

§ 3—3 淡路駅エリア計画

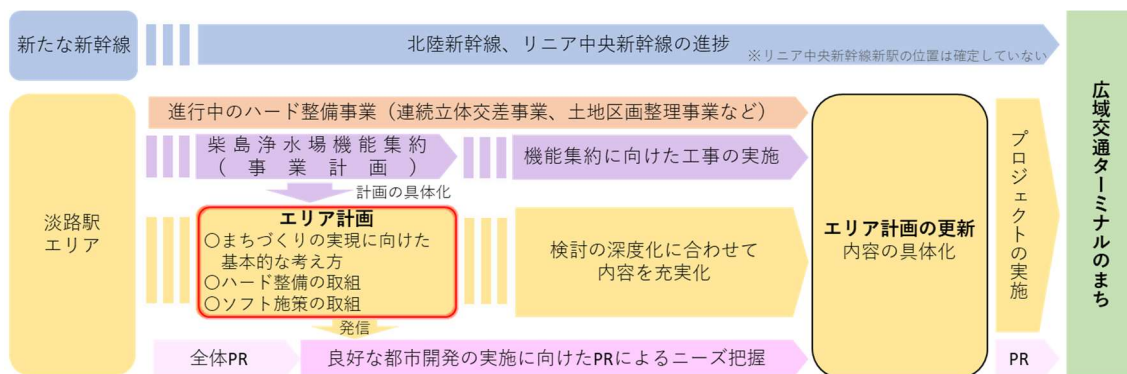
1. 淡路駅エリア計画の作成の目的

淡路駅エリアは、新大阪駅エリアの役割や広域的な機能を補完するサブ拠点として、また、地域のまちづくりにおける中心的な拠点としての役割を担うエリアである。

新大阪駅周辺地域を構成するエリアとしてまちづくりを進めていくうえで、淡路駅エリアの拠点性をさらに向上させるためには、新幹線駅との近接性と4つの鉄道駅（エリア内に位置する鉄道駅である、JR 淡路駅、阪急淡路駅、崇禅寺駅、柴島駅、以下4駅という。）が集積する交通利便性の高さや、広大な将来開発用地を有するポテンシャルを活かしたまちづくりを進める必要がある。

柴島浄水場における機能集約の計画が具体化することから、将来の都市再生緊急整備地域の指定を見据えた具体的な開発が想定される状況にある。そのため、このエリア計画では、淡路駅エリアのまちづくり全体の大きな方向性や、各プロジェクトの今後の検討の方向性を盛り込むこととし、このエリア計画を発信することで、民間都市開発等の機運醸成と良好な都市開発の誘導を図る。

まずは、広大な将来開発用地をはじめとしたエリア内での都市開発のPRを主な目的とするものの、今後、阪急京都線・千里線連続立体交差事業や淡路駅周辺地区土地区画整理事業（以下、阪急連立、淡路区画という。）などの周辺のハード整備事業や、柴島浄水場機能集約の完了時期などを見据えて、検討の深度化を図り、エリア計画を更新し具体的な都市開発を進める。



【エリア計画の前提となる主な関連事業の状況】

（柴島浄水場の機能集約）

柴島浄水場(全体約 46ha)のうち、上系(淀川上流側)にある水道施設の一部を、現在の浄水場用地内に集約する計画であり、具体的には、配水池エリアにある配水池機能を上系の東側エリアに、浄水施設エリアにある浄水処理機能を下系(一部の機能は上系の東側エリア)にそれぞれ機能集約し、合計約 12ha の開発用地が生まれることが見込まれる。

柴島浄水場の機能集約については、令和 9 年度以降に事業着手し、阪急連立の完了も見据えて事業が進められる予定である。配水池エリア(約 4ha)は令和 14 年度以降から、浄水施設エリア(約 8ha)は令和 19 年度以降から土地の活用が可能となる見込みである。

なお、機能の集約先である上系の東側エリアおよび下系については、引き続き柴島浄水場として利用される。

（阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業および淡路駅周辺地区土地区画整理事業）

淡路駅エリアでは、阪急連立および淡路区画が連携して進められており、鉄道の高架化による市街地の一体化や、建物の密集状態の解消による防災性の向上、良好な住環境の整備が見込まれる。

また、これらの事業によって、広大な高架下空間や駅周辺の線路跡地など、新たに機能導入が可能となる空間が生まれる見込みである。

（都市計画道路の整備）

淡路駅エリアでは、阪急連立によって整備される側道のほか、歌島豊里線や十三吹田線などの幹線道路の整備が進んでおり、新大阪駅エリアをはじめ、市内外の地域への道路交通ネットワークの向上が見込まれる。

