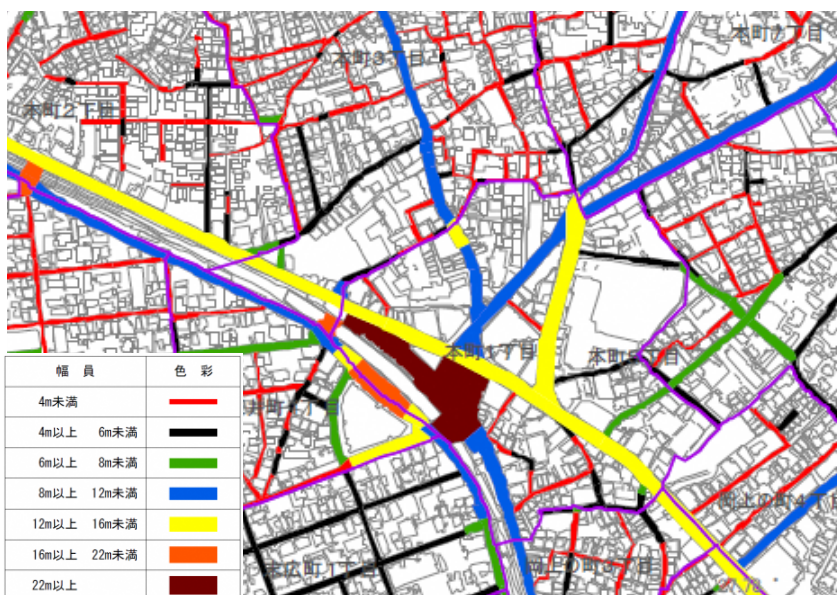
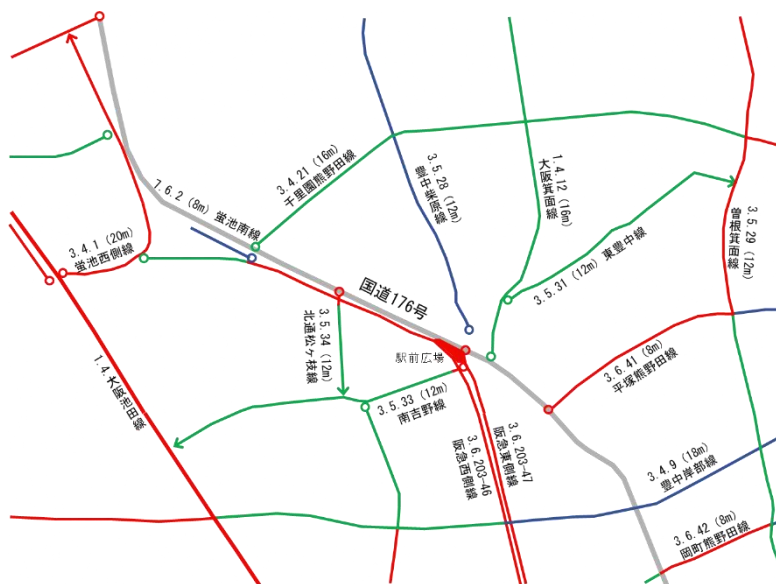


図 3.6 道路現況図 出典：都市計画基礎調査（平成 28 年）

図 3.7 商店街の状況



※赤線：完成、青線：未整備、緑線：廃止(H26年)

図 3.8 都市計画道路網の整備の推移

3.6 地域地区などの法的規制

地域地区*の指定状況は、『基本方針』策定時から変化はありません。大阪国際空港関連の高度制限（国道 176 号の地盤高さから約 40m）についても同様です。

豊中駅に近接する容積率 600%指定区域では、近年高層マンションの立地が進んでいます。また、国道 176 号沿道には業務・商業系の建物等が立地しています。

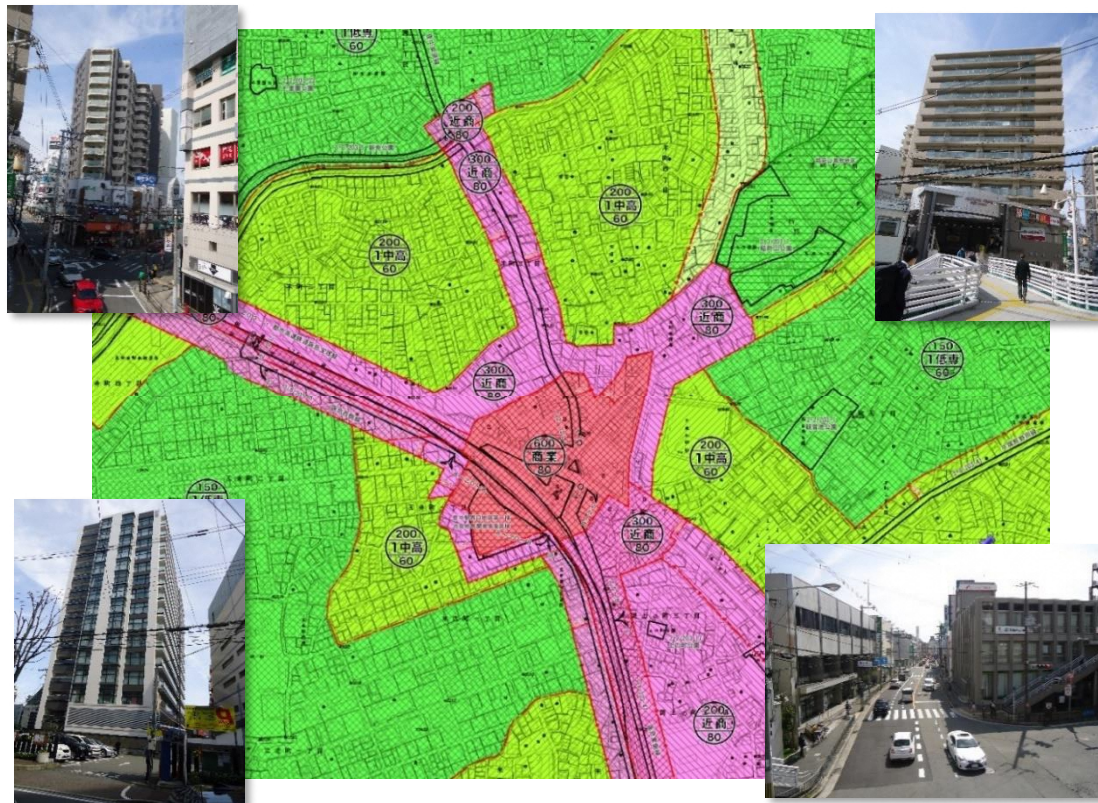


図 3.9 都市計画図（令和 2 年（2020 年）12 月更新）

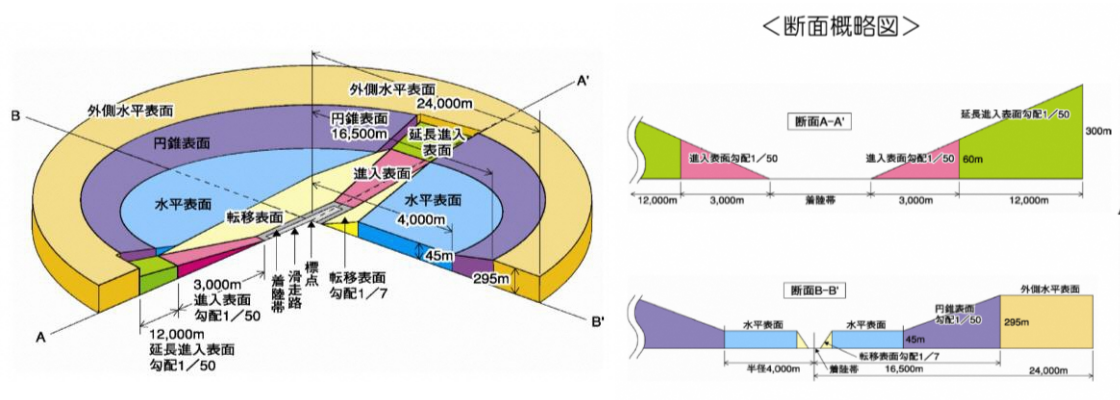


図 3.10 航空法に基づく制限表面の概略図（出典：大阪国際空港 HP）

*地域地区：都市計画において、土地利用に関して一定の規制等を適用する区域として指定された、地域、地区または街区をいう。指定する地域地区の種類に応じて、その区域内における建築物の用途、容積率、高さなどについて一定の制限が課せられる。

3.7 道路交通の状況（令和元年交通量調査結果）

豊中駅周辺の幹線道路の交通量は、平成9年（1997年）以降減少傾向にあります。また、交通量の減少に加え、阪急高架化事業や駅前広場等の整備完了に伴い、幹線道路の渋滞も大きく改善しています。

なお、令和元年（2019年）度の七夕まつり開催時に銀座通りを通行止めにした際は、府道豊中亀岡線方向に著しい渋滞が発生しています。

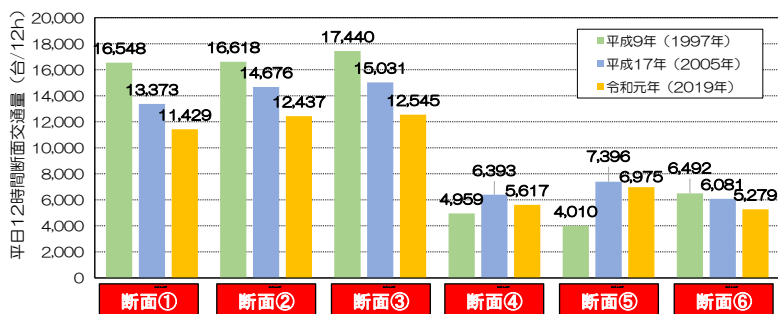


図 3.11 12時間断面交通量の推移 (平日)



図 3.13 交通量観測断面位置図

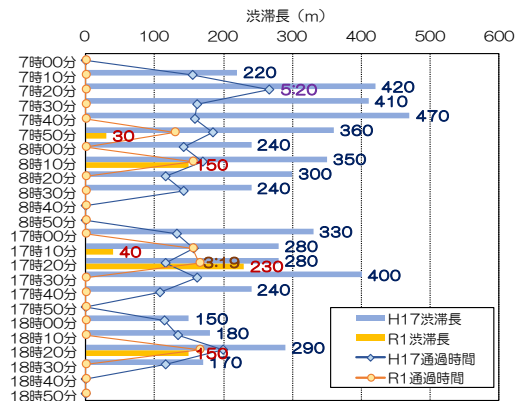


図 3.12 国道176号南行き渋滞長の変化(平日)

