

# 中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画を策定しました

堺市では、令和6年5月に策定しました「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」を踏まえ、交通結節機能の最適化や民間活力を導入した都市機能の強化等、都市拠点にふさわしい魅力ある中百舌鳥駅北側駅前空間の具現化に向け、「中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画」を策定しました。

## 1 名称

中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

## 2 計画の対象区域

現在の中百舌鳥駅前北側広場（右図赤枠内）

## 3 計画の内容（抜粋）

### 【駅前広場の再整備のコンセプト】

つなぐ場 -ひとが集い、つながる駅前空間-

### 【再整備の方向性】

交通結節機能の最適化と交通利用環境の改善

公民連携による活力や魅力の創出

### 【コンセプトの実現に向けた再整備の考え方】

#### ○交通結節機能の最適化

交通実態調査や将来想定される開発による利用者増加の予測等も踏まえて交通処理機能の施設の規模や配置を検討

#### ○交通利用環境の改善

乗継利用者等の安全・安心で利便性が高いひとの動線確保と、駐輪場をはじめ駅前広場内の各施設の適正な配置を検討

#### ○拠点施設の整備

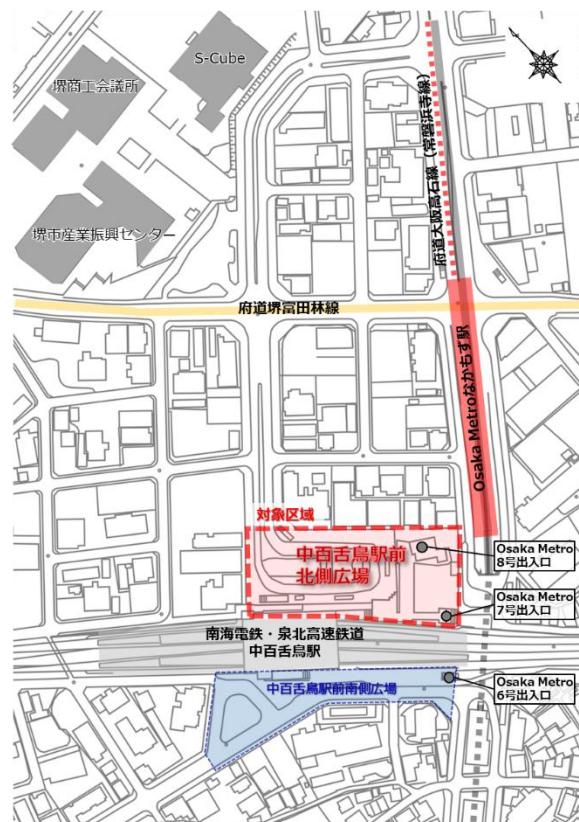
活力や魅力を創出するため、民間活力の導入により商業・業務・多様なひとが交流する機能をもつ拠点施設の整備を検討

#### ○ひとの交流や活動の促進

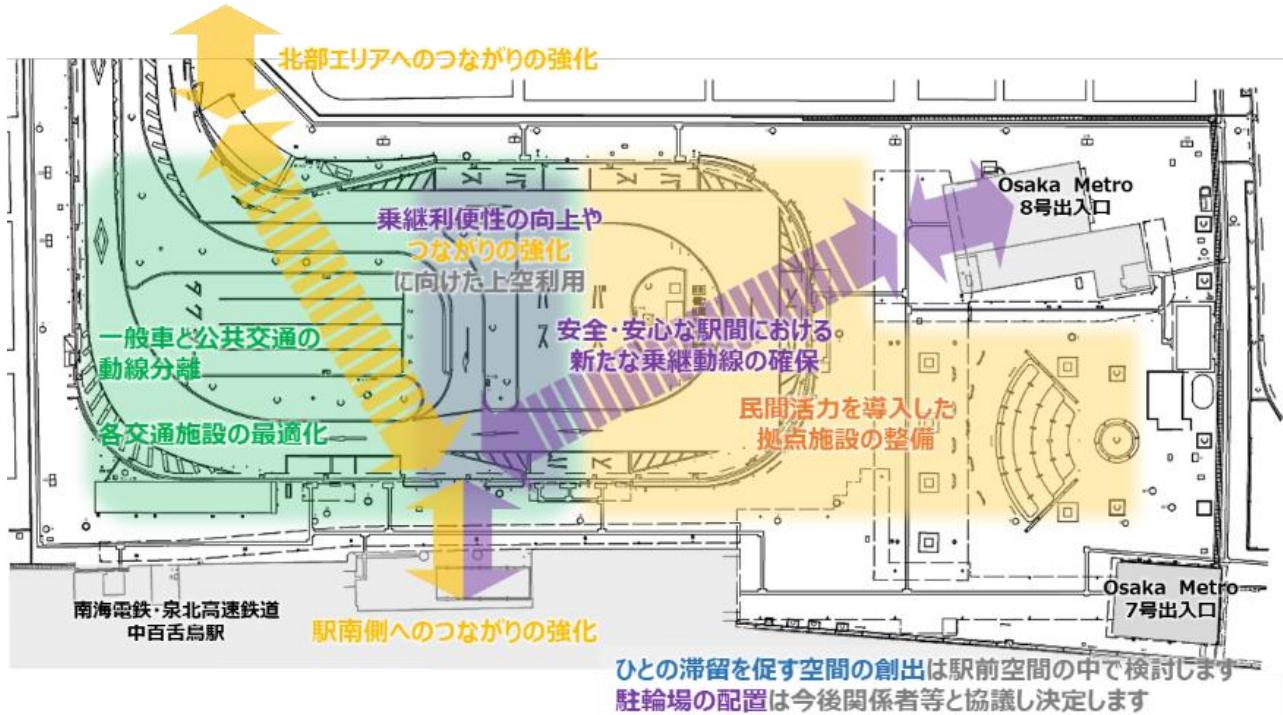
民間活力の導入によりひとの交流や活動を促す滞留空間の創出を検討

#### ○周辺へのつながりの強化

エリア全体の活性化に寄与するように駅前広場を起点とした周辺への回遊性を向上させる動線を検討



【中百舌鳥駅前北側広場再整備後の中百舌鳥駅北側駅前空間のイメージ（案）】



問い合わせ先

担当 課：建築都市局 都市整備部 中百舌鳥・拠点整備担当  
電 話：072-340-0389  
ファックス：072-228-7897

# 中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

## 【概要版】

令和6（2024）年12月 堺市

# 中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画 概要版

## 策定にあたって

- 本市では、上位計画において「中百舌鳥イノベーション創出拠点の形成」をめざしており、その実現に向け、令和6（2024）年5月に「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」（以下、「基本方針」という。）を策定しました。
- 基本方針では、活性化にはエリア内でひとが魅力と価値を感じ、交流・活動が繰り広げられることが重要であり、駅・駅前広場・周辺市街地を一体的に捉えて都市機能強化や空間活用を図る「駅まち空間」として魅力を高め、ひとが交流・活動しやすいよう、ひと中心の視点で具体的な施策を実施することとしています。交通結節点であり多様な人々の行動の中心となる駅前広場エリアでは、ひとの交流・活動の中心となる拠点の形成を図るため、中百舌鳥駅北側駅前空間（以下、「駅前空間」という。）の再編をリーディングプロジェクトとしています。
- 「中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画」（以下、「本計画」という。）は基本方針を踏まえ、交通結節機能の最適化や民間活力を導入した都市機能の強化等都市拠点にふさわしい魅力ある駅前空間の具現化に向けた計画です。

## 上位計画等との関係

### 主な上位計画

堺市基本計画2025

堺市都市計画マスターplan  
堺市立地適正化計画

整合

中百舌鳥駅周辺活性化基本方針

整合

連携

その他計画  
堺市バリアフリー基本構想等  
堺産業戦略

## 中百舌鳥駅周辺活性化基本方針

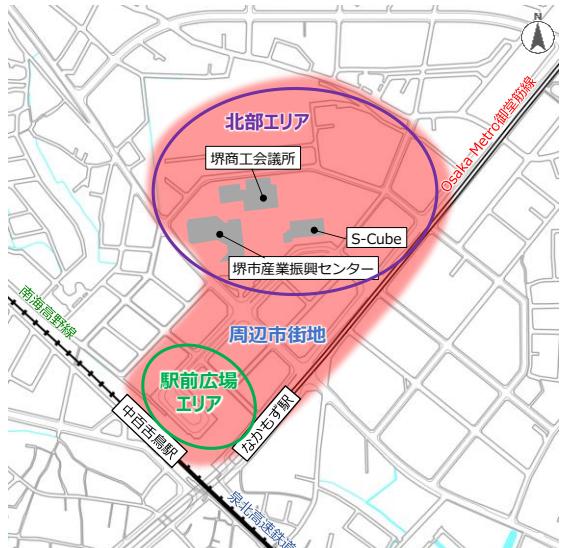


図 基本方針の概ねの対象エリア



図 駅前広場と民間施設の整備イメージ

## 対象区域

- 本計画の対象区域は現在の駅前広場（下図の赤枠）の範囲とします。



## 中百舌鳥駅北側駅前空間の役割と取組

- 上位計画の整理による駅前空間の役割とその実現に向けた取組は下記のとおりです。

### 駅前空間の役割と取組

#### 駅前空間の役割

- 円滑かつ効率的な交通処理機能
- 多様なひとの活動・交流の場

#### 駅前空間の役割の実現に向けた取組

- ロータリー機能の最適化
- 駐輪場等の駅前広場施設の適切な配置や規模への見直し
- 駅間における乗継利便性の向上
- 安全快適な歩行者動線の整理
- 駅まち空間の核となる魅力ある施設の整備
- ひとが交流や活動ができる空間の形成
- 周辺との回遊性の向上