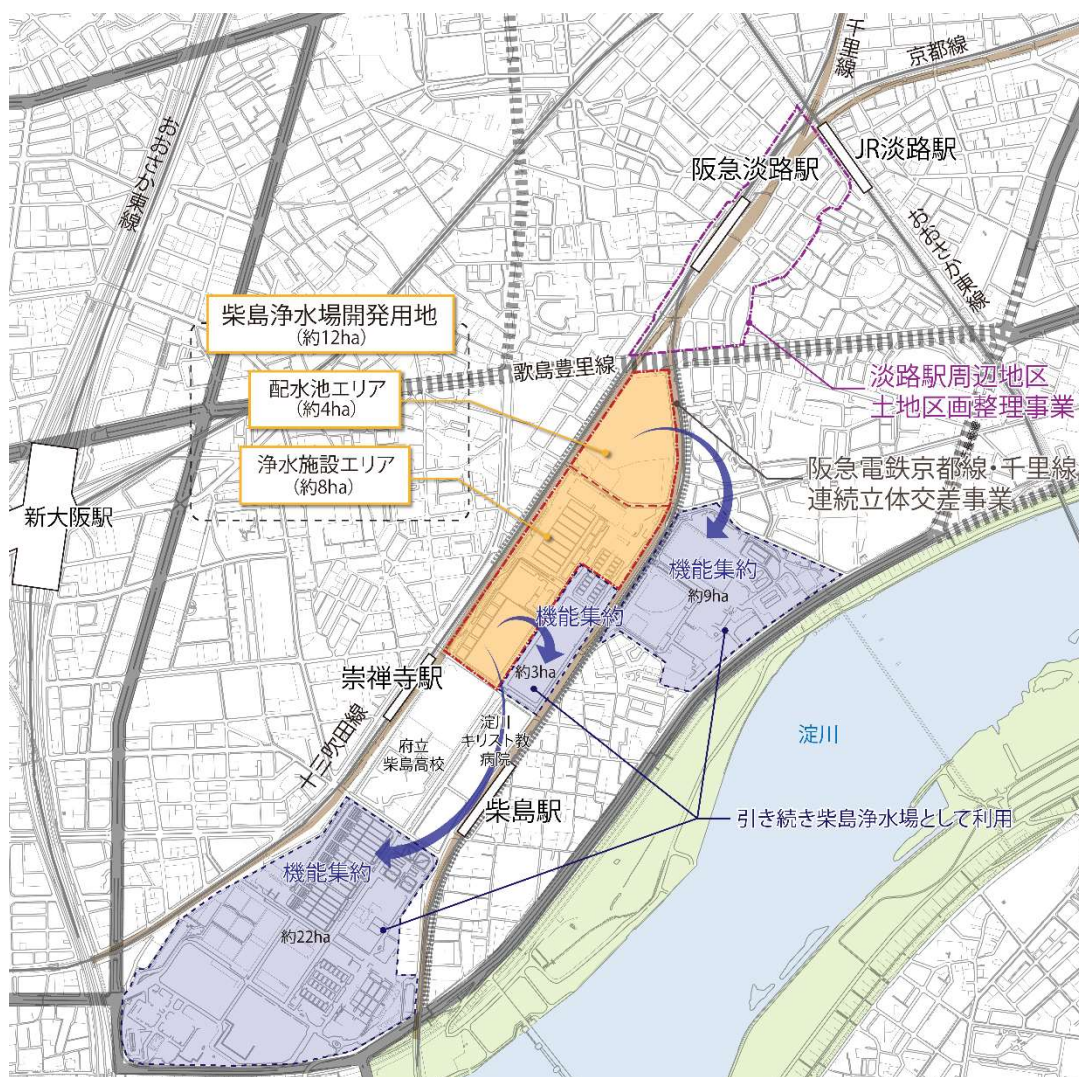


図 3-3-2 エリア計画の前提となる主な関連事業

2. 新大阪駅周辺地域における淡路駅エリアの役割

淡路駅エリアは、エリア内に4駅が集積しており、新大阪駅へのアクセスはもとより、梅田、京都、北部大阪、奈良方面などへ直接アクセスが可能であり、鉄道による交通利便性が高い。加えて、都市計画道路歌島豊里線の整備により、道路交通によるアクセス性も飛躍的に向上することが見込まれる。このことから、新たな新幹線整備などにより、新大阪駅エリアがまちとしてさらに発展することに伴って大きく価値が高まることが期待される。

また、淡路駅エリアは新大阪駅エリアにはない特色として、柴島浄水場開発用地や阪急連立により生まれる高架下空間などの広大な将来開発用地を有していることから、空間的なゆとりを活かしながら都市機能の導入を図ることが有効であると考えられる。

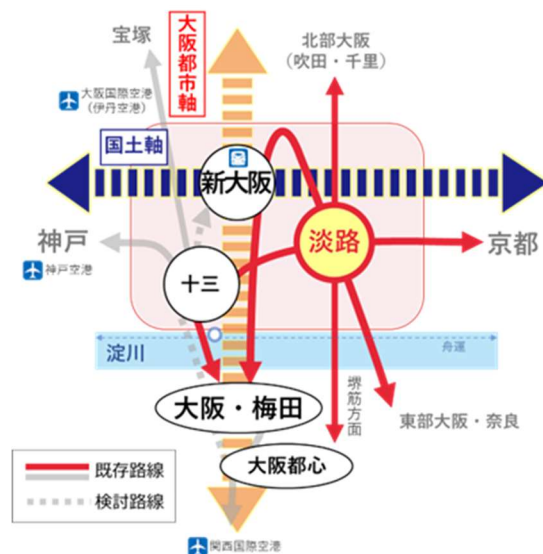


図 3-3-3 交通ネットワーク

これらのポテンシャルを活かして、新大阪駅周辺地域のサブ拠点として、広域的な人の流れの中心となる新大阪駅エリアとの相互補完による相乗効果を発揮するとともに、地域のまちづくりの中心的な拠点として、来訪者や地域住民にとっても魅力あるまちとしていくことにより、エリア内だけでなく、エリア周辺への人の定着を図り、新大阪駅周辺地域全体のまちづくりを推し進める役割を担う。

