

豊中駅前まちづくりについて

基本方針

〈概要版〉

平成9年5月

豊 中 市

基本方針の背景と目的

■これまでの経緯

豊中駅前地区は、千里中央地区、庄内駅前地区と並ぶ、本市の中心核として発展してきました。しかしながら、地区内の人口減少や高齢化、交通渋滞による車利用の不便さなどから、近年商業地としてその活力が陰りつつあります。また先般の阪神・淡路大震災での各地の事例を通して、老朽化した木造住宅の危険性や広い道路がないために救急車・消防車などの緊急車両が寄りつきにくいなど、住宅地としての問題もクローズアップされました。

これまで豊中市では総合計画での位置付けを受けて、「豊中都心ゾーン形成のための基本方向」、「産業振興ビジョン」などを通じて、豊中駅前地区の整備の方向性を検討・提案してきました。さらに、市民の自発的なまちづくりを支援するため、全国でもユニークな「豊中市まちづくり条例」を策定し、市民の手による計画づくりをすすめてきたところです。

平成7年には、豊中駅前まちづくり協議会による「豊中駅前まちづくり構想」が策定され、同協議会から豊中市長への提案がなされました。豊中市では公共の役割、支援策などについて検討し、平成8年11月に「豊中駅前のまちづくりについて（中間報告）」を同協議会にあてて提示しました。それを受けて、協議会は地元の住民・権利者807人を対象としたアンケートを行い、その結果をとりまとめ「市の『中間報告』に対する意見とお願い」として市に再提案を行いました。

この「豊中駅前まちづくりについて（基本方針）」はこのような行政と地元との対話をふまえ、市としての方針をとりまとめたものです（次頁「基本方針の位置づけ」参照）。

■基本方針の目的

この基本方針は、豊中駅前まちづくり協議会からの提案を受けて、豊中市全体を見渡した上で豊中駅前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同のあり方を明らかにしていくことを目標としています。

これまでに、豊中市が検討してきた各種の構想・計画などにおける当地区の位置付けや整備の方向性と、地元協議会の手による「まちづくり構想」での地区の将来像とを比較しますと、その目標とする時期や手段などの隔たりはあるものの、目指す方向は概ね一致していると考えています。

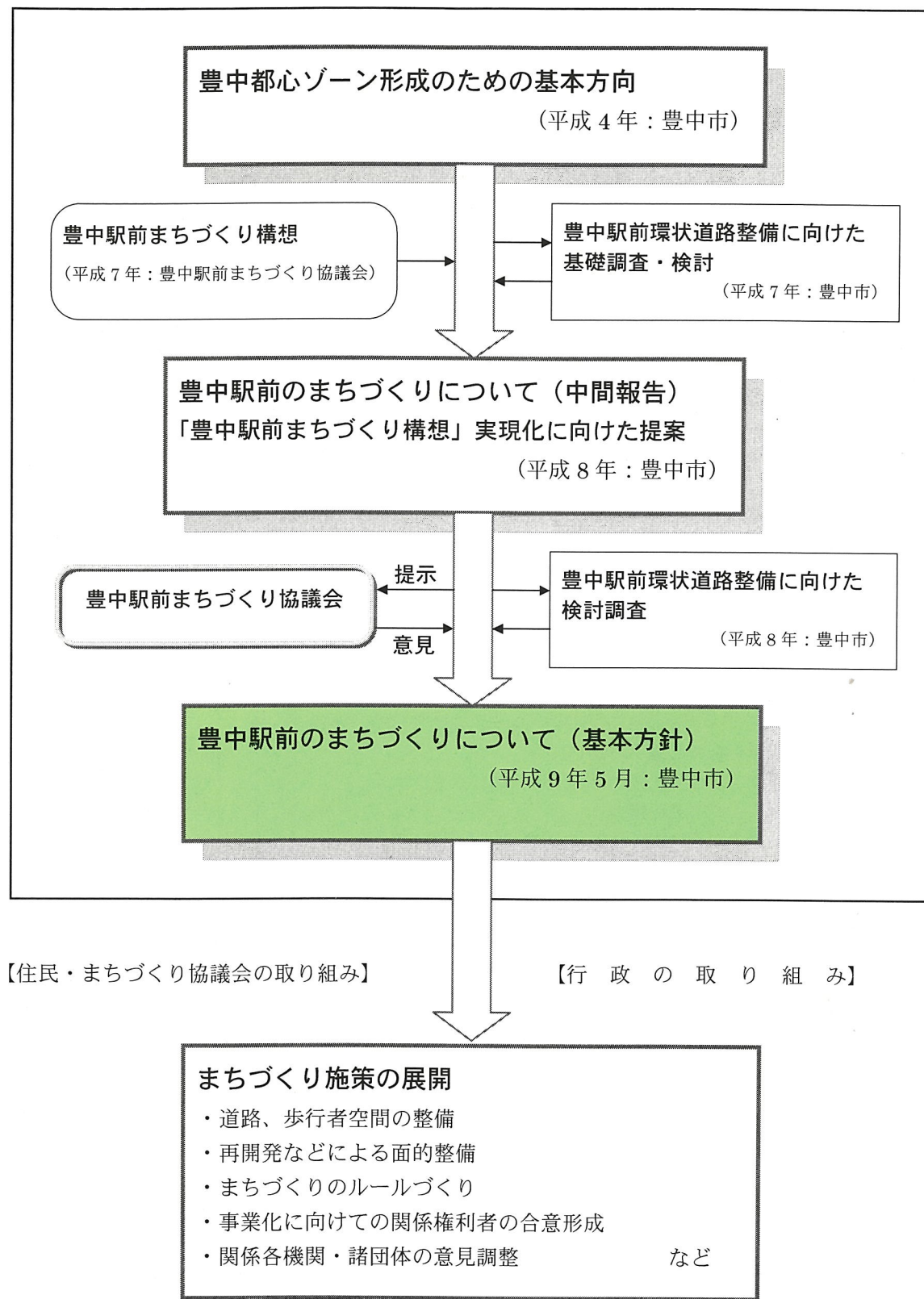
この基本方針は、行政が主体的に進めていくべき事柄と、地元の同意を受けて支援してゆくべき事項とを意識しながら、豊中駅前地区の整備構想を再整理しようとしています。このため、行政が主体的に関わるべき事項として、骨格的な公共施設整備や地区全体の土地利用の調整などについて、市の考え方を示しています。また、地区の再開発や建物の共同化、住民間のルールづくりへの支援についての考え方を示し、今後、地元の意見を反映するよう努めます。