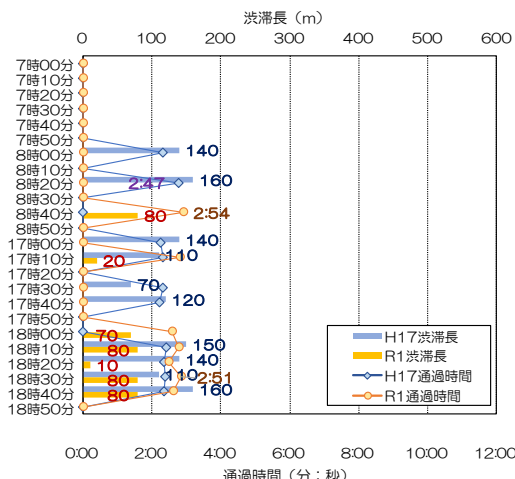


図 3.14 東豊中線(銀座通り)の渋滞長の変化(平日)

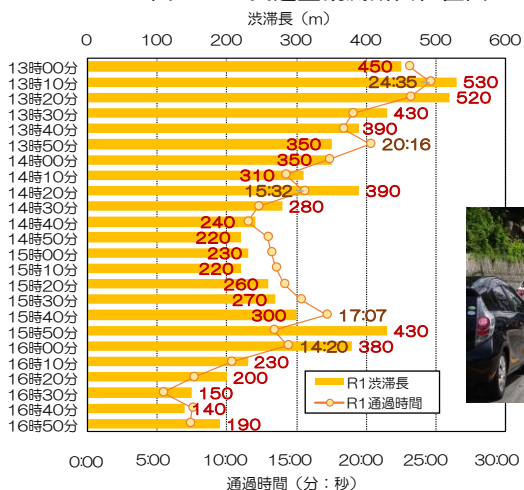


図 3.15 七夕まつり開催日の渋滞長 (豊中亀岡線南行き)



▼当日の渋滞状況

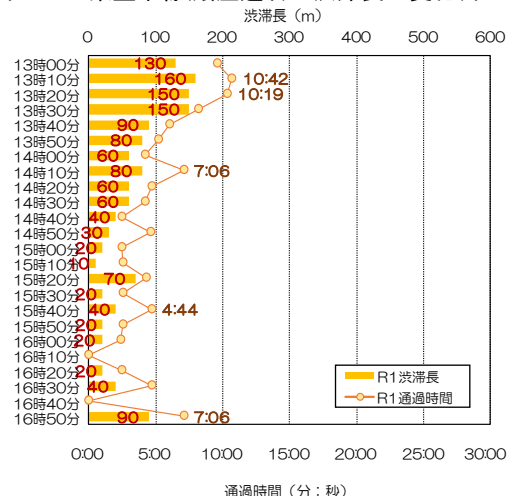


図 3.16 七夕まつり開催日の渋滞長 (東豊中線)

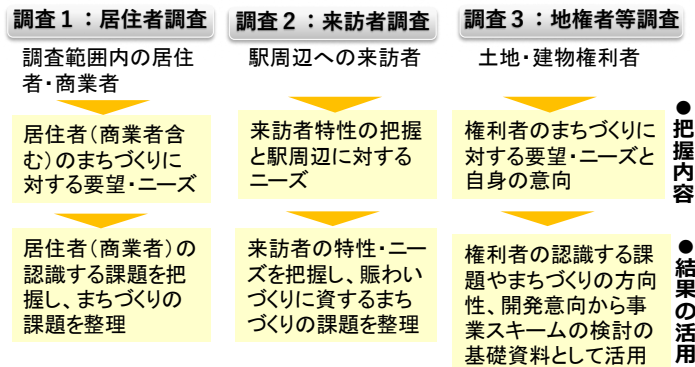
4. アンケート調査について

4.1 アンケート調査の概要

豊中駅周辺地区の今後のまちづくりへのニーズ等を把握することを目的として、令和元年（2019年）度に居住者（商業者を含む）、来訪者、地権者等を対象とするアンケート調査を実施しました。

調査の概要は、以下の通りです。

●調査概要



●主な設問項目

主な調査項目	居住者調査	来訪者調査	地権者等調査
○本地区に満足している理由	●	●	
○本地区に不満足な理由	●	●	
○本地区が魅力的なまちになるために必要なこと	●	●	●
○まちをより良くするために優先度が高い取組	●		
○まちの交通環境をより良くするために優先度が高い取組	●		
○商店街での歩行者天国の実施意向	●		
○店舗（事業所）の事業環境について	●（事業者）		
○今後の建替予定、再開発事業等への参画意向等			●

●アンケート調査票の配布・回収状況

調査内容	配布状況等	回収数	回収率	
居住者調査	1,527部を令和元年11月15日（金）にポスティング	396部	26%	
来訪者調査	—	152部	—	
	駅配布	11月15日（金）・17日（日）に豊中駅周辺にて各1,500部配布	110部	7%
	協議会	豊中駅前まちづくり推進協議会の協力によりニュースレター、ポスターにQRコードを掲載	16部	—
		紙の回答用紙を豊中駅前まちづくり推進協議会にて配布	26部	—
地権者等調査	69権利者に11月18日（月）に郵送（6部不着）	25部	40% （不着除く）	

4.2 豊中駅周辺地区に満足している理由

豊中駅周辺地区に満足している理由については、いずれの対象者も「公共交通の利便性」が8～9割以上と、他の項目と比較して高い指摘率となっています。

来訪者については、次いで「目的地が近くにある」、「通勤（通学）経路である」が続き、交通結節点としての利用にとどまっている傾向が伺えます。

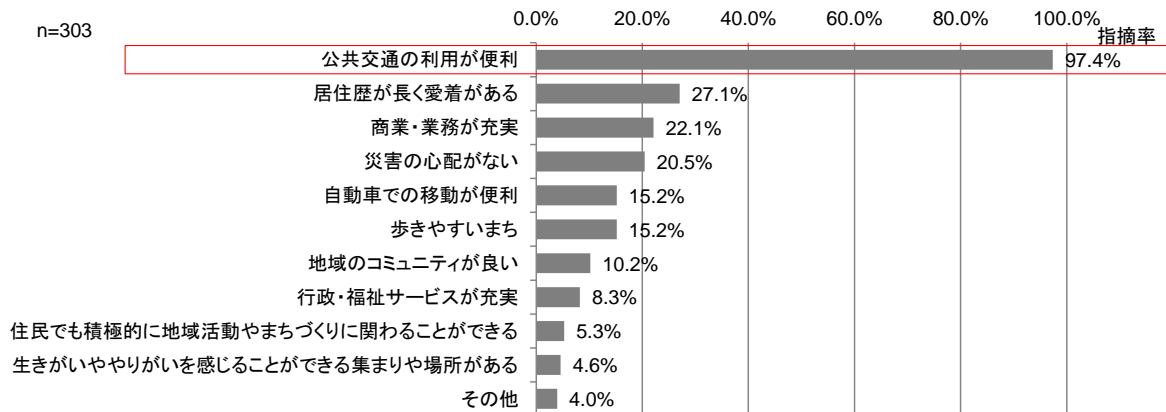


図 4.1 本地区にお住まいになられて、満足されていること（居住者）

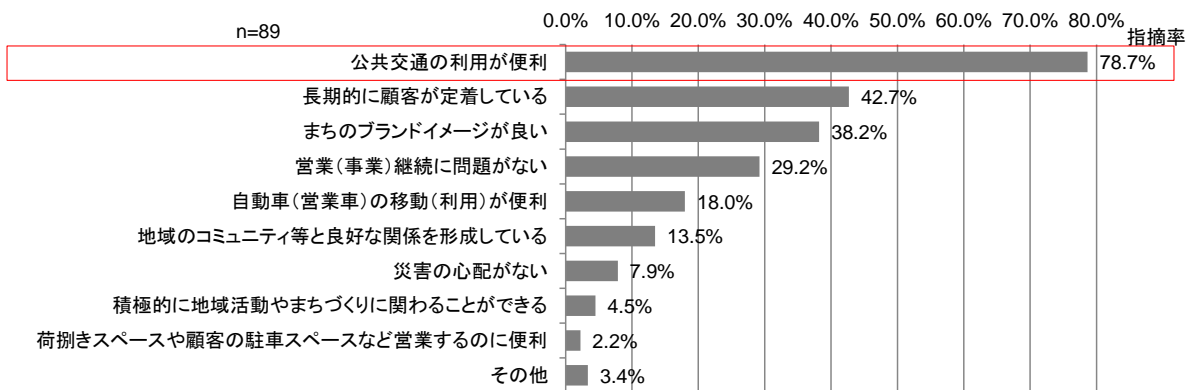


図 4.2 本地区で商業・業務されて、満足されていること（商業・業務事業者）

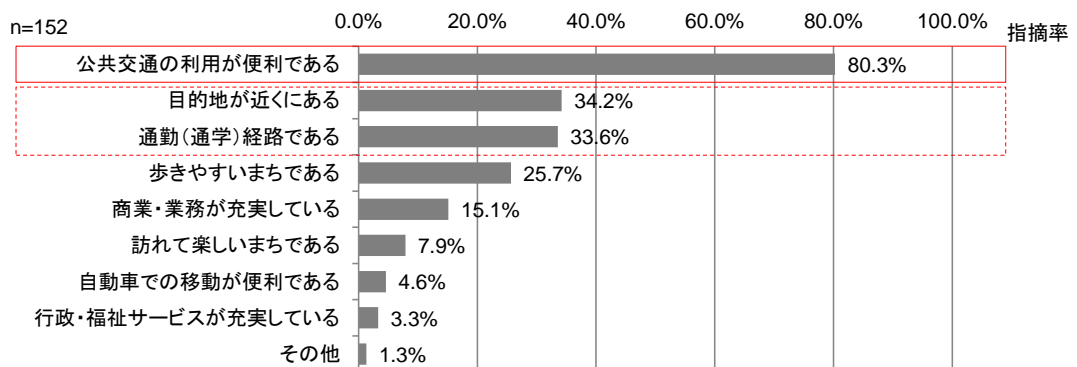


図 4.3 豊中駅周辺に来訪されて、満足されていること（来訪者）

4.3 豊中駅周辺地区に不満足な理由

居住者、来訪者ともに、「歩行者にとって優しくない」、「商業・業務が充実していない」が不満足な理由の上位となっています。

商業・業務事業者は、「荷捌き・駐車場スペースの不足」、「家賃・賃料が高い」、「道路の渋滞」が上位となっています。家賃・賃料については、駅前の好立地や近年のマンション需要により高水準を維持していると推察されますが、経営の圧迫や空き店舗・空き家が増加する一因になっている可能性が考えられます。