## 中百舌鳥駅前北側広場再整備のコンセプトと方向性

### 再整備のコンセプト

## つなぐ場

### 一ひとが集い、つながる駅前空間一

- 交流が生まれる「ひと」と「ひと」をつなぐ
- 活動が生まれる「ひと」と「機会（サービス・情報・空間）」をつなぐ
- 交通利便性を高める「ひと」と「駅」をつなぐ
- 駅まち空間として「ひと」と「駅周辺」をつなぐ

### 再整備の方向性

交通結節機能の最適化  
と交通利用環境の改善

公民連携による  
活力や魅力の創出

### コンセプトの実現に向けた再整備の考え方

#### 交通結節機能の最適化

交通実態調査や将来想定される開発による利用者増加の予測等も踏まえて交通処理機能の施設の規模や配置を検討します。

#### 交通利用環境の改善

乗継利用者等の安全・安心で利便性が高いひとの動線確保と、駐輪場をはじめ駅前広場内の各施設の適正な配置を検討します。

#### 拠点施設の整備

活力や魅力を創出するため、民間活力の導入により商業・業務・多様なひとが交流する機能をもつ拠点施設の整備を検討します。

#### ひとの交流や活動の促進

民間活力の導入によりひとの交流や活動を促す滞留空間の創出を検討します。

#### 周辺へのつながりの強化

エリア全体の活性化に寄与するように駅前広場を起点とした周辺への回遊性を向上させる動線を検討します。

## 検討フロー

### 中百舌鳥駅前北側広場再整備の検討

[1] 駅前広場計画指針に基づくロータリーにおける基本的な交通処理機能の施設数の整理

[2] 施設配置の検討

[3] ロータリーのゾーニング

[4] 駅前広場の再整備に伴う機能の拡充等

中百舌鳥駅前北側広場再整備後の駅前空間のイメージ

# 中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画 概要版

## [1] 駅前広場計画指針に基づくロータリーにおける基本的な交通処理機能の施設数の整理

- 駅前広場計画指針に基づき、令和4（2022）年10月に駅前広場で実施した交通実態調査（以下、「交通実態調査」という。）や将来想定される開発による利用者増加の予測等も踏まえてロータリーにおける基本的な交通処理機能の施設数を算出します。
- 将来の駅前広場利用者数は中百舌鳥エリアの活性化に向けた取組により現況の駅前広場利用者数を維持する見込みとして、開発により将来増加すると見込まれる駅前広場利用者数（※）を加えて算出します。
- （※）堺市立地適正化計画で定めた都市機能誘導区域のうち駅北側における範囲での「駅周辺の低未利用地の整備」、「北部エリアの整備」及び「駅前広場における拠点施設の整備」の開発により将来増加すると見込まれる駅前広場利用者数

### 将来の駅前広場利用者数

項目	利用者数（人/日）
現況の駅前広場利用者数	59,690
開発により将来増加すると見込まれる駅前広場利用者数	20,100
将来の駅前広場利用者数	79,790



図 将来増加すると見込まれる駅前広場利用者数を検討する対象範囲

算出した将来の駅前広場利用者数や交通実態調査等により、将来必要となる交通処理機能の施設数を算出し、また関係者等と協議し必要な交通処理機能の施設数を下表のとおり見直しました。

### 交通処理機能施設の施設数

交通処理機能	現況の施設数（台）	算出結果（台）	交通実態調査等により見直した結果（台）（※1）
バス	乗り場	2	1
	降り場	2	1
	待機場	2	-（※2）
タクシー	乗り場	1	1
	降り場	1	1
	待機場	16	3
一般車	乗降場	0	-（※2）

（※1）引き続き関係者等と協議し最終決定します。

（※2）基本的な交通処理機能ではないため算出ていません。

## [2] 施設配置の検討

- 円滑かつ効率的な交通処理機能の実現に向け、ロータリーにおける施設配置の考え方を整理します。

### ロータリーの形状

円滑な交通処理機能の確保には公共交通と一般車が混在する車両動線を整理する必要があり、ロータリーの形状について下表のとおり3案で比較検討した結果、案cの形状を基本として検討を進めます。なお、荷捌きスペースは快適な歩行空間や円滑な道路交通の確保に向けてその考え方等を今後整理します。

比較項目	案a		案b		案c		
歩行者の安全性	駅前空間が車路によって分断されるため、歩行者による車路の横断が発生する	×	歩行者による車路の横断が発生しない	○	歩行者による車路の横断が発生しない	○	
車のアクセシビリティ	公共交通	府道大阪高石線（常磐浜寺線）側道からは府道堺富田林線へ左折進入しかできず、東方面への利便性が低下する	△	駅前広場から周辺への移動がスムーズにできる	○	駅前広場から周辺への移動がスムーズにできる	○
	一般車	府道大阪高石線（常磐浜寺線）側道からは府道堺富田林線へ左折進入しかできず、東方面への利便性が低下する	△	府道大阪高石線（常磐浜寺線）側道からは府道堺富田林線へ左折進入しかできず、東方面への利便性が低下する	△	府道大阪高石線（常磐浜寺線）側道からは府道堺富田林線へ左折進入しかできず、東方面への利便性が低下する	○
総合評価		×		△		○	

### 施設配置の考え方

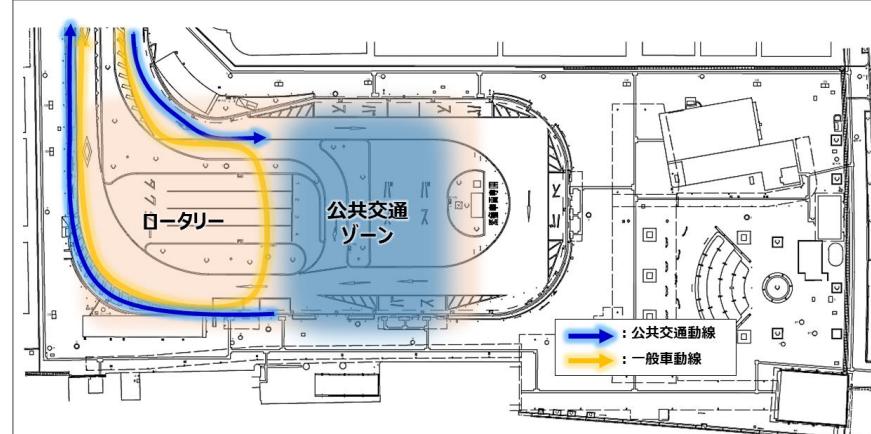
#### 公共交通の円滑化

バスとタクシーの乗降場等へ一般車が進入し円滑な運営を妨げていることから、一般車と公共交通の動線分離を検討します。また、公共交通の乗降場は可能な限り駅に近接した位置への配置を検討します。

#### 一般車の乗降場等の配置

駅への送迎を目的とする一般車の乗降場等は、その利用特性やロータリーの交通処理能力を踏まえて関係者と協議し配置及び規模を検討します。なお、高齢者や障害のある方等の利用も想定しバリアフリー動線から近い位置への配置も考慮します。

## [3] ロータリーのゾーニング



なお、詳細は関係者等と協議し決定します。

# 中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画 概要版

## 【4】駅前広場の再整備に伴う機能の拡充等

### ▶ 駐輪場の配置

駐輪場の配置は現状の利用状況やシェアサイクルの活用の可能性等を踏まえて検討します。なお、配置先（駅前広場、駅南側、北部エリア等）は、今後関係者等と協議し決定します。