豊中市はこの基本方針を、行政と地元の共同作業の新しい出発点として位置づけ、今後も直接・間接的に地元住民、権利者と連携し、地域のまちづくりを支援していきます。

関係する権利者は多く、その立場もさまざまであるため、地区によってまちづくりの方向性も、いろいろな内容や段階があると考えられます。それらの意見をふまえながら事業化につながる計画を策定する考えであります。

地元権利者の合意が形成されたところについては、その実施を支援していくよう検討をすすめたいと考えています。

基本方針の位置づけ



検討フロー

1. 豊中駅前地区の現況動向

- ①人口・世帯数の動向
 - ・人口はやや減少傾向
 - ・世帯数は増加傾向
- ②建物用途・土地利用
 - ・街区外側は路線型商業サービス
 - ・街区内側は住宅利用
 - ・国道沿、駅周辺以外高度利用されていない
 - ・駅周辺に銀行ビルが集積
- ③地域地区などの法的規制
 - ・駅周辺：商業地域（600%）
 - ・沿道：近隣商業地域（300%）
 - ・その他：第1種中高層住居専用地域（200%）
 - ・大阪国際空港高度制限（TP+57m）
- ④建物構造別現況
 - ・街区外側の堅牢な建物
 - ・街区内側は木造中心
- ⑤権利関係
 - ・駅前等は自社又は賃貸ビル
 - ・B街区は権利関係幅狭
- ⑥道路幅員現況
 - ・幹線道路を除き4m未満の道路が多い
- ⑦公共交通の状況
 - ・阪急豊中駅は約6万人/日の乗降客数
 - ・豊中駅でのバス利用は約1万人/日の乗車客、約8,300人/日の降車客
- ⑧道路の状況
 - ・自動車交通混雑
 - ・歩行者空間の不足
 - 商店街の魅力低下

2. 豊中駅前地区の位置づけ

- 新豊中市総合計画**
関連する計画・方針（産業振興ビジョン/整備開発又は保全の方針/住宅供給計画等）
- 豊中都心ゾーン形成のための基本方向
 豊中駅周辺整備構想：「ファッションブル・ハート（アイランズ）」
- ・商業地としての魅力、求心力の向上
 - ・まちの活性化、夜間人口の増加
 - ・駅前の慢性的な交通混雑の解消
- } 環状道路の整備
駐車場の整備等の提案