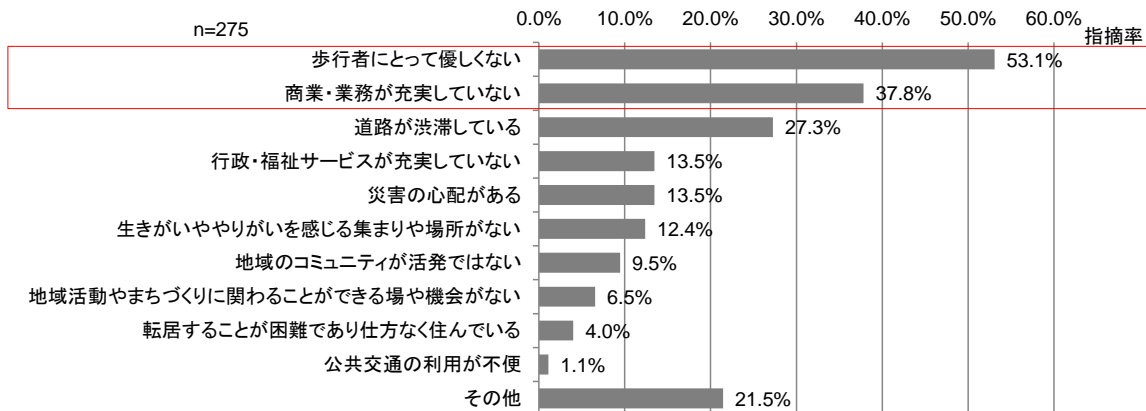


図 4.4 本地区にお住まいになられて、不満と感ずること（居住者）

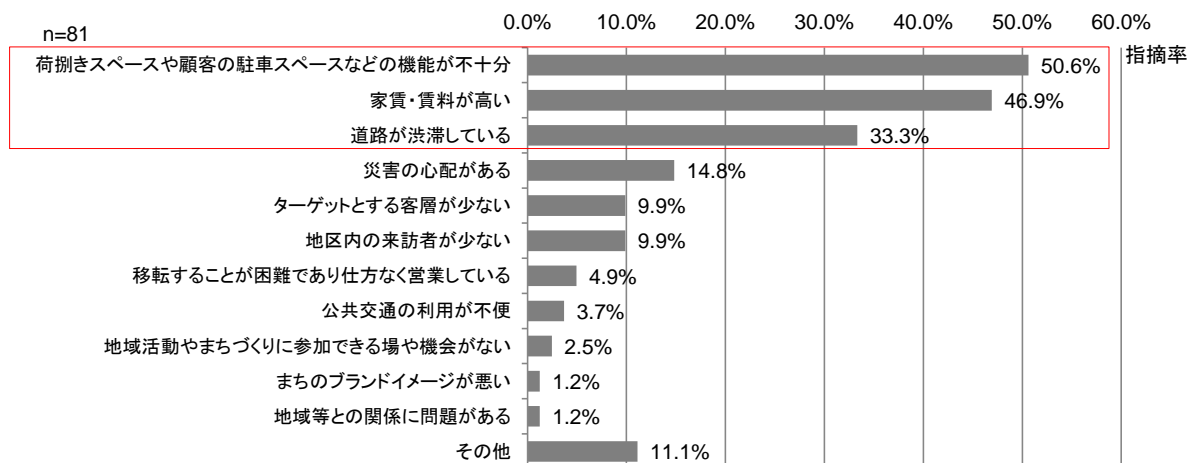


図 4.5 本地区で商業・業務されて、不満と感ずること（商業・業務事業者）

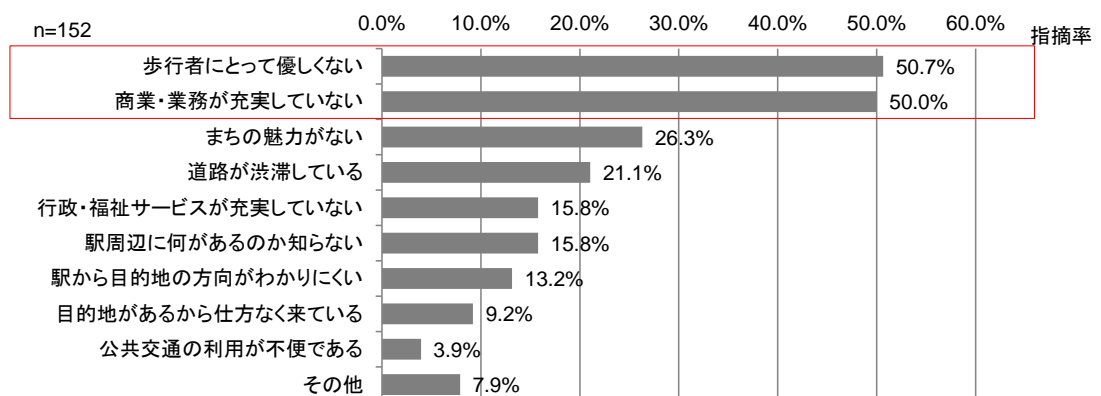


図 4.6 豊中駅周辺に来訪されて、不満と感ずること（来訪者）

4.4 豊中駅周辺地区が魅力的なまちになるために必要なこと

居住者、来訪者とも、「歩行空間の安全確保」が5割を超え、不満足な理由と同様の傾向です。また、「衣服や家電、趣味や生活雑貨を扱う店舗」も5割を超え、その他の各種店舗(2割～3割)を含め、日用品(主に食料品)を扱う店舗以外の充実を求める傾向がうかがえます。

商業・業務事業者は、「駐車・駐輪スペース」、「駅利用者が駅周辺に出かけたくなる動線や魅力」、「若い人が集まる店舗や場所」が上位であり、地区外からの利用客や若者を呼び込む取り組みが求められています。

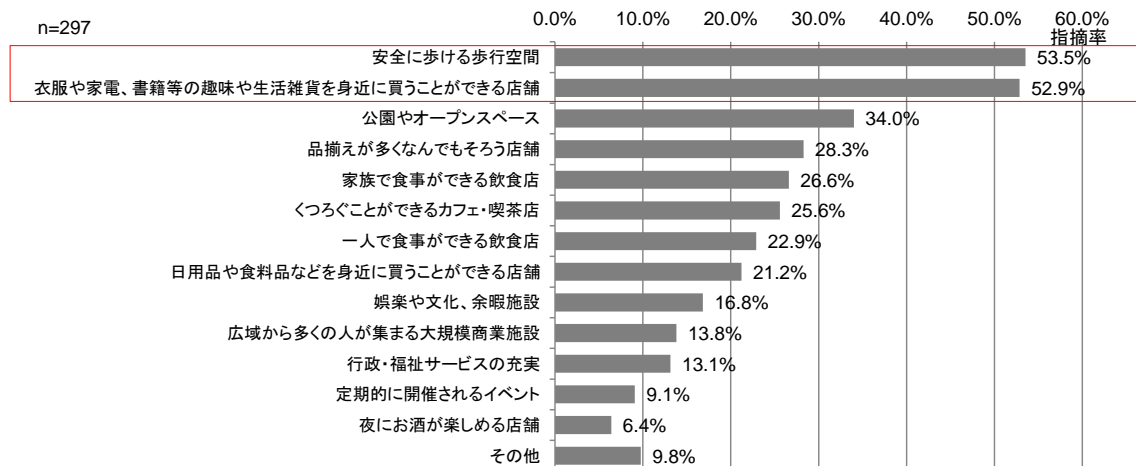


図 4.7 本地区に何があればもっと魅力的なまちになると思うか(居住者)

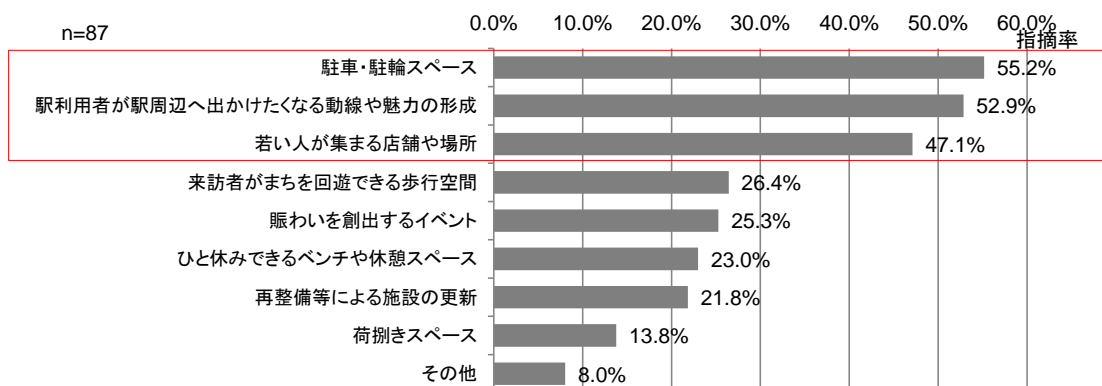


図 4.8 本地区に何があればもっともっと商業・業務をしやすくなると思うか(商業・業務事業者)

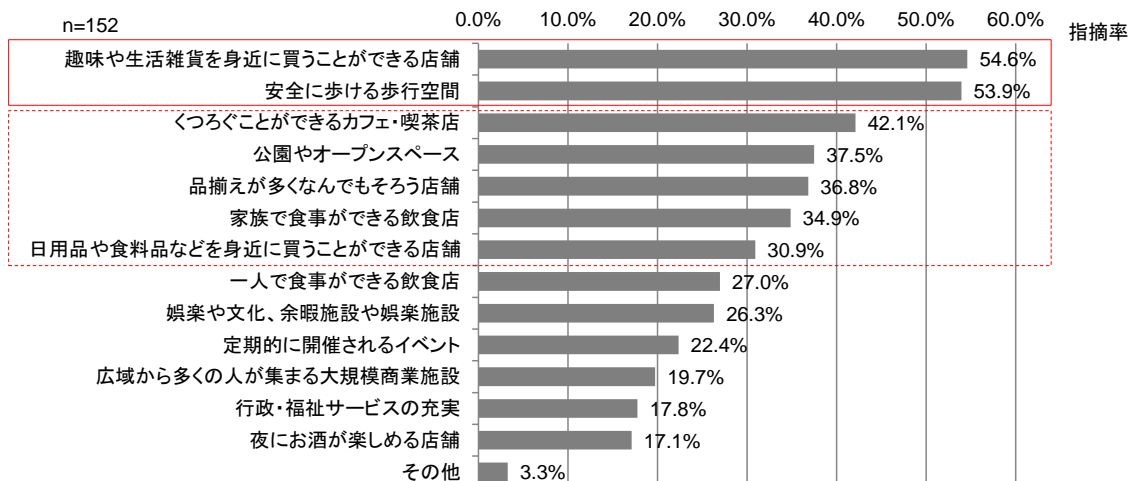


図 4.9 豊中駅周辺地区に何があればもっと魅力的なまちになると思うか(来訪者)