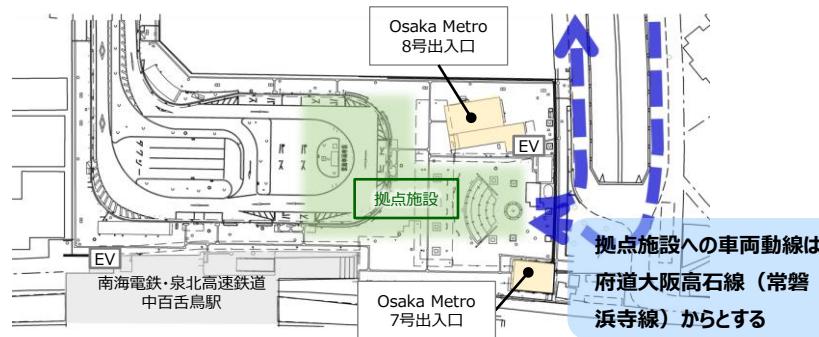
### ▶ 公衆トイレや喫煙スペースの配置

施設の管理者と協議し各機能を確保します。

特に喫煙スペースは駅前空間の再編による人流の変化を見据えて受動喫煙の影響が少ない配置を検討します。

### ▶ 民間活力を導入した拠点施設の整備

駅前広場の再整備にあわせて駅前空間を活用してイノベーション創出と中百舌鳥駅周辺の活性化に資する商業、業務及び多様な交流機能を有する民間活力を導入した拠点施設を整備します。なお、駅前広場に面した土地における接道等を考慮し拠点施設の整備範囲や施設への車両動線は下図のとおりとします。



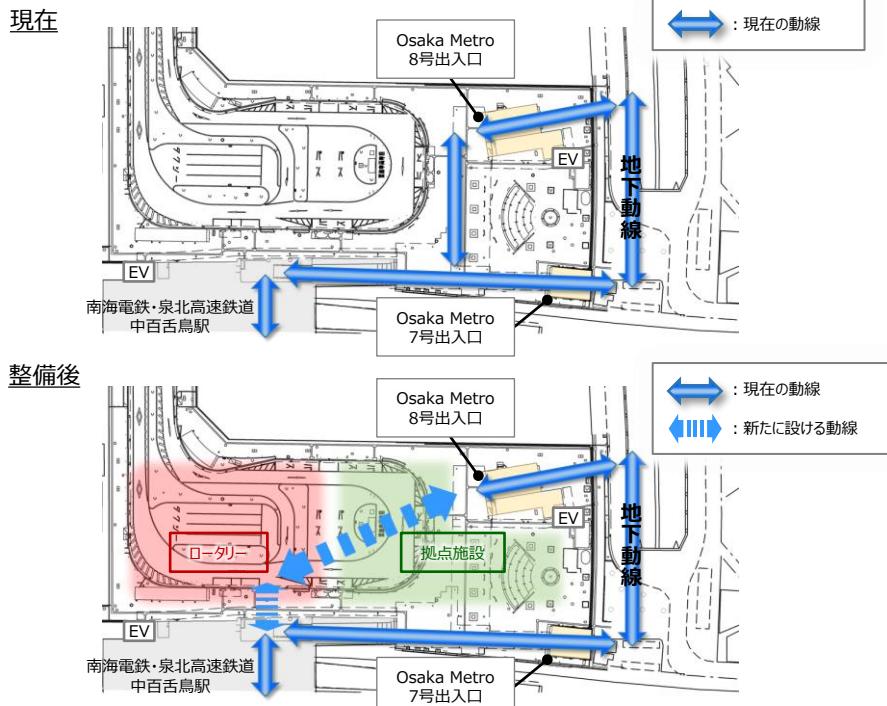
### ▶ 滞留空間の創出

公民連携によりひとの交流や活動を促すひとが滞留したくなる空間を創出します。

### ▶ 安全快適で使いやすい乗継動線

中百舌鳥駅となかもず駅間では、中百舌鳥駅の改札階からロータリーの上空や拠点施設を経由してOsaka Metro 8号出入口方面をつなぐ乗継動線を新たに設けて歩行者の安全快適な動線を確保します。また、高齢者や障害のある方等も含めた使いやすいバリアフリー動線を確保します。さらに、乗継動線の整備等にあわせて道路の美化化を検討します。

なお、駅前空間の再編とあわせた駅施設等の改良などの取組として、Osaka Metro では改札やエスカレーターの増設による乗継時間の短縮等の乗継改善について検討しています。



### ▶ 周辺へのつながりの強化

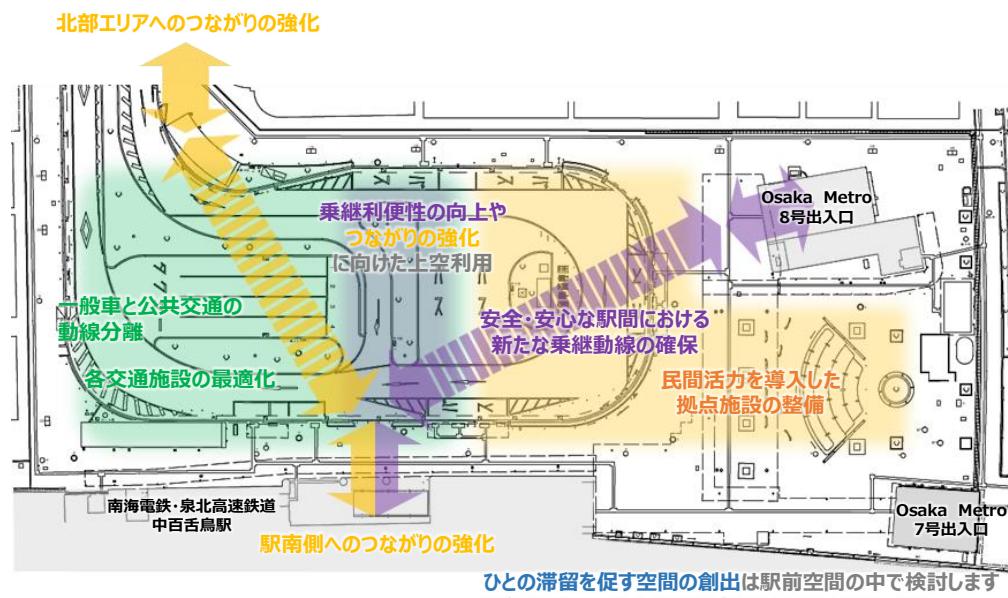
駅まち空間として北部エリア等との一体性や駅南側とのつながりを強化するため、ロータリーの上空や拠点施設を経由して周辺への回遊性を高める歩行者動線を確保します。また、中百舌鳥駅周辺エリアへのアクセス手段のひとつとして、シェアサイクルだけでなく、今後次世代モビリティ等の活用ができるように駅前空間を再編します。



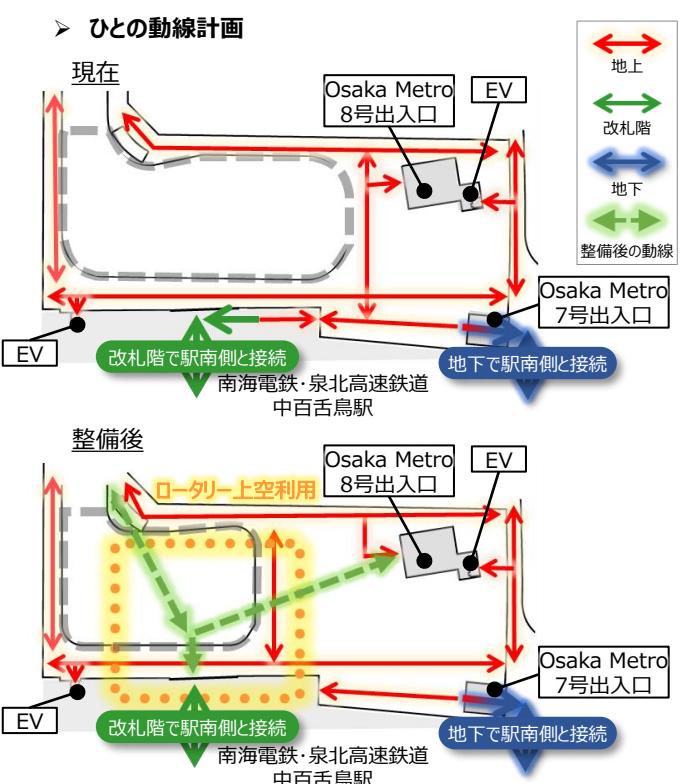
## 中百舌鳥駅前北側広場再整備後の駅前空間のイメージ

- コンセプトの実現に向けた再整備の考え方及びその検討結果に基づく駅前広場再整備後の駅前空間のイメージ（案）は下図のとおりです。

### ▶ 駅前広場再整備後の駅前空間のイメージ（案）



### ▶ ひとの動線計画



## 中百舌鳥駅前北側広場の再整備に向けて

### ▶ 都市計画変更

変更する都市計画	変更の考え方
①中百舌鳥駅前線（中百舌鳥駅前北側交通広場）	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場区域の縮小と駅前広場の立体利用範囲の設定等</li> </ul>
②中百舌鳥駅第3自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該駐輪場の利用状況等を踏まえた駐輪場の適正配置</li> </ul>
③中百舌鳥駅前地区地区計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築制限、容積率や斜線制限の緩和等</li> <li>立体道路制度を活用した場合の駅前広場の立体利用範囲の設定、乗継経路等の地区施設等への位置づけ</li> </ul>