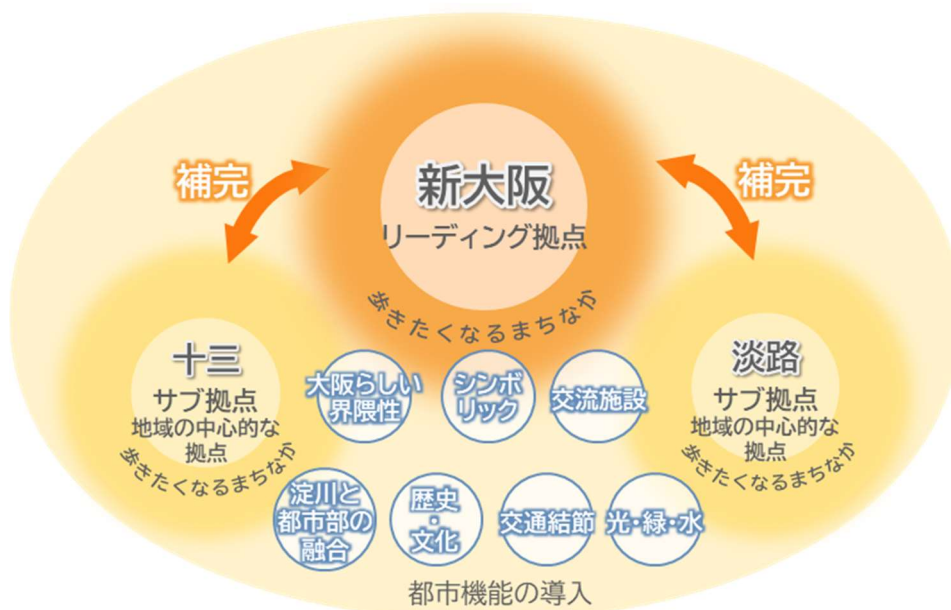


図 3-3-4 新大阪駅・十三駅・淡路駅の各エリアの役割（再掲）

3. まちづくりの実現に向けた基本的な考え方

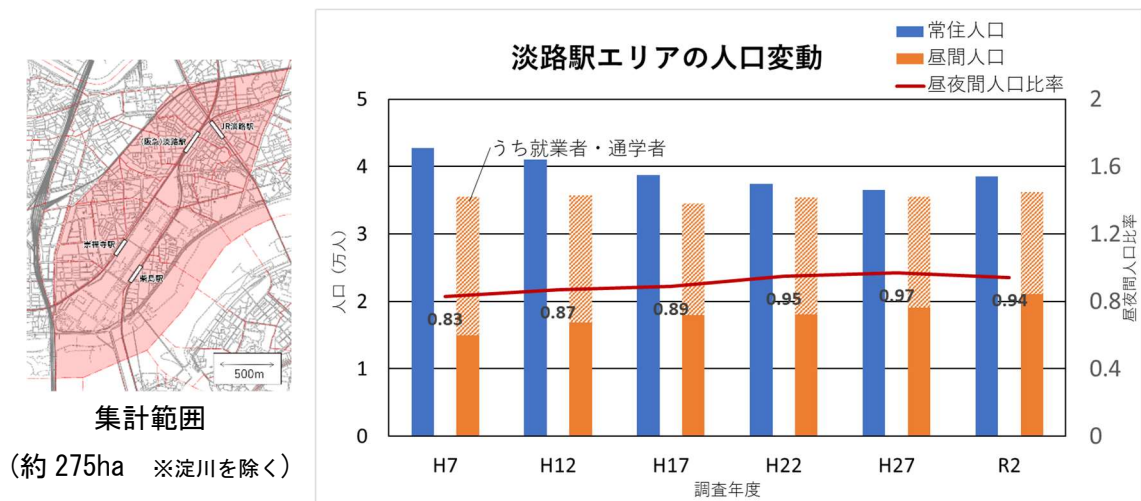
都市機能の向上を図るゾーンを定め、ハード整備の取組にあわせて、ソフト施策の取組を組み合わせ、まちづくりを展開する。

3. 1. エリアの現状

①人口

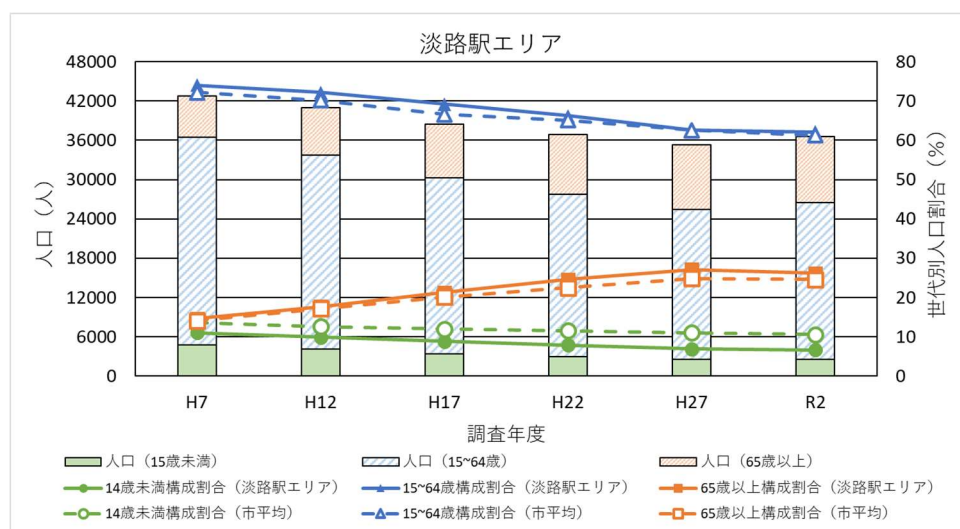
淡路駅エリア周辺の人口については、平成 27 年度までは減少傾向にあったものの、直近の調査では増加傾向にある。また、昼夜間人口比率はやや増加傾向にあるが、概ね 1.0 を下回っており、住宅地としての性質が強い。

また、世代別では、大阪市平均と比較して 65 歳以上の人口割合が高く、15 歳未満の人口割合が低いことから、比較的高齢化が進んでいる地域であることが確認できる。



出典：大阪府町丁目別昼間人口(推計)

図 3-3-5 淡路駅エリア周辺の人口変動



出典：総務省 国勢調査結果

図 3-3-6 淡路駅エリア周辺の世代別人口比率

②周辺のインフラ

淡路駅エリアには、4駅が位置しており、のべ約3万人(乗車人数ベース)に利用されている。このうち阪急京都線・千里線については、鉄道の高架化および駅の更新が進められている。さらに阪急連立において整備される側道のほか、歌島豊里線や十三吹田線など、道路ネットワークの整備が進められている。

最も利用者が多い阪急淡路駅の周辺は、これまで駅前広場が整備されていなかったが、淡路区画により、駅の東西の空間において駅前広場が一体的に整備される予定である。現在、東側の駅前広場用地は仮設駐輪場などに利用されている。淡路駅エリア周辺では、他にも市営駐輪場などが整備されているものの、商店街や駅前広場を中心に放置自転車が多い状況である。