4.5 まちをより良くするために優先度が高い取り組み

居住者では、「老朽化した住宅や狭小住宅が密集するエリアの改善」、「賑わい向上」、「行政・福祉サービスの充実」、「文化的機能の充実」がいずれも約5割の指摘率となっています。次いで「娯楽、ゆとり空間の創出」が約4割で続きます。「住民が交流する場や機会」は約2割、「マンション建設」は約1割にとどまっています。

商業・業務事業者では、「賑わいの向上」が約6割と、居住者以上に高い指摘率となっています。次いで、「文化的機能の充実」と「老朽化した住宅や狭小住宅が密集するエリアの改善」が約5割、「行政・福祉サービスの充実」、「娯楽、ゆとり空間の創出」が約4割で続きます。また、居住者と同様に「住民が交流する場や機会」、「マンション建設」の指摘率は低めとなっています。

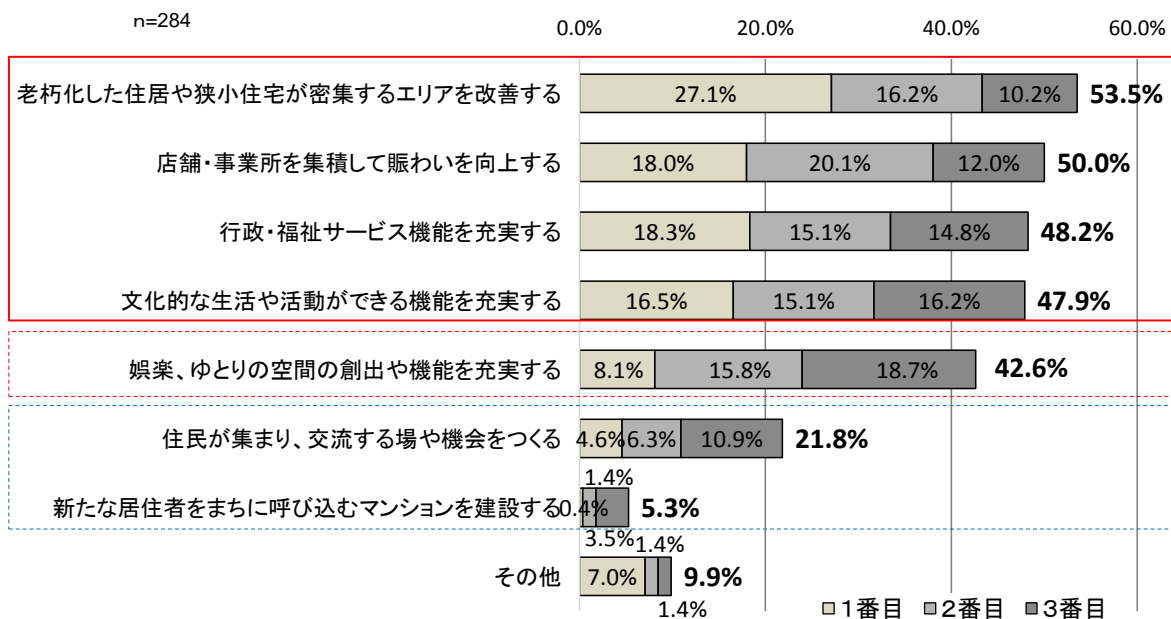


図 4.10 まちをより良くするために、優先度が高いもの（居住者）

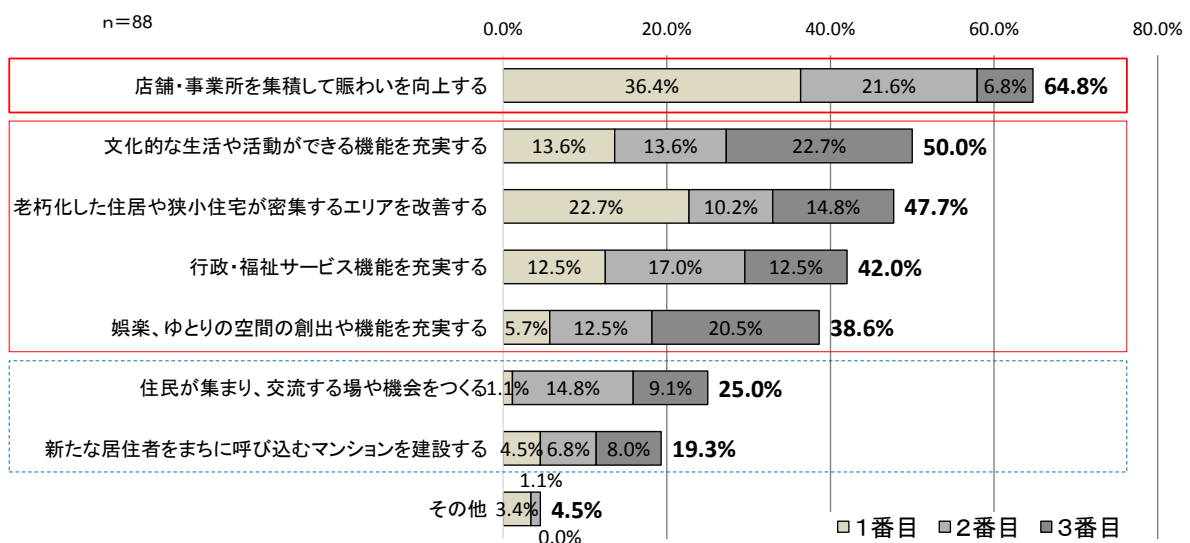


図 4.11 まちをより良くするために、優先度が高いもの（商業・業務事業者）

4.6 まちの交通環境をより良くするために優先度が高い取り組み

居住者では、「安全で快適な歩行空間」、「駐輪場整備・自転車走行環境の充実」について、大多数が優先度が高いと感じています。次いで、「生活道路の拡幅」も約5割を占めており、歩行者・自転車を中心とした安全・快適な通行環境の整備が強く求められているといえます。

商業・業務事業者も、居住者と同様に「駐輪場整備・自転車走行環境の充実」、「安全で快適な歩行空間」、「生活道路の拡幅」が上位を占めています。また、「渋滞の解消」、「豊中駅バスターミナル出入口の改善」が、居住者に比べて指摘率が約1割高くなっており、地区外からの車・バスによるアクセス向上が求められていると考えられます。

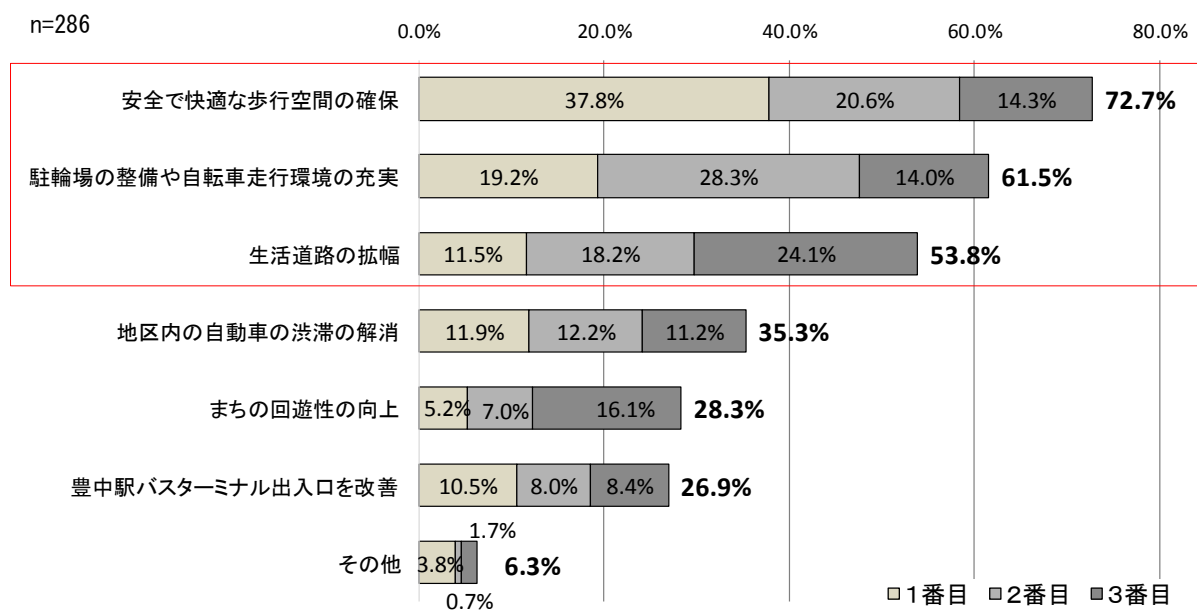


図 4.12 まちの交通環境をより良くするために、優先度が高いもの（居住者）

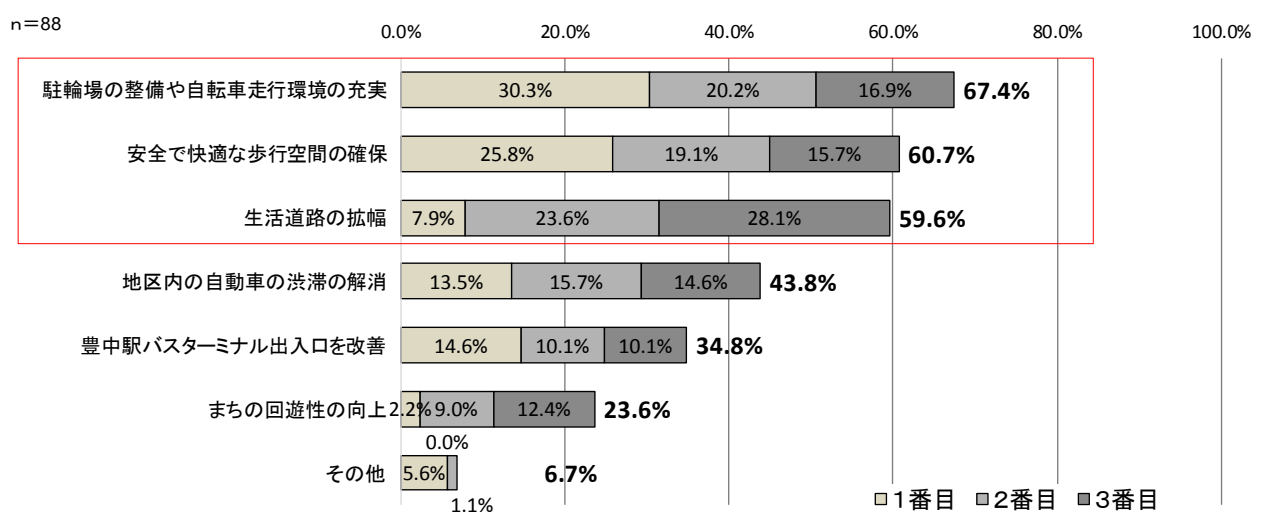


図 4.13 まちの交通環境をより良くするために、優先度が高いもの（商業・業務事業者）

4.7 歩行者天国の実施意向

賑わいの創出に向けて、商店街において歩行者天国を実施することについては、居住者、商業・業務事業者ともに「賛成」と「反対」が拮抗しています。また、「賛成」の中でも「毎日やってほしい」はごくわずかにとどまり、商店街を恒常的にモール化するイメージは望まれていません。