3. 地元のまちづくり構想

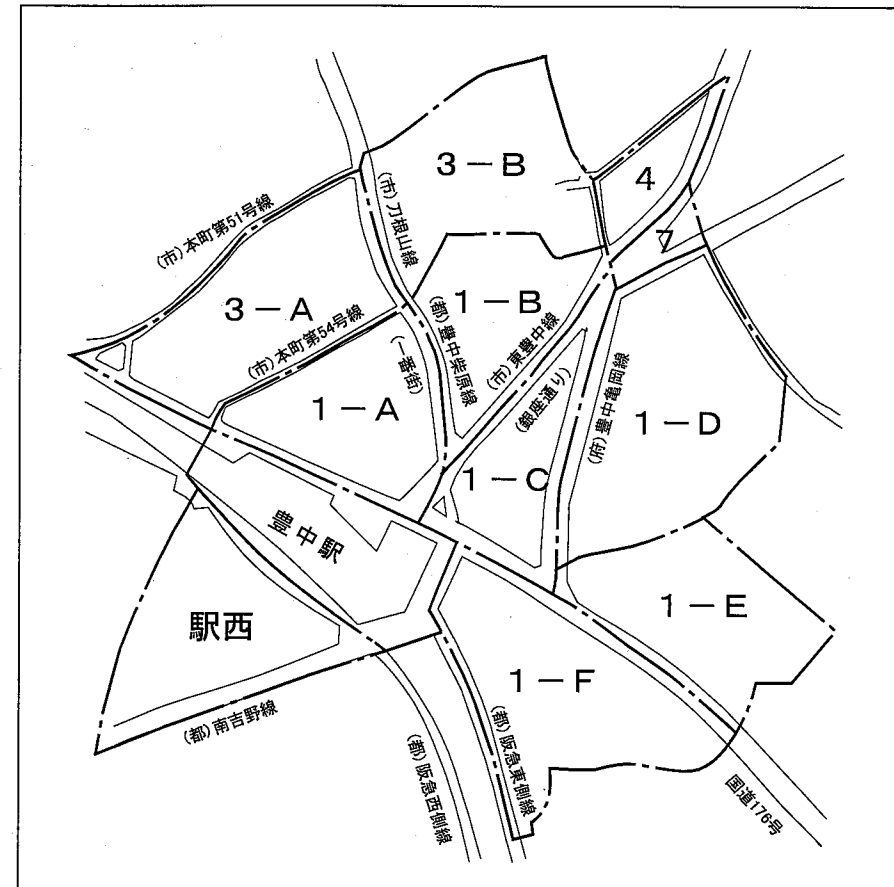
- 豊中駅前まちづくり構想（豊中駅前まちづくり協議会）
 「いろいろな人が集い、交わり、みんなが楽しく暮らせるまち」
- ・安全でゆったりとした歩行者空間：バリアフリー、歩道整備
 - ・車社会への工夫：通過交通の排除、駐車・駐輪場の整備
 - ・商業・業務空間のつくりかえ：スモール・オフィス、ギャラリーのあるまち
 - ・住まいと環境のつくりかえ：協調的な建て替えの促進
 - ・「音」を大事にしたまちづくり：音楽を楽しめる広場、通り等

4. まちづくりの課題の整理（行政課題）

- ①都市機能面の課題
- ・商業・業務機能の充実
 - ・豊中の中心的生活文化サービス拠点へのグレードアップ促進等
 - ・居住機能の強化・人口増加策
 - ・既存住宅の建て替えの促進
 - ・新たな人口の受け皿となる都市型住宅供給の誘導
 - ・都市サービス機能の充実
 - ・文化・余暇・サロン機能の集積誘導
- ②都市基盤面の課題
- ・通過交通排除と交通幅狭の改善
 - ・道路サービス機能の充実
 - ・公共駐車場の整備等
 - ・荷捌き場の整備促進
 - ・歩行者と自動車との動線分離
 - ・高度利用を促進するための基盤整備
- ③都市防災上の課題
- ・身近なオープンスペースの確保
 - ・避難地・避難路の確保
 - ・建築物の不燃化促進