図 3-3-7 淡路駅エリア周辺の状況

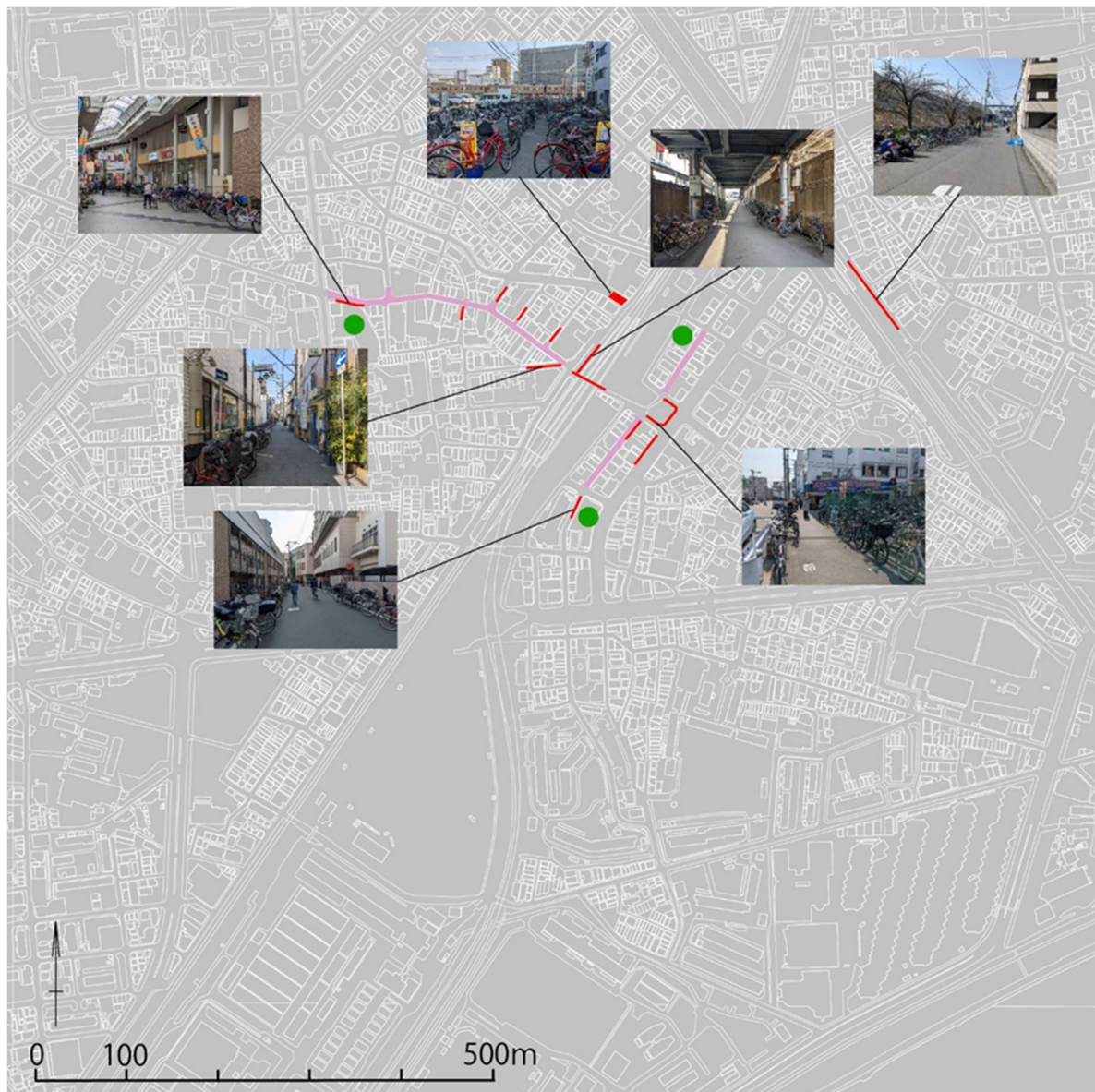
エリア内 4 駅の乗車人数

駅名	1 日あたり乗車人数
JR 淡路駅	7,964 人
(阪急)淡路駅	19,211 人
(阪急)崇禅寺駅	3,608 人
(阪急)柴島駅	1,342 人
エリア内 4 駅 計	32,125 人

出典 大阪市統計書(令和 5 年度)

(参考) 淡路駅周辺の放置自転車の状況について

■主な放置自転車発生箇所(令和4年度 大阪市計画調整局調査)



— 放置自転車が 많이 場所

— 商店街

● スーパーマーケット

※過年度調査のため、現在の状況と異なる場合がある。

③土地利用・産業

淡路駅エリアにおける用途地域としては、駅の東西にある商店街を中心とした地域においては商業地域、その周辺は主に住居系の用途地域となっている。

現状の土地利用としては、阪急淡路駅の東西に商店街があり、日常消費のニーズを賄う物販や飲食の機能が集積している。その周囲のエリアについては、いくつかの大型小売店が立地しているほかは、戸建て住宅や低層の共同住宅が多い。

また、周囲のエリアにおいては、それぞれの地域において、住民が主体となり、住民どうしの「つながり」を重視した参加型のまちづくりが進められている。過去には、地域で設立された NPO 法人が事業主体となり、コミュニティバスを運行する取組なども行われていた。

阪急3駅および阪急京都線・千里線に囲まれた区域やその周辺には、柴島浄水場が立地しており、このうち、歌島豊里線寄りに位置する約 12ha の土地において、柴島浄水場の機能集約により、今後新たな開発用地として活用が可能となる予定である。

その他の公共的な施設として、崇禅寺駅および柴島駅の間には、府立柴島高校や病院があるほか、水道施設の上部を利用したスポーツ施設など、教育・医療・スポーツ系の施設が立地している。

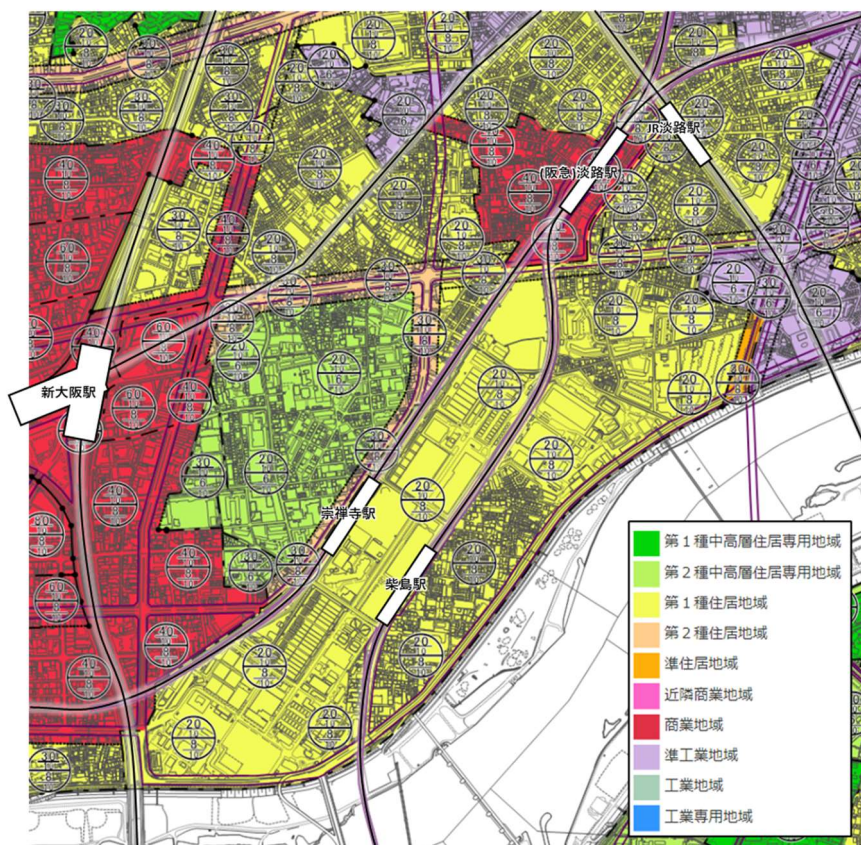
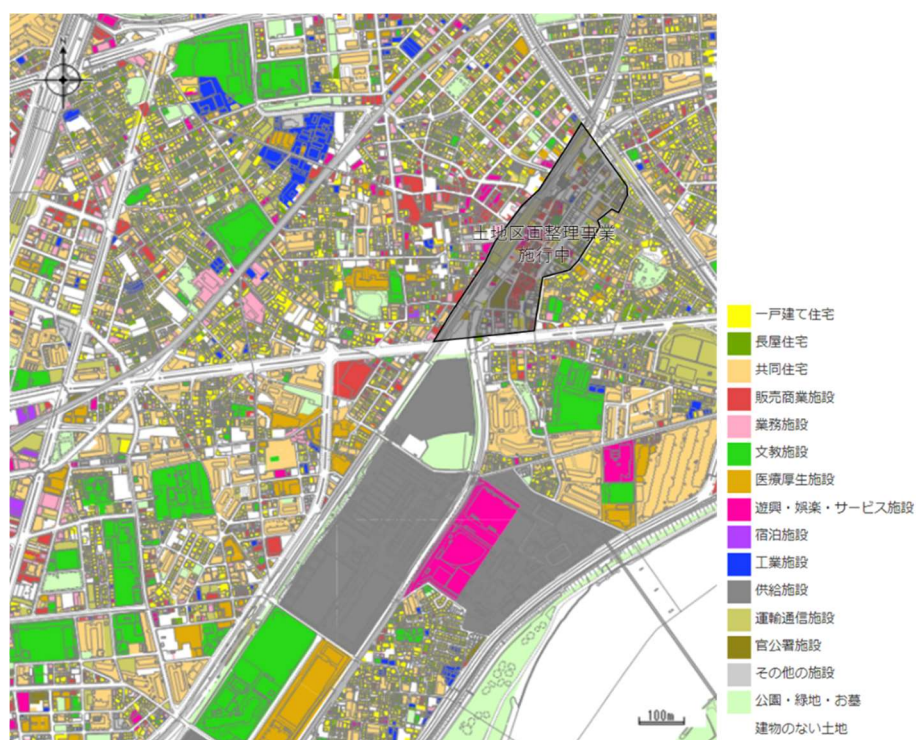