### ▶ 今後の流れ

基本方針の事業展開のロードマップに示す駅前広場の再整備のスケジュールと民間活力を導入した拠点施設整備を実施する事業者公募及び都市計画決定の関係は図4-3のとおりです。なお、詳細なスケジュールは今後関係者等と協議し決定します。

まずは、都市計画変更の考え方を整理し、事業者公募を行います。拠点施設整備の計画と調整した上で都市計画決定を行う予定です。



中百舌鳥駅前北側広場

再整備基本計画

令和 6 (2024) 年 12 月

堺市

## 目 次

<b>1. はじめに</b>	<b>- 1 -</b>
1.1 策定にあたって	- 2 -
1.2 対象区域	- 3 -
<b>2. 中百舌鳥駅北側駅前空間の役割と取組</b>	<b>- 4 -</b>
2.1 中百舌鳥駅前の主な都市計画の変遷	- 5 -
2.2 中百舌鳥駅北側駅前の主な施設等の位置	- 6 -
2.3 中百舌鳥駅北側駅前空間の役割と取組	- 8 -
<b>3. 中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画</b>	<b>- 10 -</b>
3.1 中百舌鳥駅前北側広場再整備のコンセプトと方向性	- 11 -
3.2 検討フロー	- 12 -
3.3 中百舌鳥駅前北側広場再整備の検討	- 13 -
3.4 中百舌鳥駅前北側広場再整備後の駅前空間のイメージ	- 24 -
<b>4. 中百舌鳥駅前北側広場の再整備に向けて</b>	<b>- 25 -</b>
4.1 都市計画変更	- 26 -
4.2 今後の流れ	- 27 -

# 1. はじめに

---

1.1 策定にあたって

1.2 対象区域

# 1.はじめに

## 1.1 策定にあたって

- 本市では、中百舌鳥駅が大阪都心部に直結した南部大阪一の乗降客数を誇る交通結節点であり、周辺にはS-Cube（さかい新事業創造センター）や大阪公立大学が立地するなどイノベーションの創出につながる多様なひとが集うポテンシャルを有していることから、上位計画において「中百舌鳥イノベーション創出拠点の形成」をめざしています。
- その実現に向けて中百舌鳥駅前北側広場（以下、「駅前広場」という。）の再整備や民間活力を導入した拠点施設の整備等による中百舌鳥駅北側駅前空間（以下、「駅前空間」という。）の再編、北部エリアの有効活用をはじめ中百舌鳥駅周辺エリアの活性化の方向を示し、民間投資の誘発等、多様な主体によるエリア全体の魅力と価値の向上を図るため、令和6（2024）年5月に「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」（以下、「基本方針」という。）を策定しました。
- 基本方針では、活性化にはエリア内でひとが魅力と価値を感じ交流・活動が繰り広げられることが重要であり、駅・駅前広場・周辺市街地を一体的に捉えて都市機能強化や空間活用を図る「駅まち空間」として魅力を高め、ひとが交流・活動しやすいようにひと中心の視点で具体的な施策を実施することとしています。交通結節点であり多様な人々の行動の中心となる駅前広場エリアでは、ひとの交流・活動の中心となる拠点の形成を図るために駅前空間の再編をリーディングプロジェクトとしています。

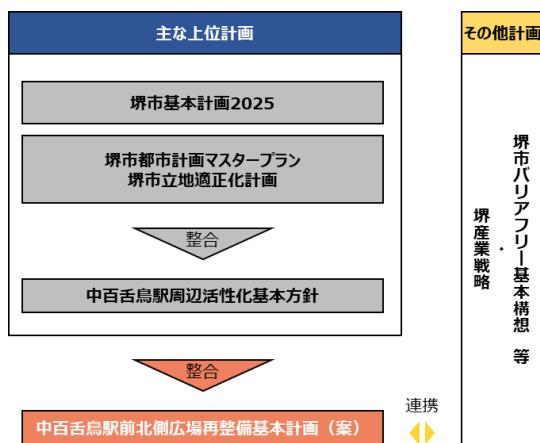


図 1-1 上位計画等との関係



出典：「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」（堺市）  
〔令和6（2024）年5月〕

図 1-2 基本方針の概ねの対象エリア

- 「中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画」（以下、「本計画」という。）は基本方針を踏まえ、交通結節機能の最適化や民間活力を導入した都市機能の強化等都市拠点にふさわしい魅力ある駅前空間の具現化に向けた計画です。