居住者の居住年数別では、近年転居してきた世帯ほど「否定的」が増える傾向にあり、高齢化が予想される20年以上の居住者も「否定的」が多くなっています。歩行者天国に「反対」の理由として、「住戸への車の出入りが不便」、「騒がしい」、「ゴミの増加」、「周りの道路の渋滞」などが考えられます。

商業・業務事業者では、「小売店+飲食店+生活関連サービス」に比べて「その他の事業所」で「否定的」が増える傾向にあり、歩行者天国に「反対」の理由として、「顧客のアクセス性低下」、「業務活動への支障」、「周りの道路の渋滞」などが考えられます。

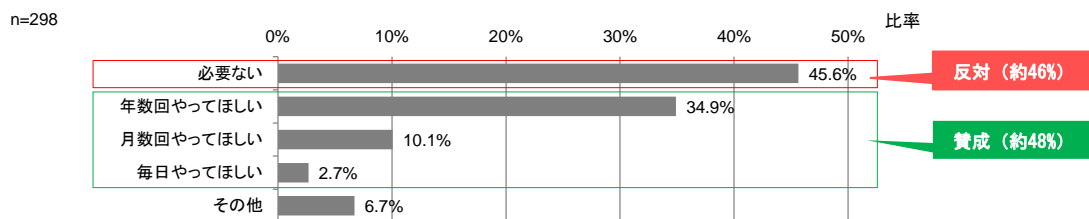


図 4.14 賑わいを創出するために歩行者天国をすることについて（居住者）

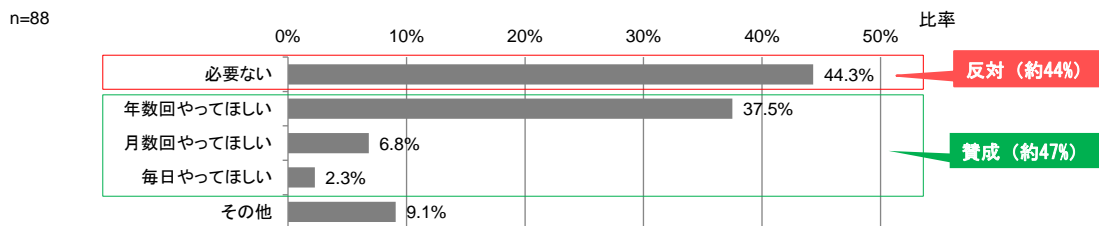


図 4.15 賑わいを創出するために歩行者天国をすることについて（商業・業務事業者）

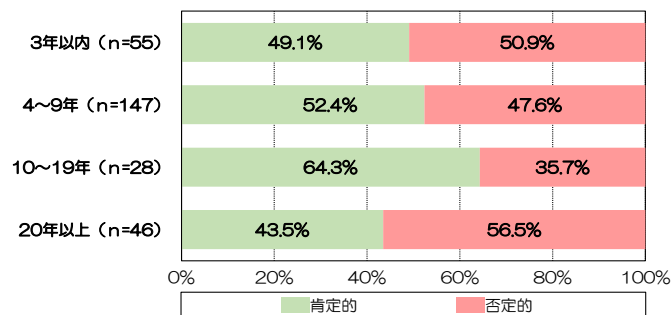


図 4.16 居住年数別の歩行者天国への賛否（居住者）

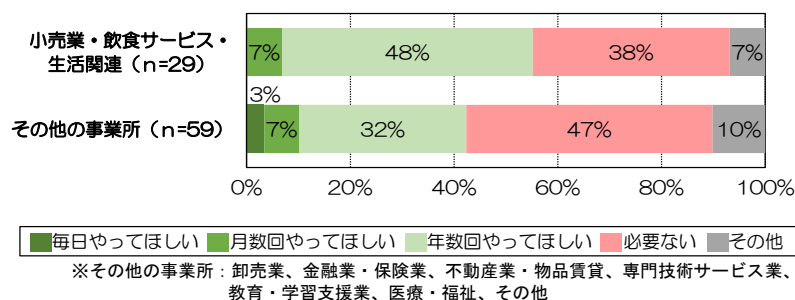


図 4.17 業種別の歩行者天国への賛否（商業・業務事業者）

4.8 店舗（事業所）の事業環境について

近年の来客数の変化については、「減少した」と「やや減少」の合計が約4割を占めています。一方、「増加した」と「やや増加」の合計は約3割を占め、マンション立地等による人口増の恩恵を受ける事業者も存在すると推察されます。

平日と休日の来客数は、「平日のほうが多い」が5割強を占め、「休日のほうが多い」は約1割にとどまっています。また、客層は、「中高年女性」が約6割、次いで「中高年男性」が約4割を占め、若年層は中高年に比べて少ない状況です。

休日や若者の利用が少ない要因としては、地区内の商業形態が生活必需品や日常生活関連サービスが中心となっていることが考えられます。

居住者や来訪者のニーズが高い趣味や雑貨の店など主に余暇で利用される商業機能を持つ店舗の立地を進めるうえでは、駅利用者を周辺地区へ呼び込むとともに、休日等において地域内外からの利用を喚起する取り組みが求められるといえます。

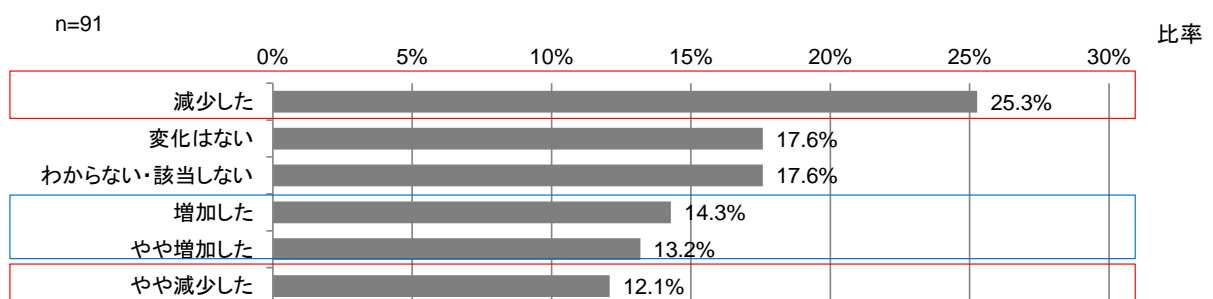


図 4.18 3～5年前からの一日の平均客数の変化について（商業・業務事業者）

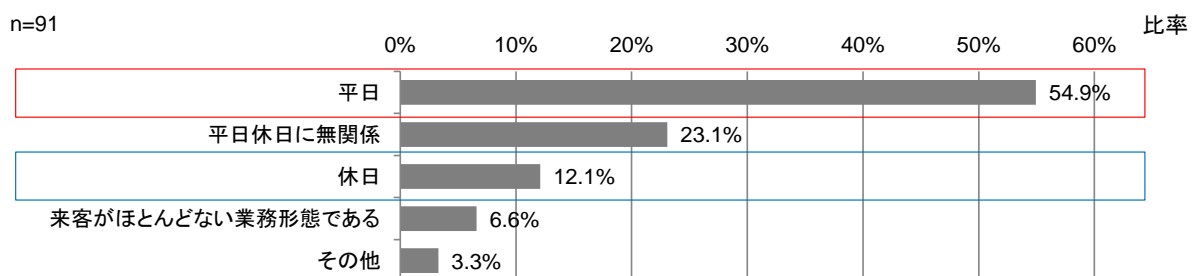


図 4.19 お客様は平日と休日のどちらが多いか（商業・業務事業者）

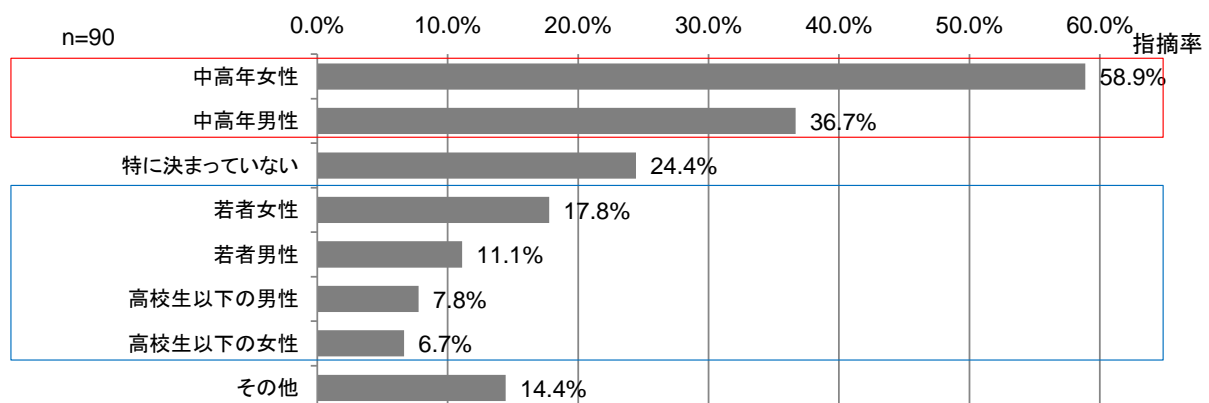


図 4.20 主な客層について（商業・業務事業者）

4.9 まちづくりへの参加意向

居住者では、「可能な範囲で関わりたい」、「積極的に関わりたい」、「勉強会やまち歩き等に参加したい」の合計が約7割を占め、まちづくりへの参加意欲が高い地域といえます。また、居住年数別では、積極的参加は居住年数が長いほど高くなり、勉強会等への参加は短いほど高くなる傾向がみられます。

商業・業務事業者では、「可能な範囲で関わりたい」、「積極的に関わりたい」、「勉強会やまち歩き等に参加したい」の合計で約8割を占め、まちづくりへの参加意欲は居住者以上に高いといえます。