図 3-3-8 淡路駅エリア周辺の用途地域



出典 令和 3 年度土地利用現況調査

図 3-3-9 淡路駅エリア周辺の土地利用現況



図 3-3-10 淡路駅エリア周辺の建物の概況

3. 2. 機能向上に向けたまちづくりの基本的な進め方

新幹線駅との近接性や交通利便性の高さと、広大な将来開発用地を最大限に活かして、「新大阪駅エリアの補完」と「淡路駅エリアとしてのまちづくりの独自性」の観点から、3つの都市機能(交流促進・交通結節・都市空間)を導入・集積し、淡路駅エリアの拠点性のさらなる向上を図るとともに、だれもが住みやすく楽しく暮らせるまちづくりを進める。

また、エリア全体の人の流れを強化して、広域的な人の流れを新大阪駅エリアから淡路駅エリアへ呼び込むとともに、将来開発用地における新たなにぎわいと、駅を中心とした商店街などのにぎわいの連携による相乗効果を図り、エリア全体としての価値を高め、来訪者や地域住民にとって魅力ある、駅まち一体となった人中心の居心地のよい空間づくりをめざす。

なお、まちづくりを進めるにあたっては、エリア周辺の土地利用や、新大阪駅エリアの動き(新たな新幹線整備など)を踏まえることとする。

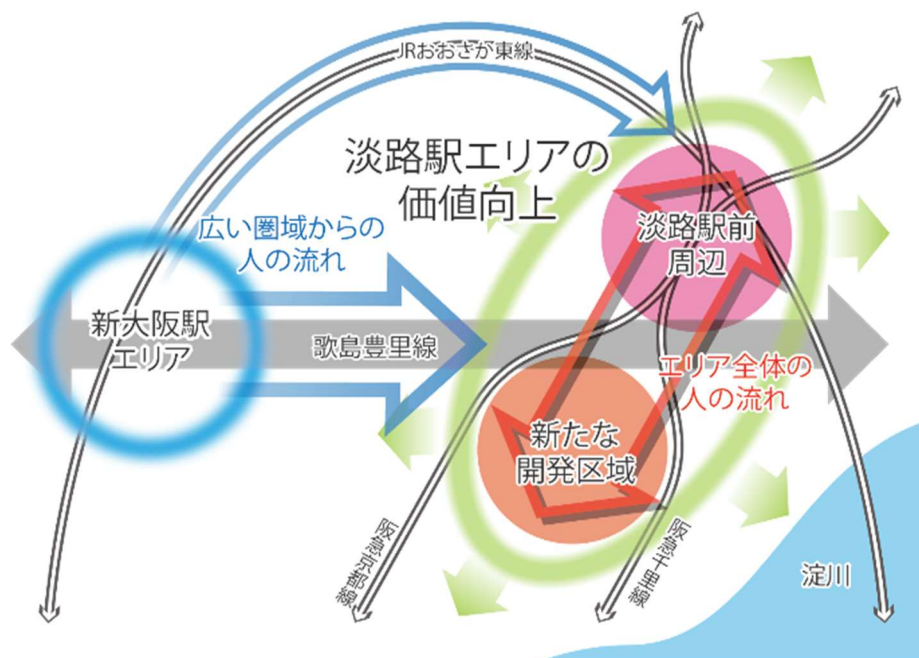


図 3-3-11 淡路駅エリアのまちづくりのコンセプト

① 都市機能の向上を図るゾーン

広い圏域からの人の流れと、4駅からの移動利便性を考慮し、4駅および各駅により囲まれた将来開発用地の周辺を、都市機能の向上を図るゾーンとする。

特に、柴島浄水場開発用地や阪急京都線・千里線の高架下空間において重点的に都市機能の向上を図り、新大阪駅エリアとのアクセス機能の強化や、広いエリア内の回遊性・一体性を高めるハード整備・ソフト施策を展開して、4駅と連携した駅まち一体空間を形成する。