出典：「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」（堺市）  
〔令和6（2024）年5月〕

図 1-3 駅前広場と民間施設の整備イメージ



出典：「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」（堺市）  
〔令和6（2024）年5月〕

図 1-4 乗継改善と駅前広場での交流・活動イメージ

※パースは将来をイメージしたものであり確定したものではありません

# 1.はじめに

## 1.2 対象区域

- 本計画の対象区域は現在の駅前広場（図 1-5 の赤枠）の範囲とします。

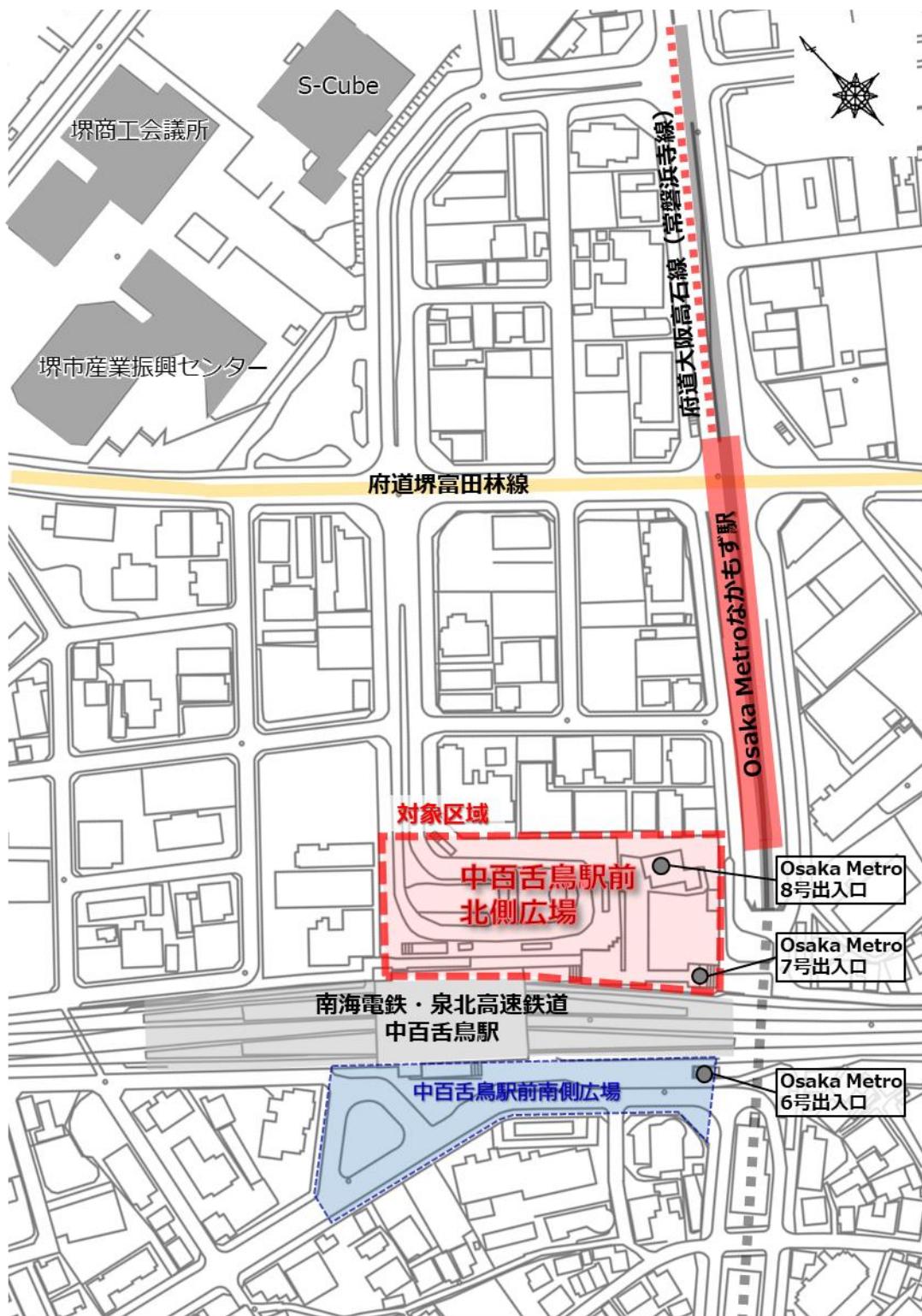


図 1-5 対象区域

## 2. 中百舌鳥駅北側駅前空間の役割と取組

---

- 2.1 中百舌鳥駅前の主な都市計画の変遷
- 2.2 中百舌鳥駅北側駅前の主な施設等の位置
- 2.3 中百舌鳥駅北側駅前空間の役割と取組

## 2. 中百舌鳥駅北側駅前空間の役割と取組

### 2.1 中百舌鳥駅前の主な都市計画の変遷

- 中百舌鳥駅前の主な都市計画の変遷は表 2-1 のとおりです。
- 中百舌鳥駅前北側交通広場は昭和 45 (1970) 年に土地区画整理事業とあわせて都市計画決定されて以降、Osaka Metro 御堂筋線の延伸計画や大阪府による中百舌鳥新都心への位置づけ等を前提に現在の規模・形状で計画・施工されました。

表 2-1 中百舌鳥駅前における主な都市計画施設等の変遷

年	内 容
昭和 45 (1970) 年	中百舌鳥駅前北側交通広場 (約 3,200 m <sup>2</sup> ) の都市計画決定 ※中百舌鳥駅前北側交通広場は都市計画道路中百舌鳥駅前線の一部として都市計画決定
昭和 55 (1980) 年	中百舌鳥駅前北側交通広場 (約 7,100 m <sup>2</sup> ) の都市計画変更 中百舌鳥駅前南側交通広場 (約 5,300 m <sup>2</sup> ) の都市計画決定 ※中百舌鳥駅前南側交通広場は都市計画道路中百舌鳥線の一部として都市計画決定
昭和 62 (1987) 年	中百舌鳥駅前地区地区計画の都市計画決定
平成 4 (1992) 年	中百舌鳥駅第 3 自転車駐車場 (約 2,000 台) の都市計画決定
平成 6 (1994) 年	中百舌鳥駅前南側交通広場の完成
平成 13 (2001) 年	中百舌鳥駅第 3 自転車駐車場の完成
平成 14 (2002) 年	中百舌鳥駅前北側交通広場の完成

- 中百舌鳥駅前における都市計画へ位置づけられた中百舌鳥駅前北側交通広場、中百舌鳥駅前南側交通広場及び中百舌鳥駅第 3 自転車駐車場（以下、「駐輪場」という。）の位置と中百舌鳥駅前地区地区計画の範囲は図 2-1 のとおりです。

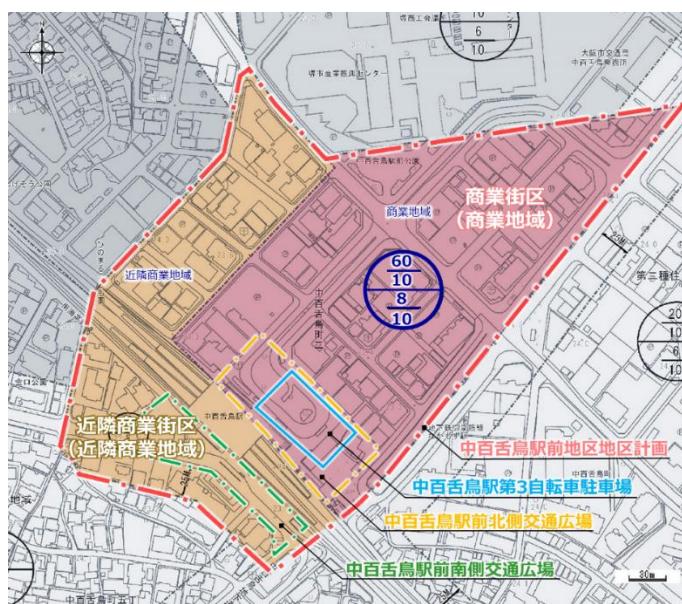
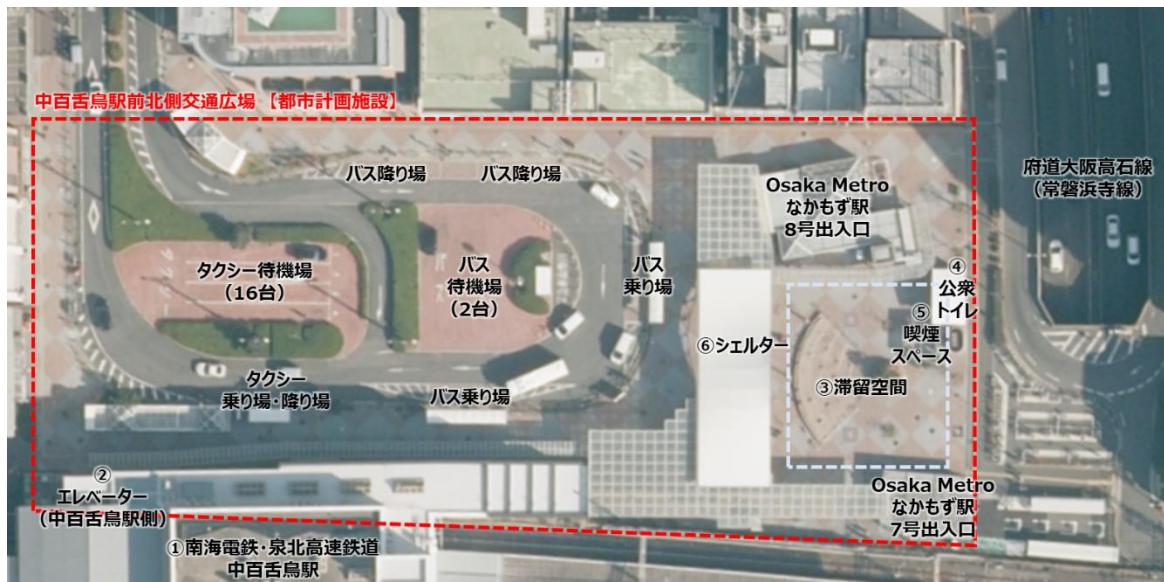