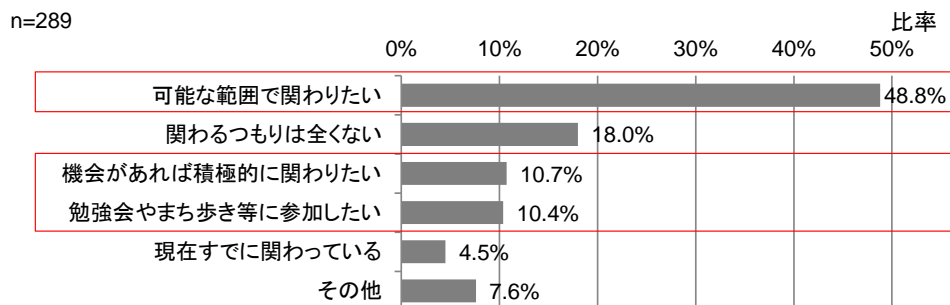


図 4.21 今後、まちづくりにどのように関わりたいと思うか（居住者）

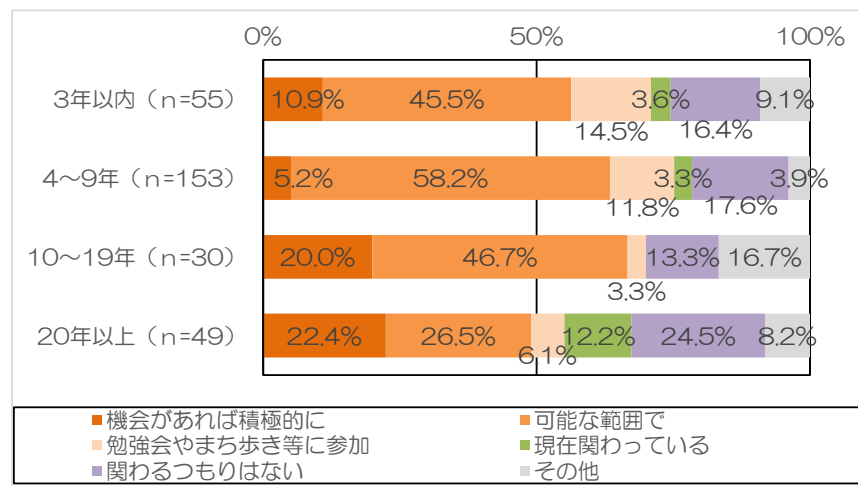


図 4.22 居住年数別のまちづくりへの参加意識（居住者）

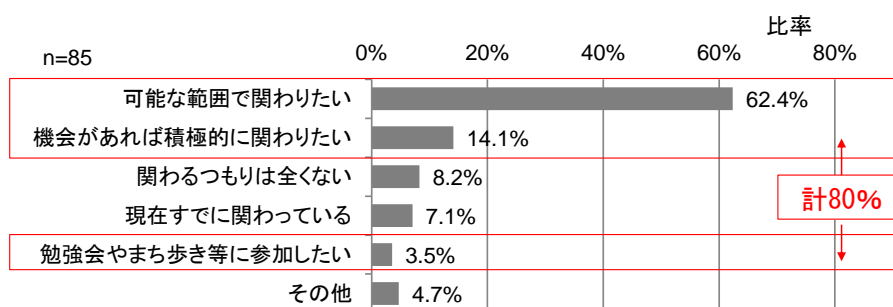


図 4.23 今後、まちづくりにどのように関わりたいと思うか（商業・業務事業者）

4.10 地権者の意向について

土地建物の利用状況と今後の利用予定については、現在の利用状況に「満足している」、今後の利用は「当面今のまま」がともに約7割を占めています。

魅力的なまちとするために必要なことについては、「再開発事業等を行って、まちを大きく変えるべき」が約6割を占め、複数の土地をまとめて一体的に建替える手法（共同化）への参加意向は、「積極的に参加したい」と「内容によっては参加しても良い」の合計が約6割を占めています。

以上のように、多くの地権者が「再開発事業等が必要」と感じており、半数以上が参加意向を持っていますが、当面現在の利用の継続を望む地権者が多数を占めるため、まちを大きく変える取り組みの実施については、長期的な視点が必要といえます。

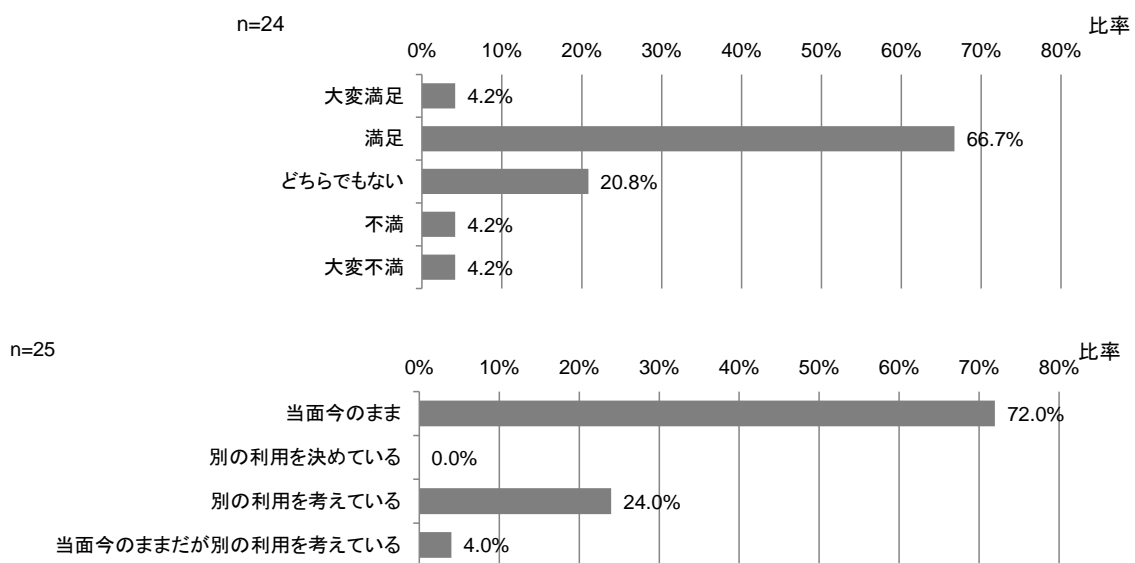


図 4.25 今後の利用について（地権者）

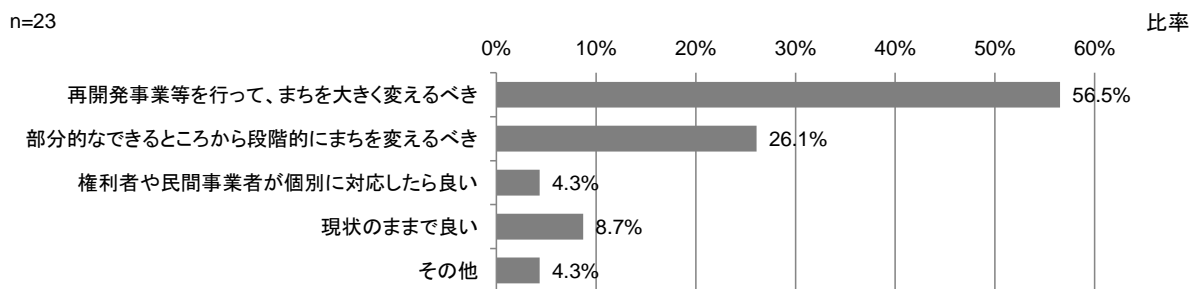


図 4.26 今後、豊中駅周辺地区をより魅力的なまちとするために必要なこと（地権者）

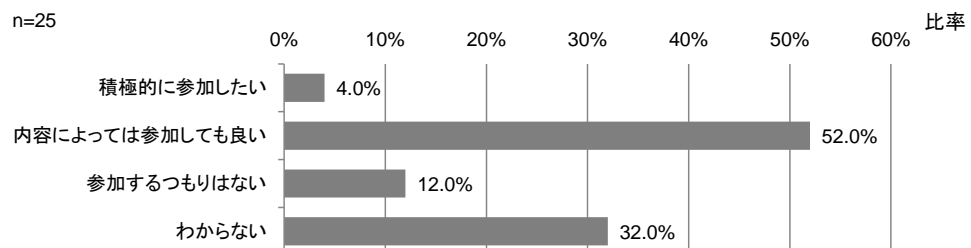


図 4.27 複数の土地をまとめて一体的に建て替えるまちづくりの方法について

5. まちづくりの課題

『基本方針』策定時からの豊中駅周辺地区を取り巻く状況の変化や、居住者、事業者、来訪者のニーズを踏まえ、当地区のまちづくりの課題を以下の通り整理しました。

5.1 交通環境面での課題

(1) 安全・快適な歩行者、自転車の通行環境の確保

『基本方針』の策定以降、阪急宝塚線の高架化事業や都市計画道路等の基盤整備が進み、国道 176 号など幹線道路の渋滞は大きく改善しています。一方、まちなかでは、商店街や幅員の狭い生活道路に流入する自動車と歩行者・自転車が錯綜する状況が続いています。アンケート結果においても、まちづくりへの不満度の中で「歩行者の通行環境への不満度」が最も高く、交通環境改善に向けた優先課題についても「歩行者や自転車の通行環境改善」と「生活道路の拡幅」が上位を占めています。以上により、歩行者、自転車の安全・快適な通行環境の確保は、重要かつ優先度が高い課題といえます。

上記の課題は、できるだけ早期の解決が求められますが、道路拡幅による課題解決には長期間を要することから、早期の解決策としては、まちなかに流入する自動車の量を減らす方法も検討する必要があります。特に、現在豊中駅や国道 176 号方面へのアクセス道路として利用されている銀座通りや一番街の役割を自動車中心から人中心へとシフトすると同時に、通過交通の受け皿となる幹線道路ネットワークのさらなる円滑化が必要です。

(2) 駐輪スペース及び駐車スペースの確保

路上への駐車や駐輪が、歩行者や自転車の安全・快適な通行の妨げとなっている問題は、多くの居住者から指摘されています。また、商業事業者からは、顧客の利便性の観点からも、駐輪場、駐車場の確保が求められています。

現在、自動車や自転車の受け皿が不足している状況を踏まえ、安全・快適な通行空間の確保と商業活性化の両面から、駐輪スペース及び駐車スペースの確保について検討していく必要があります。

(3) 主要な生活道路の拡幅

一番街と国道 176 号をつなぐ生活道路は、自動車の交通量が比較的多く、自動車、自転車、歩行者が錯綜する危険な状況が続いています。アンケート調査結果でも、交通環境改善に向けた優先課題として、「生活道路の拡幅」は居住者、事業者ともに半数を超える指摘がありました。

以上により、『基本方針』の策定以降進めている主要な生活道路を対象とする沿道の建替え誘導等を継続し、生活道路の拡幅につなげていく必要があります。

5.2 商業環境面での課題

(1) 居住者・来訪者にとって魅力的な商業・文化サービス機能の立地促進

魅力的なまちに必要なこととして、居住者、来訪者ともに「趣味や生活雑貨を身近に買える店」に対するニーズが特になくなってきています。また、まちをより良くするために優先度が高い取り組みについても、「店舗等の集積による賑わいの向上」と「文化的な機能充実」を居住者、事業者の半数以上が望んでいます。