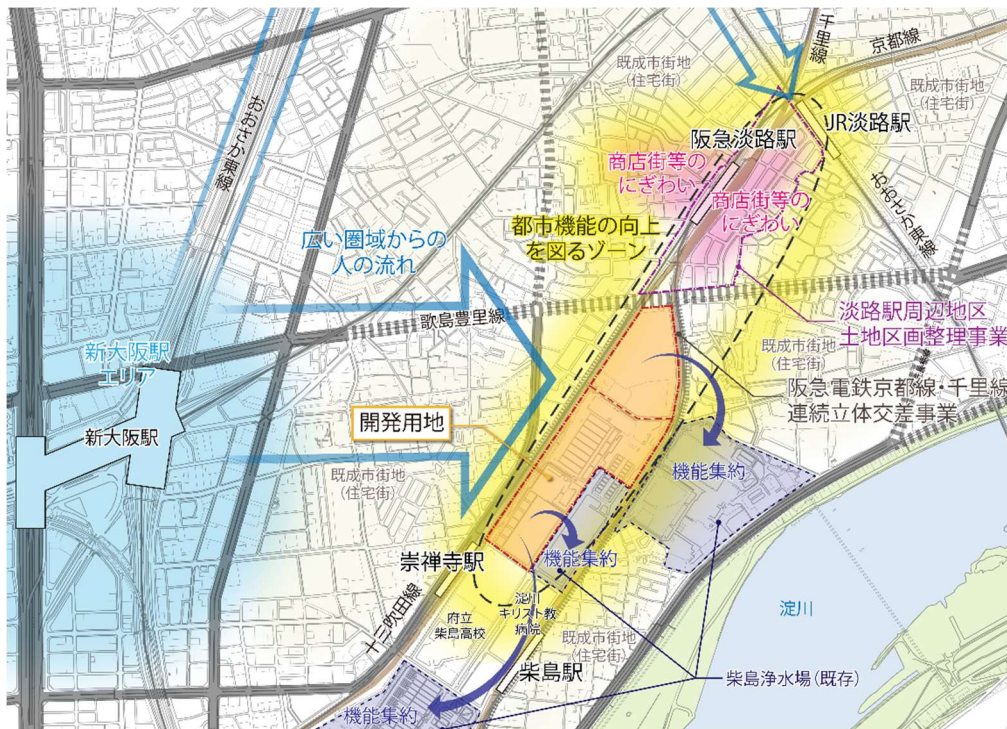


図 3-3-12 都市機能の向上を図るゾーン

② ハード整備の進め方

4 駅および将来開発用地を中心に、歩行者空間の形成・道路交通ネットワークの形成を図り、広大な将来開発用地を活かしたゆとりのある駅まち一体の空間形成と、エリア価値を高める機能の集積を図る。

○新たな機能集積による拠点性の向上

- ・柴島浄水場開発用地プロジェクト
- ・阪急連立関連開発プロジェクト

○にぎわいを広げるネットワークの形成

- ・駅まち一体歩行者空間形成プロジェクト
- ・道路交通ネットワーク形成プロジェクト

③ ソフト施策の進め方

ハード整備と連携し、質の高い空間の創出やエリアの活性化を持続的に行っていくための仕組みの構築を図る。

4. ハード整備の取組

4. 1. 新たな機能集積による拠点性の向上

柴島浄水場の機能集約により生まれる柴島浄水場開発用地や、阪急連立により生まれる高架下空間などの将来開発用地において、多種多様な都市機能の導入による土地の高度利用を進めることで、駅周辺の商店街等のにぎわいと一体となって駅からまちへ人を呼び込み、にぎわいのさらなる創出を図る。

さらに、昨今の社会状況や社会的要請を踏まえた様々な取組(まちづくり DX・GX、万博レガシーの実装・活用など)を進め、エリア全体の価値向上や、周辺のまちと一体となって持続的に発展していくまちづくりの実現をめざす。

本エリア計画では、開発の具体化に向けた検討の方向性をとりまとめ、導入する都市機能の内容が具体化するタイミングに本格的な検討を進める。



図 3-3-13 まちづくりDX のイメージ(「まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン[ver1.0]」/令和4年7月 国交省)より引用)

まちづくりGX※の例

・都市緑地の確保

・エネルギーの面的利用



※気候変動への対応や生物多様性の確保など地球規模課題の解決や人々の Well-being の向上を図るため、グリーンインフラとして多様な機能を有する都市の緑地の確保や都市におけるエネルギーの有効活用などに取り組むこと。

図 3-3-14 まちづくりGX の例(「第 25 回都市計画基本問題小委員会 資料1/令和5年10月26日」より引用)

4. 1. 1. 柴島浄水場開発用地プロジェクト

① 基本的な考え方

柴島浄水場開発用地(約 12ha)が新大阪駅周辺地域において最大の開発用地であることを活かし、新大阪駅エリアの広域的な役割や機能の補完、淡路駅エリアの活性化の両視点から機能集積を図る。淡路駅エリアの拠点性向上を牽引するプロジェクトとして、多種多様な都市機能を導入し、土地の高度利用を図ることにより、駅からまちへ人を呼び込むメインコンテンツとする。

特に、グランドレベルについては、空間的なゆとりを活かしながら人中心の空間づくりを進め、公共空間と民間敷地とで一体となって、歩行者が回遊しやすい、にぎわい・みどり・潤いのあふれたゆとりのある空間を設ける。

また、後述する阪急連立関連開発プロジェクトと連携して、隣接・近接する高架下と一体的に空間を検討し、効率的な土地利用を図るとともに、だれもが利用しやすい快適な空間づくり・環境づくりをめざす。

【主な検討項目】

■空間のゆとりを活かした多種多様な機能導入の検討

(例) 民間都市開発における大規模集客施設、業務・商業、住宅などの機能
人々の交流や防災に資する、広場・滞留空間などのオープンスペース

② 検討における留意事項

- ・多様な機能導入の可能性を踏まえた街区形成
- ・周辺の土地利用との関係性(駅周辺のにぎわいとの連携、周辺地域の住環境)