5. まちづくりの方針（全体構想）

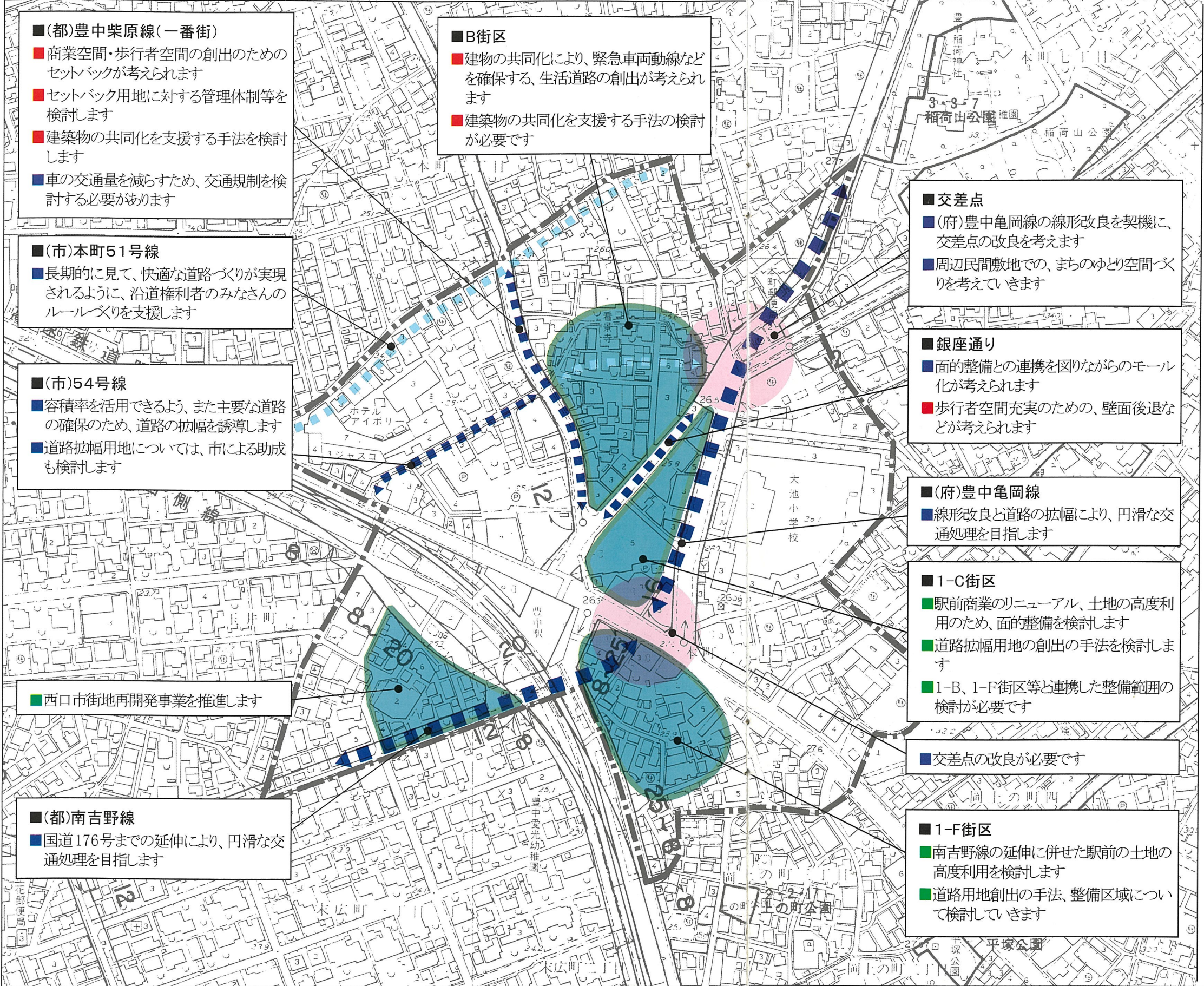
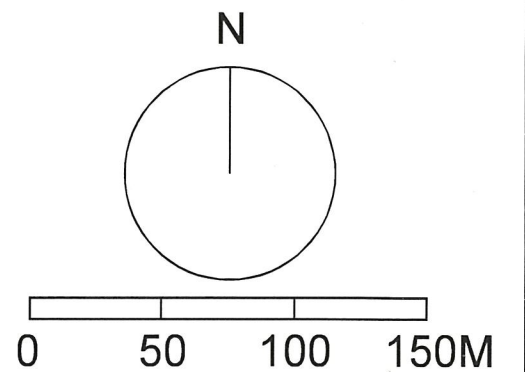
	改善すべき主要テーマ・課題	方針内容
公共施設整備	<交通混雑の原因> ・交差点形状、動線処理が悪い ・駐車場や荷捌き空間がない <環状道路の機能分析> ・C,D,F街区は通過交通の処理の円滑化 ・A,B街区は地区交通の受け皿の整備	①南吉野線の延伸と豊中亀岡線の拡幅及び交差点改良 ②安全な歩行者空間の確保 1) 銀座通りのモール化 2) 豊中柴原線（一番街）の交通規制 3) 豊中亀岡線と東豊中線の交差点部分の改良 ③銀座通り以北の地区での主要生活道路の確保 1) 市道本町54号線の拡幅 2) 市道本町51号線の沿道整備
	再開発や共同化 ・南吉野線延伸に伴う一体的な市街地整備 ・豊中亀岡線の拡幅と交差点の改良、駅前商業機能の活性化 ・街区内の主要生活道路の整備 ・歩行者空間の確保	①1-F街区の面的整備の検討 ②1-C街区を中心とした面的整備の検討 ③1-B街区の防災性能や快適性の向上
建築物等の誘導	・歩行者空間の確保 ・回遊性のあるまちづくり ・歩道状空地、公開空地の確保 ・土地（容積率）の有効利用	①市道本町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 ②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 ③東豊中線（銀座通り）歩行者空間の充実