図 2-1 中百舌鳥駅前の都市計画

## 2.中百舌鳥駅北側駅前空間の役割と取組

### 2.2 中百舌鳥駅北側駅前の主な施設等の位置

- 地上にある主な施設等の位置は図 2-2 のとおりです。



堺市撮影の空中写真（令和5（2023）年撮影）を加工して作成

図 2-2 地上にある主な施設等の位置

<写真>

①中百舌鳥駅（全体）



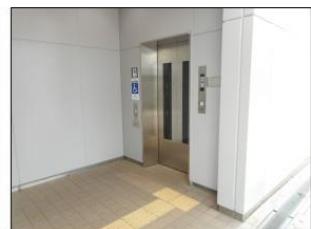
①中百舌鳥駅（改札）



①中百舌鳥駅（商業エリア）



②エレベーター（中百舌鳥駅側）



③滞留空間



④公衆トイレ



⑤喫煙スペース



⑥シェルター



## 2. 中百舌鳥駅北側駅前空間の役割と取組

- 地下及び地下につながる主な施設等の位置は図 2-3 のとおりです。

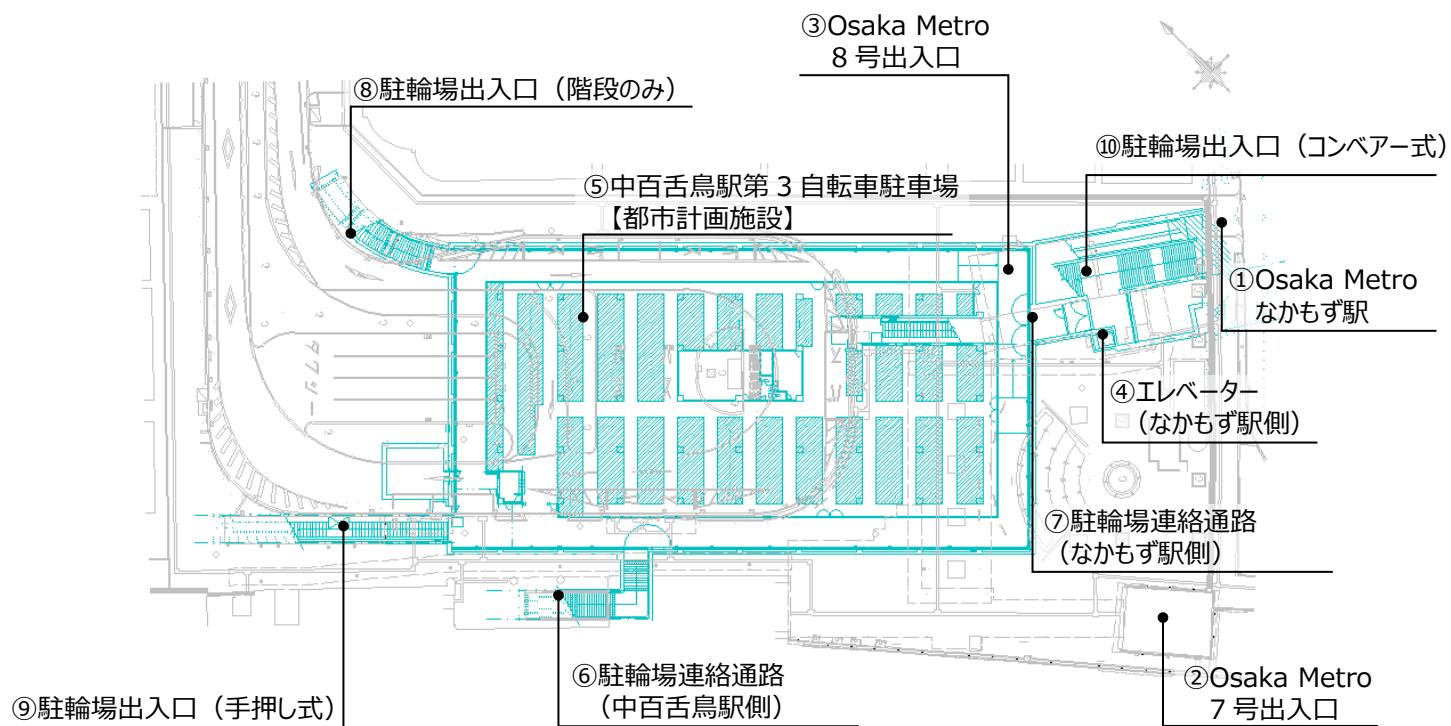


図 2-3 地下及び地下につながる主な施設等の位置

<写真>

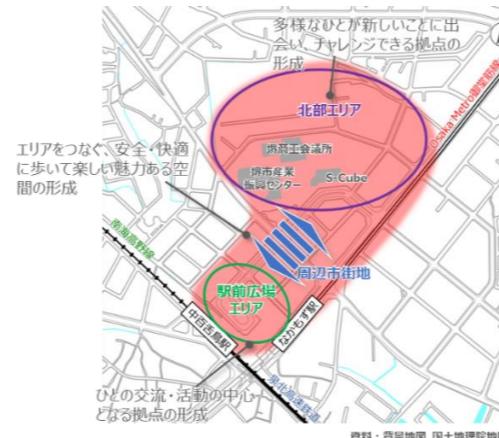


## 2.中百舌鳥駅北側駅前空間の役割と取組

### 2.3 中百舌鳥駅北側駅前空間の役割と取組

- 上位計画の整理による駅前空間の役割とその実現に向けた取組は表 2-2 のとおりです。

表 2-2 基本方針に示す駅前広場エリアの考え方と駅前空間の役割と取組

項目	内容																								
策定目的	中百舌鳥駅前北側広場の再編や北部エリアの有効活用をはじめ中百舌鳥駅周辺エリアの活性化の方向を示すことで、民間投資の誘発等、多様な主体によりイノベーション創出拠点等の上位計画でめざすべき姿を実現し、エリア全体の魅力と価値の向上を目的とします。																								
対象エリア	交通結節点であり多様な人々の行動の中心となる「駅前広場エリア」、産業支援機関が集積し活性化に向けた活用が期待される低未利用地等が存在する「北部エリア」、周辺市街地を含む一体を概ねの対象エリア（約 10ha）とします。																								
中百舌鳥駅周辺エリアの活性化のコンセプト	<p>【コンセプト】 交流・活動が生まれるひと中心のエリアを形成 -新たな価値に出会える駅まち空間- 生活×イノベーション</p> <p>【エリアの活性化に向けて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エリア内でひとが魅力と価値を感じ、交流・活動が繰り広げられることが重要です。</li> <li>・駅・駅前広場・周辺市街地を一体的に捉えて都市機能強化や空間活用を図る「駅まち空間」として魅力を高め、ひとが交流・活動しやすいようにひと中心とした視点で取組の方針を示し具体的な施策を実施します。</li> </ul>																								
空間の将来像 (駅前広場エリアに 関係する部分を抜 粂)	<p>・エリア内の活性化を図る両輪として、「駅前広場エリア」と「北部エリア」のそれぞれにおいて拠点の形成を図り、更に「周辺市街地」での民間投資を誘発し、エリア一体で都市機能強化や空間活用を図ります。</p>  <p>図 2-4 空間の将来像</p>																								
中百舌鳥駅周辺エリアの取組の方針と主な施策 (駅前広場エリアに 関係する部分を抜 粂)	<table border="0"> <tr> <td>方針① ひと中心の空間を創出</td> <td>施策②-2 民間投資の促進による都市機能誘導</td> </tr> <tr> <td>施策①-1 新たな交流・活動を生む空間</td> <td>・容積率の緩和や駅前広場の上空利用等、各種制度の柔軟な活用による民間投資を促進</td> </tr> <tr> <td>・交通利用形態を最適化しつつ駅前広場機能の再配分を行い、ひと中心に再編</td> <td>施策②-3 エリアの一体性の形成</td> </tr> <tr> <td>施策①-2 安全快適で歩きたくなるひと中心の空間</td> <td>・駅前広場や道路空間等の公共空間と民間空地のデザインに統一感を持たせる等、良好な通り景観を形成</td> </tr> <tr> <td>・誰もが使いやすい空間整備を行い、エリア内の歩行者ネットワークを形成</td> <td>・拠点整備における統一感のある空間形成により、エリアの一体性を創出</td> </tr> <tr> <td>・シェアサイクル・次世代モビリティ等の活用によるエリアへのアクセス性の向上</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・歩行者空間の整備と利用状況に応じた駐輪場の再配置を検討</td> <td></td> </tr> <tr> <td>方針② 都市機能更新の推進</td> <td>方針③ イノベーションにつながる交流・活動の促進</td> </tr> <tr> <td>施策②-1 新しいことに出会い、ワークとライフを支える拠点形成</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・民間活力を導入した商業・業務・多様なひとが交流する機能等があり、乗継改善にも資する施設を整備し、ひとの活動の中心となる場を創出</td> <td>方針④ 公民連携によるマネジメント体制の構築</td> </tr> <tr> <td></td> <td>施策④-3 エリアの利活用や管理運営の仕組みの構築</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・鉄道事業者と乗継改善に資する施設の事業者等が連携・協力できるルールを作成し、乗継利用者の利便性を高める管理運営の実施</td> </tr> </table>	方針① ひと中心の空間を創出	施策②-2 民間投資の促進による都市機能誘導	施策①-1 新たな交流・活動を生む空間	・容積率の緩和や駅前広場の上空利用等、各種制度の柔軟な活用による民間投資を促進	・交通利用形態を最適化しつつ駅前広場機能の再配分を行い、ひと中心に再編	施策②-3 エリアの一体性の形成	施策①-2 安全快適で歩きたくなるひと中心の空間	・駅前広場や道路空間等の公共空間と民間空地のデザインに統一感を持たせる等、良好な通り景観を形成	・誰もが使いやすい空間整備を行い、エリア内の歩行者ネットワークを形成	・拠点整備における統一感のある空間形成により、エリアの一体性を創出	・シェアサイクル・次世代モビリティ等の活用によるエリアへのアクセス性の向上		・歩行者空間の整備と利用状況に応じた駐輪場の再配置を検討		方針② 都市機能更新の推進	方針③ イノベーションにつながる交流・活動の促進	施策②-1 新しいことに出会い、ワークとライフを支える拠点形成		・民間活力を導入した商業・業務・多様なひとが交流する機能等があり、乗継改善にも資する施設を整備し、ひとの活動の中心となる場を創出	方針④ 公民連携によるマネジメント体制の構築		施策④-3 エリアの利活用や管理運営の仕組みの構築		・鉄道事業者と乗継改善に資する施設の事業者等が連携・協力できるルールを作成し、乗継利用者の利便性を高める管理運営の実施
方針① ひと中心の空間を創出	施策②-2 民間投資の促進による都市機能誘導																								
施策①-1 新たな交流・活動を生む空間	・容積率の緩和や駅前広場の上空利用等、各種制度の柔軟な活用による民間投資を促進																								
・交通利用形態を最適化しつつ駅前広場機能の再配分を行い、ひと中心に再編	施策②-3 エリアの一体性の形成																								
施策①-2 安全快適で歩きたくなるひと中心の空間	・駅前広場や道路空間等の公共空間と民間空地のデザインに統一感を持たせる等、良好な通り景観を形成																								
・誰もが使いやすい空間整備を行い、エリア内の歩行者ネットワークを形成	・拠点整備における統一感のある空間形成により、エリアの一体性を創出																								
・シェアサイクル・次世代モビリティ等の活用によるエリアへのアクセス性の向上																									
・歩行者空間の整備と利用状況に応じた駐輪場の再配置を検討																									
方針② 都市機能更新の推進	方針③ イノベーションにつながる交流・活動の促進																								
施策②-1 新しいことに出会い、ワークとライフを支える拠点形成																									
・民間活力を導入した商業・業務・多様なひとが交流する機能等があり、乗継改善にも資する施設を整備し、ひとの活動の中心となる場を創出	方針④ 公民連携によるマネジメント体制の構築																								
	施策④-3 エリアの利活用や管理運営の仕組みの構築																								
	・鉄道事業者と乗継改善に資する施設の事業者等が連携・協力できるルールを作成し、乗継利用者の利便性を高める管理運営の実施																								