図 3-3-15 柴島浄水場開発用地プロジェクトのイメージ

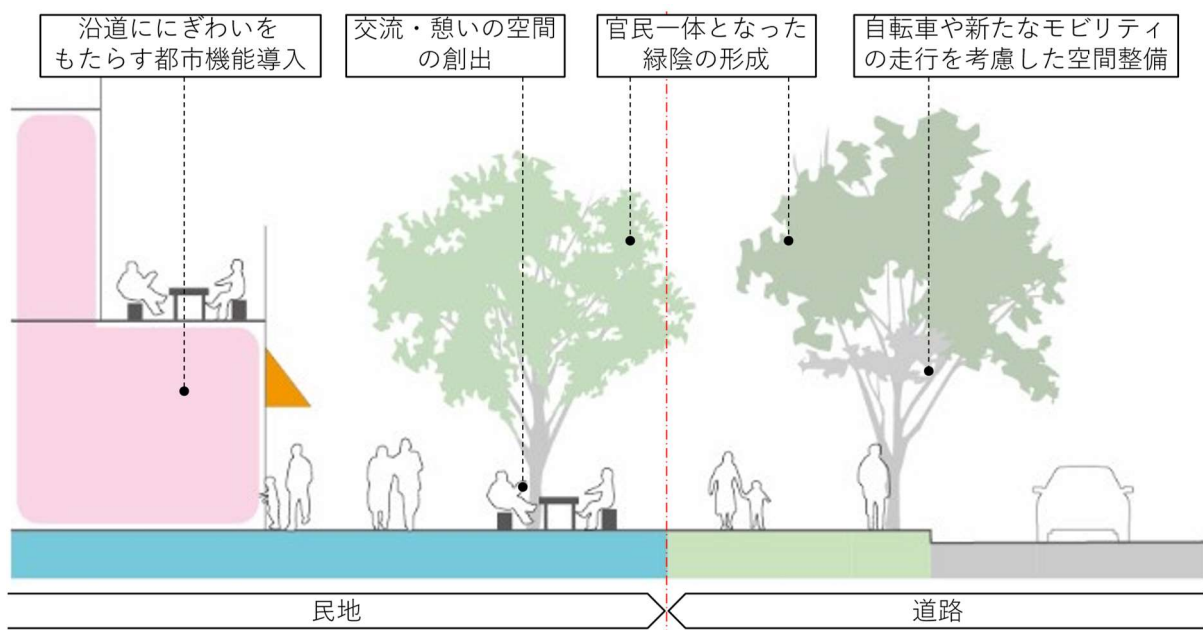


図 3-3-16 人中心の空間づくりのイメージ

4. 1. 2. 阪急連立関連開発プロジェクト

①基本的な考え方

阪急連立により生まれる高架下空間や線路跡地などにおいて、立地や周辺開発の状況などに応じた機能の導入により、エリアの価値向上と地域ニーズへの対応を図る。

【主な検討項目】

■駅周辺において想定される用途

- ・駅との直結性や近接性を活かしたにぎわい機能
- ・駅利用者や地域住民向けの機能
- ・エリア内の回遊性を高める交通結節機能

(例)駅利用者や地域住民向けの生活利便施設

駅へつながる連続的な歩行・滞留空間

駐輪場・シェアサイクルポートなどの交通結節施設 など

■柴島浄水場開発用地周辺において想定される用途

- ・柴島浄水場開発用地プロジェクトと連携しながら、一体性・連続性を確保した機能
- ・エリア内の回遊性を高める交通結節機能

(例)柴島浄水場開発用地へのアプローチ空間

柴島浄水場開発用地と高架下空間の一体的なオープンスペース

駐輪場・シェアサイクルポートなどの交通結節施設 など

②検討における留意事項

- ・周辺の土地利用との関係性(駅周辺のにぎわいとの連携、周辺地域の住環境)
- ・快適な歩行環境の確保(側道への通過交通の抑制など)
- ・側道整備との連携



図 3-3-17 阪急連立関連開発プロジェクト

(参考)高架下空間の利活用の事例

■阪急電鉄 洛西口駅周辺の事例

阪急京都線(洛西口駅付近)連続立体交差化事業により生み出された空間において、商業系施設や公共施設、オープンスペース等に利活用されている。



商業系施設
(物販・飲食・サービスなど)



地域利便・交流施設
(保育・地域活動など)

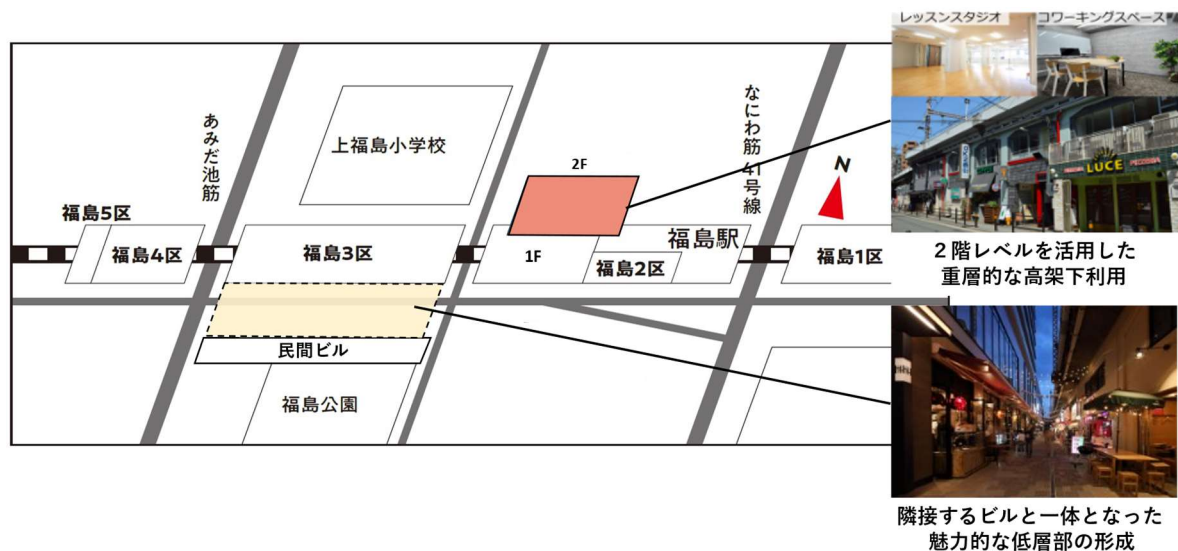


オープンスペース

(資料提供:阪急電鉄、施設提供:京都市)

■西日本旅客鉄道 福島駅周辺の事例

JR 福島駅周辺の高架下空間の利活用として、2階レベルを活用した重層的な高架下利用が行われている。また、隣接ビルと一体となった面的な開発により、グランドレベルの歩行者空間に面するように店舗が設置され、魅力的な低層部を形成している。



2階レベルを活用した
重層的な高架下利用



隣接するビルと一体となった
魅力的な低層部の形成

(資料提供:JR 西日本不動産開発)

4. 2. にぎわいを広げるネットワークの形成

柴島浄水場開発用地、阪急連立関連開発用地における機能集積や、エリア内で進められているハード整備事業(連続立体交差事業、土地区画整理事業、都市計画道路整備事業)と連携しながら、エリア全体のネットワークを形成し、回遊性を向上させることで、新たな開発区域におけるにぎわいと、淡路駅前の商業エリアなどのにぎわいとの連携強化を図る。さらに、エリア間のネットワークの強化を図ることにより、移動の利便性向上はもとより、エリア全体の魅力向上につなげる。

ネットワークの形成に関しては、前述した将来開発用地における機能集積と一体的に進めることを基本とし、将来開発用地における導入機能の内容の具体化にあわせて検討を深度化させる。