まちづくりの方針図

凡例

- 公共施設整備
- 再開発や共同化
- 建築物等の誘導



■(都)豊中柴原線(一番街)
 ■商業空間・歩行者空間の創出のためのセットバックが考えられます
 ■セットバック用地に対する管理体制等を検討します
 ■建築物の共同化を支援する手法を検討します
 ■車の交通量を減らすため、交通規制を検討する必要があります

■(市)本町51号線
 ■長期的に見て、快適な道路づくりが実現されるように、沿道権利者のみなさんのルールづくりを支援します

■(市)54号線
 ■容積率を活用できるよう、また主要な道路の確保のため、道路の幅を誘導します
 ■道路幅用地については、市による助成も検討します

■西口市街地再開発事業を推進します

■(都)南吉野線
 ■国道176号までの延伸により、円滑な交通処理を目指します

■B街区
 ■建物の共同化により、緊急車両動線などを確保する、生活道路の創出が考えられます
 ■建築物の共同化を支援する手法の検討が必要です

■交差点
 ■(府)豊中亀岡線の線形改良を契機に、交差点の改良を考えます
 ■周辺民間敷地での、まらのゆとり空間づくりを考えていきます

■銀座通り
 ■面的整備との連携を図りながらのモール化が考えられます
 ■歩行者空間充実のための、壁面後退などが考えられます

■(府)豊中亀岡線
 ■線形改良と道路の幅により、円滑な交通処理を目指します

■1-C街区
 ■駅前商業のリニューアル、土地の高度利用のため、面的整備を検討します
 ■道路幅用地の創出の手法を検討します
 ■1-B、1-F街区等と連携した整備範囲の検討が必要です

■交差点の改良が必要です

■1-F街区
 ■南吉野線の延伸に併せた駅前の土地の高度利用を検討します
 ■道路用地創出の手法、整備区域について検討していきます

まちづくりの方針

豊中駅前地区の建物・土地の利用状況、道路の状況、その他の現況動向を見ると、いくつかのまちづくりの課題が浮かび上がります。また、豊中駅前まちづくり協議会の「豊中駅前まちづくり構想」においても地区の課題点が指摘されています。それらを通して行政と住民は、以下のような項目を達成すべき目標として、共通の認識に立っています。

- | | | |
|-----------------|--|---|
| ・交通混雑の解消 | ： 駅前の交通混雑の解消 | 等 |
| ・安全で快適な歩行者空間の確保 | ： 歩行者が安全に歩け、かつ憩える空間の確保
商業空間のグレードアップ | 等 |
| ・災害に強いまち、住環境の確立 | ： 災害・緊急時に対応する道路網の整備
建築物の不燃化の促進 | 等 |

上記の目標を踏まえ、まちづくりの構想を実現するために、主要な行政課題として3つの項目に整理しました。

- ①公共施設の整備：駅前周辺道路網の再編による混雑の緩和
- ②再開発や共同化：面的整備による土地の高度利用の促進、魅力ある空間の創出
- ③建築物等の規制誘導：パブリックスペースを生み出すための共通のルールづくり

これらに沿って、街区別にまちづくりの方針を検討しています（「まちづくりの方針図」参照）。

このまちづくりの方針に関するお問い合わせは、下記へお願いします。

豊中市 まちづくり支援室 電話：06-858-2197
企画調整室 電話：06-858-2684