駅前空間の役割
・円滑かつ効率的な交通処理機能
・多様なひとの活動・交流の場

駅前空間の役割の実現に向けた取組
・ロータリー機能の最適化
・駐輪場等の駅前広場施設の適切な配置や規模への見直し
・駅間における乗継利便性の向上
・安全快適な歩行者動線の整理
・駅まち空間の核となる魅力ある施設の整備
・ひとが交流や活動ができる空間の形成
・周辺との回遊性の向上

出典：「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」(堺市) [令和 6 (2024) 年 5 月]

## 2. 中百舌鳥駅北側駅前空間の役割と取組

〈参考 駅まち空間〉

項目	内容																								
駅まち空間とは	<p>駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間。</p> 																								
	<table border="1"> <tr> <td>駅まち空間</td> <td>駅空間</td> <td>改札内</td> </tr> <tr> <td>駅や駅前広場と一体的に機能の配置を検討すべき地域</td> <td>鉄道事業者所有・占用地<sup>※1</sup></td> <td>改札内コンコース等</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>改札外</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>改札外コンコース、駅ビル等</td> </tr> <tr> <td></td> <td>駅前空間</td> <td>駅前広場</td> </tr> <tr> <td></td> <td>駅空間を除く駅まち空間</td> <td>駅空間に隣接する公共用地<sup>※2</sup></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>駅周辺接地区</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>駅や駅前広場に隣接する開発敷地等</td> </tr> </table>	駅まち空間	駅空間	改札内	駅や駅前広場と一体的に機能の配置を検討すべき地域	鉄道事業者所有・占用地 <sup>※1</sup>	改札内コンコース等			改札外			改札外コンコース、駅ビル等		駅前空間	駅前広場		駅空間を除く駅まち空間	駅空間に隣接する公共用地 <sup>※2</sup>			駅周辺接地区			駅や駅前広場に隣接する開発敷地等
駅まち空間	駅空間	改札内																							
駅や駅前広場と一体的に機能の配置を検討すべき地域	鉄道事業者所有・占用地 <sup>※1</sup>	改札内コンコース等																							
		改札外																							
		改札外コンコース、駅ビル等																							
	駅前空間	駅前広場																							
	駅空間を除く駅まち空間	駅空間に隣接する公共用地 <sup>※2</sup>																							
		駅周辺接地区																							
		駅や駅前広場に隣接する開発敷地等																							
駅まち空間に求められるもの	<p>駅まち空間は、スムーズな移動や乗り換えを実現する交通結節機能としての利便性、居心地の良い空間や魅力ある景観など充実した都市環境が有する快適性、歩車の分離やバリアフリー、災害時の一時避難スペースの確保などによる安全性、地域の歴史、文化、気候、風土とも調和した、訪れる人々が愛着を感じられるような地域性、このような機能を備えることが求められる。</p>																								

出典：「駅まちデザインの手引き つながる駅とまち～駅とまちの上手なつきあい方～」

(駅まちデザイン検討会（事務局 国土交通省）) [令和3（2021）年9月] 国土交通省 HP

### **3. 中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画**

---

- 3.1 中百舌鳥駅前北側広場再整備のコンセプトと方向性
- 3.2 検討フロー
- 3.3 中百舌鳥駅前北側広場再整備の検討
- 3.4 中百舌鳥駅前北側広場再整備後の駅前空間のイメージ

### 3.中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

#### 3.1 中百舌鳥駅前北側広場再整備のコンセプトと方向性

- 基本方針でめざす交流・活動が生まれるひとを中心のエリアの形成に向けて円滑かつ効率的な交通処理機能を備えた多様なひとの活動・交流の場として駅前空間を再編するため、以下のコンセプトと方向性で駅前広場を再整備します。
- また、コンセプトの実現に向けた再整備の考え方を示します。

##### 「再整備のコンセプト」

###### つなぐ場

###### —ひとが集い、つながる駅前空間—

- ・交流が生まれる「ひと」と「ひと」をつなぐ
- ・活動が生まれる「ひと」と「機会（サービス・情報・空間）」をつなぐ
- ・交通利便性を高める「ひと」と「駅」をつなぐ
- ・駅まち空間として「ひと」と「駅周辺」をつなぐ