現状は小売店が減少し、またアンケートからは、趣味や雑貨等の買回り品を取り扱う店舗の要望の確認ができることから商業地区としての魅力が低下していると考えられます。

以上により、地域関係者や来訪者が望む駅前商業地区としての魅力向上に向けて、魅力的な商業・文化サービス機能の立地を促進していく必要があります。

(2) 新たな店舗の立地を支援する商業環境の整備

アンケート調査結果では、商業の活性化に向けて大規模店舗の出店や大規模マンションのさらなる立地を望む居住者・事業者は少なく、まちのスケール感を維持しつつ魅力的な商業地区へと発展していくことが望まれています。

一方、駅周辺地区では空き店舗があり、新規の出店が進みにくい状況がうかがえます。事業者へのアンケート調査結果から、地価や賃料の高さが経営を圧迫する一因とも考えられ、休日の利用客が少ない現在の商業環境では、居住者や来訪者が望む魅力的な店舗等の出店が困難な状況といえます。

このため、休日等において駅周辺地区に人の流れを創り出すための取り組みなど、新たな商業機能の立地を支援するための取り組みを、地域と行政の協働のもとに進めていく必要があります。

(3) 居住環境との調和に配慮した賑わいづくり

まちをより良くするための優先度において、「店舗の集積、賑わいの向上」については、居住者の約半数が望む一方、残りの半数は他の取り組みを重視しています。また、商店街の歩行者天国化への賛否についても、賛成と反対が拮抗し、「毎日実施」といった積極的な賛成はごく少数にとどまっています。その要因としては、近年の高層マンションの立地進行や、高齢者世帯の増加などにより、良好な居住環境を重視する居住者が増えていることが考えられます。

以上から、今後賑わいづくりに向けた各種の取り組みを進めていくうえでは、居住環境との調和について配慮が必要といえます。

5.3 都市防災面での課題

(1) 身近なオープンスペースの確保

アンケート調査結果では、まちをより良くするために優先度が高い取り組みとして、「娯楽、ゆとりの空間の創出や機能の充実」については、居住者・事業者ともに約4割の指摘率となっています。「災害の危険性」に対する不満度は居住者、事業者ともに約1割にとどまることから、都市防災面としてよりも、うるおいの創出や景観的な魅力向上といった側面からのニーズと考えられます。また、自由意見の中には、小さな子供の遊び場の確保を望む意見も見られるなど、居住環境整備の観点からのニーズも考えられます。

以上により、商業地区としてのまちの魅力アップや居住環境の向上に向けて、「身近なオープンスペースの確保」は、今後も継続して取り組むべき課題といえます。

(2) 老朽家屋や狭小住宅が密集するエリアの改善

まちをより良くするために優先度が高い取り組みとして「老朽家屋や狭小住宅が密集するエリアの改善」は、居住者・事業者ともに約5割が望んでいます。また、居住者や事業者からは、空き家や空き店舗対策を望む意見が多数出されており、都市防災面に加えて、保安上の問題や景観・賑わいの低下を懸念する傾向も見られます。

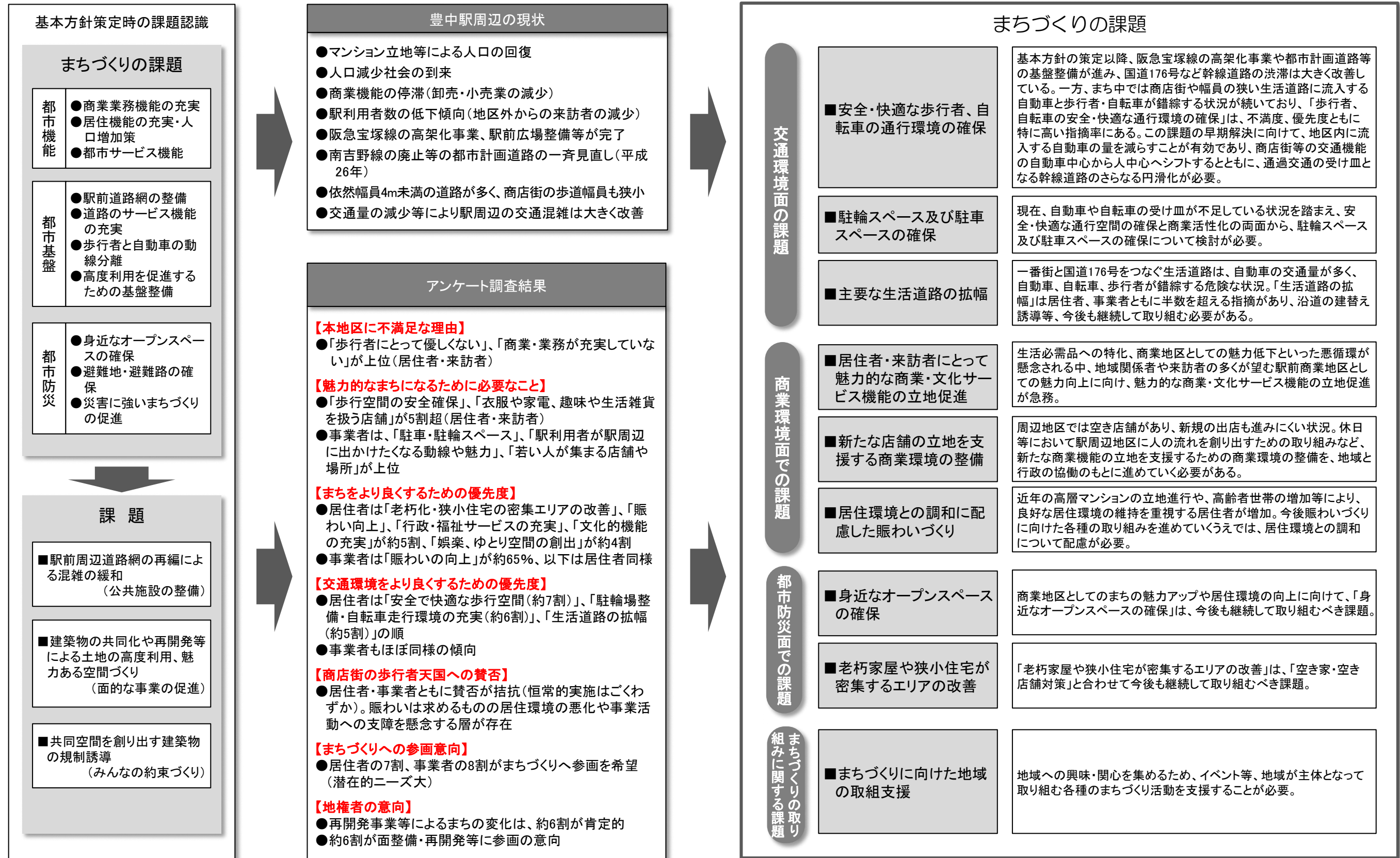
以上により、「老朽家屋や狭小住宅が密集するエリアの改善」は、「空き家・空き店舗対策」と合わせて今後も継続して取り組むべき課題といえます。

5.4 まちづくりの取り組みに関する課題

(1) まちづくりに向けた地域を取組支援

豊中駅周辺地区の賑わいづくりに向けては、5.1から5.3で示した課題について、居住者・事業者をはじめとする地域の人々が課題意識を共有することが必要です。そして、課題意識の共有には、人々が地域に興味や関心を持つことが必要であり、その一環として行われるイベント等、地域主体のまちづくり活動に対する支援について、継続して取り組む必要があります。

●課題整理（まとめ）



6. まちづくりの方針

6.1 まちづくりの基本的な考え方

豊中駅周辺地区は、古くから「人」、「もの」、「情報」が行きかう、市の経済・文化の結節点としての役割を果たし、豊中駅を中心に、商店街、市場、テナントビル、金融機関などが集まる商業・業務地区として、市民の日常的な活動を支えてきました。しかしながら、近年は、マンション立地が進み居住者が増加傾向ながら、地区内の小売店舗数、豊中駅の乗降客数は減少傾向が続く、ライフスタイルの変化とともに豊中駅周辺地区の商業拠点に求められる機能が変化しつつあります。

また、まちなかの商店街や生活道路では、自動車と歩行者・自転車が交錯する状況が続いており、地区内の安全かつ快適な交通環境の確保は、重要な課題として残っています。

このような状況に鑑み、豊中駅周辺地区の安全かつ快適な交通環境の確保及び商業拠点としての魅力向上のために、官民のパブリック空間を人中心のウォークアブルな空間へ転換するなど、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の実現をめざします。

さらに、同地区の賑わい創出と魅力向上のための取り組みを推進することで、人々の地域への興味・関心を集め、地域に人々が集い、その交流を活性化させ、新たなつながり、コミュニティの形成につなげます。

6.2 まちづくりの取組方針

以上の考え方に基づき、豊中市として以下の4つの方針に沿って、豊中駅周辺地区の今後のまちづくりに取り組みます。

これらの取り組みを通じ、SDGsの目標11「住み続けられるまちづくりを」及び目標17「パートナーシップで目標を達成しよう」の実現を目指します。

取組方針①：道路空間の再編による歩行者空間の充実と賑わいの創出

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成に向けて、その骨格をなす商店街における歩行者・自転車の通行環境の改善を手掛かりに、まちの回遊性と安全性を高め、「多様な人が集い、交流する、活力にあふれた商業地」としての発展につなげていきます。

また、銀座通りや一番街では、例年歩行者天国化される七夕まつり開催日において多くの人で賑わう一方で、長大な渋滞が周辺の交通環境に大きな影響を与えており、今後車から人中心への転換を進めるためには、円滑な自動車交通の確保が合わせて必要です。一方、市の財源や複雑な権利関係の調整に時間がかかるなどの理由から、面的整備や大規模な道路改良等の早期実現は困難な状況にあります。このため、段階的にできることから着実に実績を積み重ね、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成に向けて取り組みを進めていきます。

取組方針②：再開発や共同化による街区内の防災性能や快適性の向上

『基本方針』策定以降、阪急宝塚線の高架化事業、駅前広場及び関連都市計画道路整備等、駅周辺の基盤整備は一定進んだものの、地区内の狭小道路と狭小宅地で構成されるエリアでは依然として防災面での課題が残されています。また、居住者のニーズでも、老朽化・狭小住宅密集エリアの改善に対する優先度が高く、廃屋や空き店舗等に対する危険性やまち並みの魅力低下を懸念する意見も数多く見られます。

このような課題の解決に向けて、再開発等の面的整備や共同建替え等の取組支援を今後も継続して進めることで、安心かつ快適な暮らしと魅力的なまち並みの実現を目指します。

取組方針③：建築物等の誘導による歩行空間やゆとり空間の充実

『基本方針』策定以降、商店街や主要な生活道路沿道を対象として、建物の建て替え時におけるセットバック誘導や助成等の支援策を継続的に実施してきており、徐々にではありますが歩道等が整備されてきております。これらは、歩行空間にゆとりをもたらすとともに、まち並みの魅力を高める貴重なオープンスペースとして機能しています。