4. 2. 1. 駅まち一体歩行者空間形成プロジェクト

①基本的な考え方

エリア内にある 4 駅や、商店街を含む淡路駅周辺、新たな開発区域を自由に往来できる歩行者ネットワークを整備し、エリア内の歩行者の回遊性の向上を図る。さらに、グランドレベルでの公共空間と民間敷地が一体となった人中心の空間形成(歩行・滞留機能の確保)により、滞留できる空間、にぎわいの広がりを生み出し、エリア全体の魅力向上を図る。

【主な検討項目】

■南北歩行者ネットワークの形成

周辺駅や淡路駅前周辺(商店街など)、新たな開発区域をつなぎ、エリア内の回遊性を高め、にぎわいの連携強化を図る。

■東西歩行者ネットワークの形成

阪急連立による道路整備や、将来開発用地の利活用と連携しながら、鉄道や浄水場施設によって生じていた地域の分断を解消し、地域間のつながりの強化を図る。

また、淀川方面へのアクセス性の向上も見据えて検討を進める。

■グランドレベルの魅力ある人中心の空間形成

柴島浄水場開発用地を中心に、グランドレベルにおいて、空間的なゆとりを最大限に活かした魅力ある歩きやすい空間を創出するとともに、歩行者動線と接続・一体化した滞留・憩いの空間の確保により、居心地がよく歩きたくなるまちなかの形成を図る。

②検討における留意事項

- ・歩行者ネットワークと滞留空間の適正な配置
- ・側道の安全な横断方法の検討
- ・整備・維持管理・利活用主体の整理
- ・放置自転車対策

■交通結節機能の導入

前述のエリア内交通・エリア間交通の拠点として、多様な交通手段の導入にあわせて、柴島浄水場開発用地内における交通結節機能の導入について、淡路駅前広場との連携や役割分担等を踏まえて検討を進める。

■通過交通の抑制

道路を適切に配置し、ネットワークを構成することによって、エリア内の通過交通を抑制し、周辺の住環境の保全や、エリア内の快適性・安全性の向上につなげる。

②検討における留意事項

- ・円滑な自動車交通アクセスの確保と周辺の住環境に留意したルートの誘導
- ・交通結節施設における乗り換え利便性、バリアフリーの確保
- ・駐輪場の配置を踏まえた自転車ネットワーク

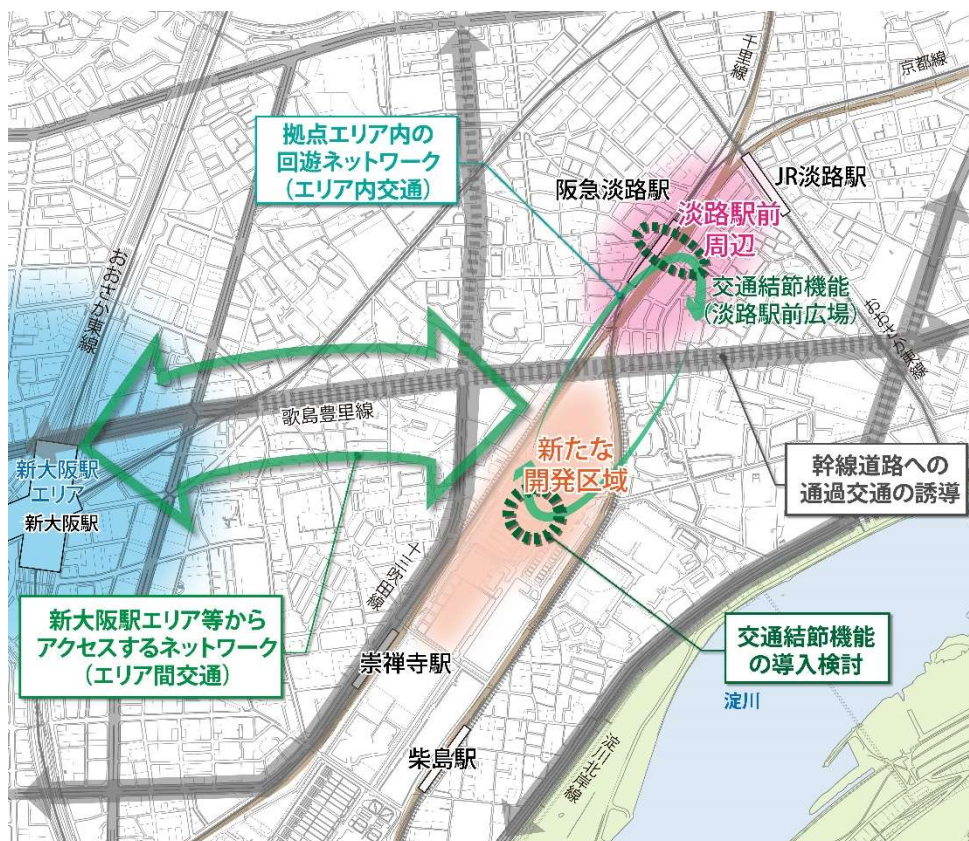


図 3-3-19 道路交通ネットワーク形成プロジェクト

5. ソフト施策の取組

新たな駅まち一体空間の整備（ハード整備）と連携し、快適で質の高い空間の創出やエリアの活性化などを持続的に行っていくため、地域の日常的なにぎわいや地域活動の魅力を活かしながら、まちに訪れる人々（交流人口）の増加を見据え、多種多様な取組や実施主体について検討を進める。

なお、実施主体については、民間都市開発と合わせたエリアマネジメントの導入を想定しながら検討を進める。

6. 民間都市開発の機運の醸成に向けたさらなるプロモーションの展開

本方針（全体構想と淡路駅エリア計画）を用いて、まちづくりが動き出すことを幅広い世代や対象へ発信し、大阪府民、市民はもとより国内外に広く知ってもらうことにより、民間都市開発の機運のさらなる醸成、新たな事業の創出、人の集積などの動きを作り出す。

あわせて、淡路駅エリアにおいて導入を図る都市機能について整理した上で、PR の手法（対象や媒体など）を検討したのちに、まちづくりの段階・状況等に合わせた戦略的かつ効果的な PR を展開していく。

7. 今後の進め方

当面は、既に進行している阪急連立や淡路区画などの基盤整備の進捗を踏まえながら、高架下利用や交通結節機能の検討など、先行して具体化できるプロジェクトから、地域とも連携しながら検討を進める。また、6.に記載する PR の取組により民間都市開発の機運醸成を図るとともに、将来開発用地における開発手法について検討を進め、柴島浄水場の機能集約の進捗や、まちづくりの方向性、各種プロジェクトなどがより具体化したタイミングで、将来的な都市再生緊急整備地域の指定を見据えて、エリア計画を更新する。