今後もこうした取り組みを継続し、商店街や主要な生活道路の沿道に魅力的なオープンスペースを増やししながら、将来のゆとりある歩行空間のネットワーク化と安全・円滑な交通処理の実現を目指します。

取組方針④：賑わい創出に向けたソフト施策の推進とまちづくり活動の支援

豊中駅周辺地区の賑わいづくりに向けては、企画立案、関係者との調整、関係省庁の許認可申請等のほか、地域の情報発信や意見交換の場づくりなど、多様なまちづくり活動を行う担い手が必要です。アンケート調査結果では、地域の居住者や事業者の、まちづくりへの参加意欲が高いことが分かっており、こうした地域関係者のまちづくりへの参加を促す契機をつくるのが合わせて重要といえます。

このため、賑わい創出に向けたイベント展開等のソフト施策を地域や民間企業との協働のもと推進するとともに、地域の取り組みを具体化させるためのまちづくりに関する情報の共有化など、地域のまちづくり活動を支援していきます。

6.3 優先的に取り組む施策

「まちづくりの取組方針」を踏まえ、『基本方針』の各まちづくりの方針のうち、「銀座通り」、「一番街」、に係る取組については、以下により実現化に向け、優先的に取り組むべき内容として位置づけました。また、「府道豊中亀岡線と市道東豊中線の交差部」についても、歩行者と自転車の安全性向上について、実現を目指すべき内容に位置付けました。

【地域ニーズから見た優先度の高い取組について】

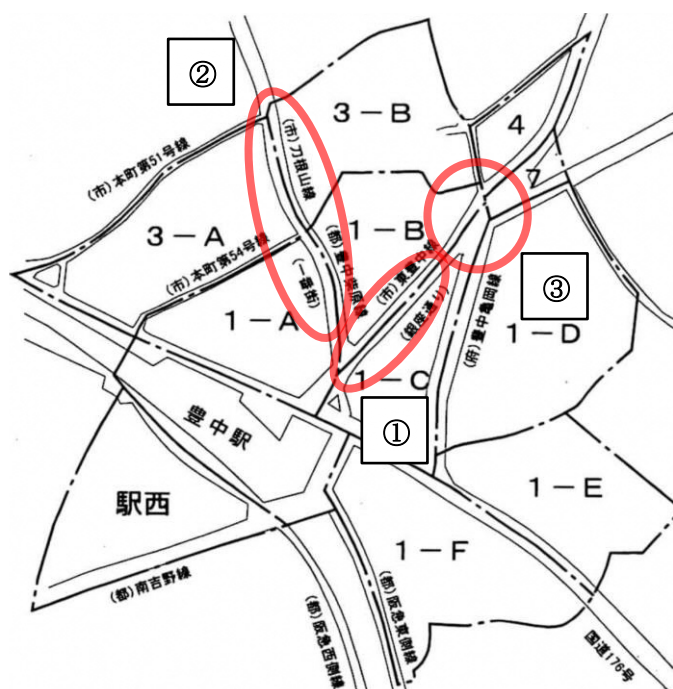
- “まちづくりの優先度”において、「安全で快適な歩行空間」、「駐輪場・自転車走行環境」、「賑わいの向上」、「生活道路の拡幅」が高い。
- このうち、「安全で快適な歩行空間」、「駐輪場・自転車走行環境」、「生活道路の拡幅」は、“現状への不満度”も高く、優先度が高い取組といえる。
- 居住者、来訪者ともに、“魅力的なまちに必要なこと”として、「安全に歩ける歩行空間」と「趣味や雑貨が買える店」が他に比べて突出して高い。



- 以上により、歩行空間の充実に加えて、魅力的な商店街の形成を支援する取組が求められており、公共施設整備の面では、「銀座通り・一番街」を中心とした歩行者空間の拡充と賑わいづくりに向けた道路空間の有効利用が重要かつ優先度が高いといえる。

6.4 優先的な取組項目

公共施設整備	①銀座通りの道路空間の再編整備と空間活用方策の検討 【②-1】	<ul style="list-style-type: none"> ●歩行者・自転車の安全性向上や快適な歩行空間の実現を目指すため道路空間の再配分や通過交通の流入抑制を図ることを検討 ●オープンカフェなど、賑わいづくりのための道路空間利用について、地域と協働して検討
	②一番街の道路空間の再編整備と空間活用方策の検討 【②-2】	<ul style="list-style-type: none"> ●車両の速度抑制などにより、歩行者・自転車の安全性向上や快適な歩行空間の実現を目指す。 ●銀座通りと連携し、賑わいづくりのための道路空間の利用について、地域と協働して検討
	③豊中亀岡線と東豊中線の交差部分の改良 【②-3】	<ul style="list-style-type: none"> ●歩行者や車両のより安全で円滑な通行を確保するため、関係機関・地域と協働して検討。
④まちづくりに向けた地域の取組支援		<ul style="list-style-type: none"> ●地域が主体となったまちづくりへの取組支援 <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの活動主体に対する支援 ・賑わいの創出に向けたイベント展開等 他



①銀座通りの道路空間の再編整備と空間活用方策の検討

- 銀座通りの交通機能面の役割を自動車中心から人中心へとシフトし、歩行者・自転車の安全性の向上や快適な歩行空間の実現を目指すため、道路空間の再配分や通過交通の流入抑制を図ることを検討します。
- オープンカフェなど、賑わいづくりのための道路空間利用について、地域と協働で検討を進めます。なお、イベント利用については、沿道居住者の生活環境や事業活動への影響等に配慮し、曜日・時間帯の限定や許可車両の通行確保に留意して検討します。

②一番街の道路空間の再編整備と空間活用方策の検討

- 車両の走行速度の抑制や歩行者空間の拡大など、歩行者・自転車の安全性・快適性の向上を目的とした早期に実現可能な取り組みについて検討を進めます。
- 銀座通りと連携し、オープンカフェなど、賑わいづくりのための道路空間利用について、地域と協働で検討を進めます。

③豊中亀岡線と東豊中線の交差部分の改良

- 交差点については、歩行者や車両のより安全で円滑な通行を確保するため、関係機関・地域と協働して検討します。

④今後のまちづくりに向けた地域の取組支援

➤ 本構想では、賑わいづくりに向けて地域で活用可能な道路空間の再編を目指しています。こうしたハード施策と並行し、まちづくりに係る情報発信や新たな公共空間の有効活用等のソフト施策の積極的な展開に向けて、以下のような地域主体の取り組みに対する支援策を検討します。

- ・公共空間を活用した賑わいの創出、まちのプロモーションに向けたまちづくり活動の支援
- ・空き店舗等を活用した、新たな事業への挑戦や新規店舗の立地への支援

■地域の取り組みの具体化に向けた検討内容（豊中駅周辺再整備構想策定に向けたワークショップにて参加者から提示されたご意見から）

イベント	食に関するイベントと音楽イベントの融合
	定期的な朝市や日曜市、バザー(リサイクル品の交換会)の開催
	季節のイベント(イルミネーション(クリスマス等)、ハロウィンイベント)
	ストリートライブ・パフォーマンスイベント
	豊中駅前音楽祭
	まち中のアートイベントを小冊子にまとめて、アートイベント伝いに街をめぐる。
	サーキットイベントを実施
路上でのテラスイベント	
情報発信	SNSの活用(インスタグラム、Twitter、YouTube等)
	豊中駅前のホームページの作成

また、上記のような地域の取り組みを進めるためには、運営体制の整備やイベントの開催場所の確保、行政による地域の取り組みへの支援が必要であるとのご意見がありました。



ワークショップの様子

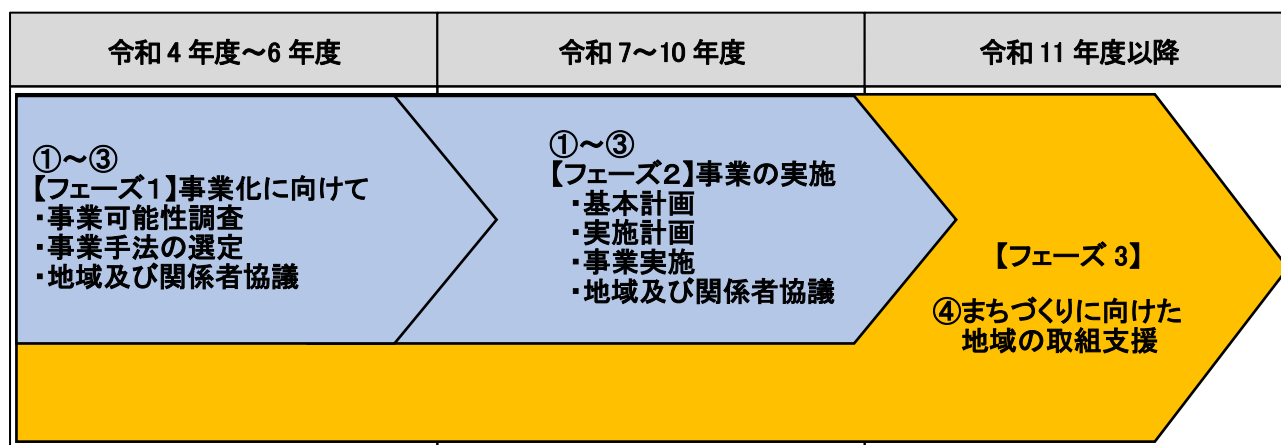
7. スケジュールと進行管理について

7.1 再整備構想の進め方

この構想では、実現化に向け優先的に取り組むべき内容を示しており、時期を踏まえて計画し実施することが求められます。

これらの内容について、フェーズ 1 及びフェーズ 2 に段階分けをして取り組みを進めることとし、さらにフェーズ 1 及びフェーズ 2 での取り組み内容を加えて、フェーズ 3 として統一して、まちづくりに向けた地域の取組支援を進めてまいります。

■スケジュール



7.2 進行管理について

本構想におけるまちづくりを推進するにあたっては、長期的に取り組む必要もあることから、多様化する市民ニーズや生活スタイル、経済状況など社会環境の変化を踏まえて、構想に示す施策内容を柔軟に見直すことや権利者や関係者に理解を求める必要もあります。

そのため、本構想の進行管理にあたっては、フェーズに合わせて施策の内容及び進捗状況についての調査・分析・評価を行い、その結果を公表するとともに、必要に応じて施策に反映します。

豊中駅周辺再整備構想

令和3年（2021年）9月

豊中市 都市計画推進部 都市整備課
〒560-8501 豊中市中桜塚3丁目1番1号
Tel : 06-6858-2525（代表）