##### 「再整備の方向性」

交通結節機能の最適化  
と交通利用環境の改善

公民連携による活力や魅力の創出

##### 「コンセプトの実現に向けた再整備の考え方」

###### ① 交通結節機能の最適化

交通実態調査や将来想定される開発による利用者増加の予測等も踏まえて交通処理機能の施設の規模や配置を検討します。

###### ② 交通利用環境の改善

乗継利用者等の安全・安心で利便性が高いひとの動線確保と、駐輪場をはじめ駅前広場内の各施設の適正な配置を検討します。

###### ③ 拠点施設の整備

活力や魅力を創出するため、民間活力の導入により商業・業務・多様なひとが交流する機能をもつ拠点施設の整備を検討します。

###### ④ ひとの交流や活動の促進

民間活力の導入によりひとの交流や活動を促す滞留空間の創出を検討します。

###### ⑤ 周辺へのつながりの強化

エリア全体の活性化に寄与するように駅前広場を起点とした周辺への回遊性を向上させる動線を検討します。

### 3.中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

#### 3.2 検討フロー

- 検討フローは図 3-1 のとおりです。

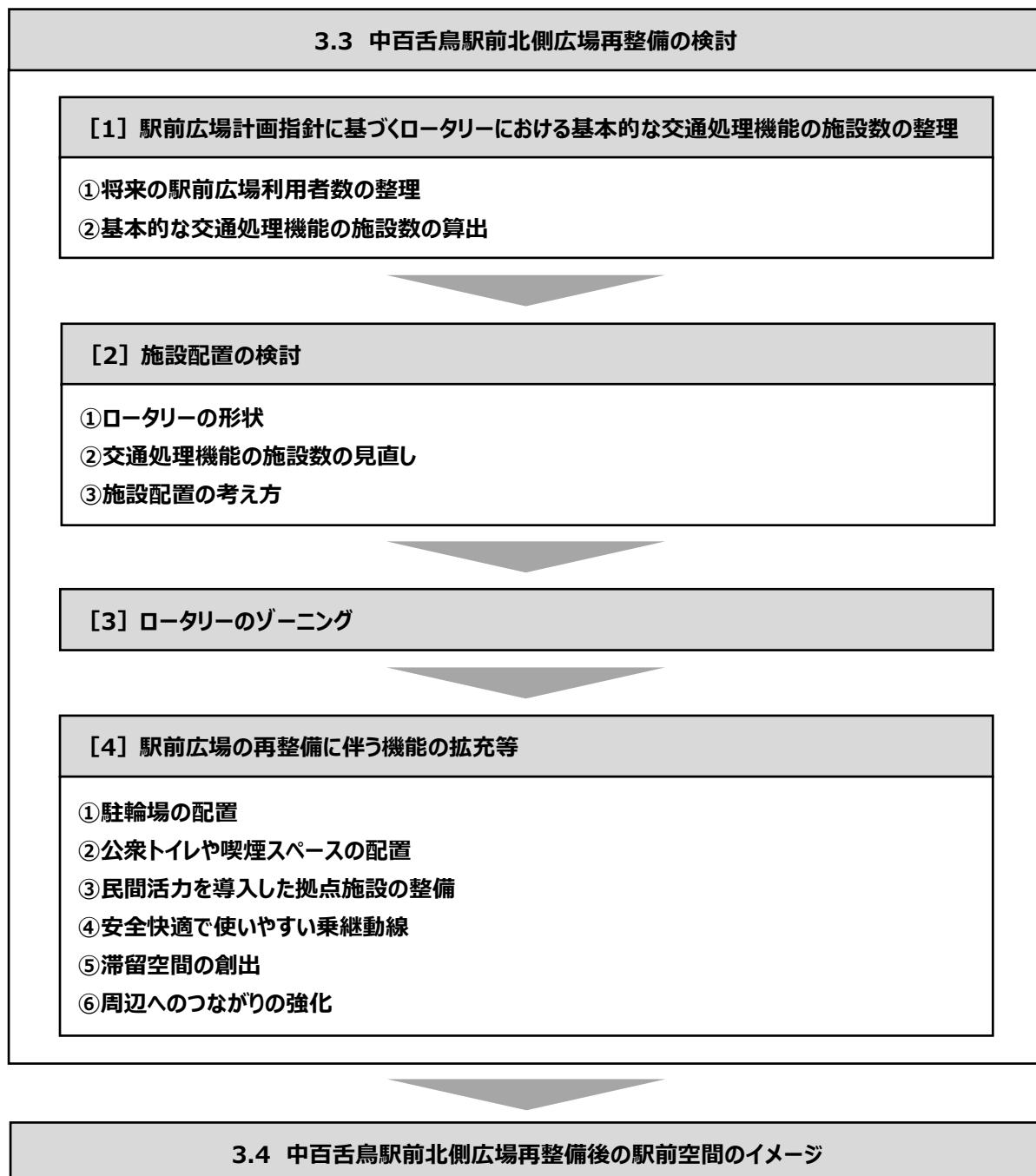


図 3-1 検討フロー

### 3.中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

#### 3.3 中百舌鳥駅前北側広場再整備の検討

##### [1] 駅前広場計画指針に基づくロータリーにおける基本的な交通処理機能の施設数の整理

- 駅前広場計画指針に基づき、令和4（2022）年10月に駅前広場で実施した交通実態調査（以下、「交通実態調査」という。）や将来想定される開発による利用者増加の予測等も踏まえてロータリーにおける基本的な交通処理機能の施設数を算出します。

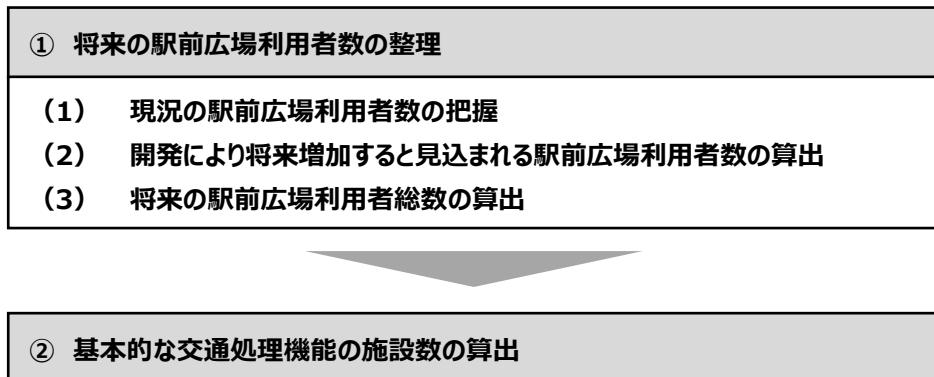


図3-2 駅前広場計画指針に基づく基本的な交通処理機能の施設数の算出フロー

##### ① 将来の駅前広場利用者数の整理

###### (1) 現況の駅前広場利用者数の把握

交通実態調査により、駅前広場利用者数は表3-1のとおりです。

表3-1 現況の駅前広場利用者数

項目	利用者数（人/日）
現況の駅前広場利用者数	59,690

###### (2) 開発により将来増加すると見込まれる駅前広場利用者数の算出

「駅周辺の低未利用地の整備」、「北部エリアの整備」及び「駅前広場における拠点施設の整備」の開発により将来増加すると見込まれる駅前広場利用者数は表3-2のとおりです。

なお、対象範囲は堺市立地適正化計画で定めた都市機能誘導区域のうち駅北側における範囲とし、次ページ図3-3のとおりです。

表3-2 将来増加すると見込まれる駅前広場利用者数 (人/日)

項目	駅周辺の低未利用地の整備	北部エリアの整備	駅前北側広場における拠点施設の整備	合計
開発により将来増加すると見込まれる駅前広場利用者数	7,900	4,000	8,200	20,100

### 3.中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

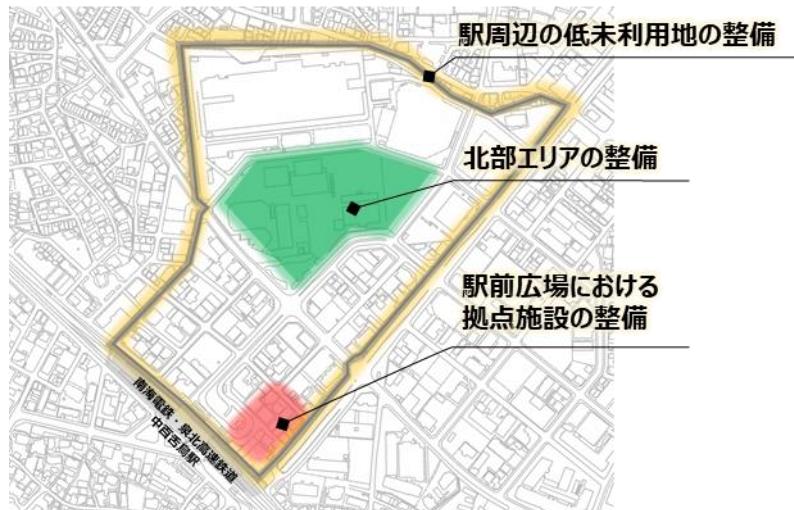


図 3-3 将来増加すると見込まれる駅前広場利用者数を検討する対象範囲

#### (3) 将来の駅前広場利用者数の算出

市域全体での人口減少が進む中で中百舌鳥駅の駅勢圏における人口は増加傾向でしたが、令和 2 (2020) 年から減少傾向です。そのような中、将来の駅前広場利用者数は中百舌鳥エリアの活性化に向けた取組により現況の駅前広場利用者数を維持する見込みとして、開発により将来増加すると見込まれる駅前広場利用者数を加えて算出しました。結果は表 3-3 のとおりです。

表 3-3 将来の駅前広場利用者数

項目	利用者数 (人/日)
現況の駅前広場利用者数	59,690
開発により将来増加すると見込まれる駅前広場利用者数	20,100
将来の駅前広場利用者数	79,790

#### ② 基本的な交通処理機能の施設数の算出

将来の駅前広場利用者数や交通実態調査等により将来必要となる基本的な交通処理機能の施設数を算出しました。結果は表 3-4 のとおり現況の施設数は算出結果を上回っています。

表 3-4 基本的な交通処理機能の施設数

交通処理機能	現況の施設数 (台)	算出結果 (台)
バス	乗り場	2
	降り場	2
	待機場	- (※)
タクシー	乗り場	1
	降り場	1
	待機場	16

(※) 基本的な交通処理機能ではないため、算出ていません。

### 3.中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

#### [2] 施設配置の検討

- 円滑かつ効率的な交通処理機能の実現に向けてロータリーにおける施設配置の考え方を整理します。

##### ① ロータリーの形状

円滑な交通処理機能の確保には公共交通と一般車が混在する車両動線を整理する必要があり、ロータリーの形状について表3-5のとおり3案で比較検討した結果、案cの形状を基本として検討を進めます。なお、荷捌きスペースは快適な歩行空間や円滑な道路交通の確保に向けてその考え方等を今後整理します。

表3-5 ロータリー形状の比較

比較項目	案a	案b	案c
	<p>府道堺富田林線 左折のみ Osaka Metro高石線 (常磐浜寺線) 府道大阪高石線 南海電鉄・泉北高速鉄道 中百舌鳥駅</p> <p>歩行者による車路の横断が発生する</p> <p>■:公共交通動線 ■:一般車動線 ■:対象範囲 ■:広場内の歩行者動線</p>	<p>府道堺富田林線 左折のみ Osaka Metro高石線 (常磐浜寺線) 府道大阪高石線 南海電鉄・泉北高速鉄道 中百舌鳥駅</p> <p>歩行者による車路の横断が発生しない</p> <p>■:公共交通動線 ■:一般車動線 ■:対象範囲 ■:広場内の歩行者動線</p>	<p>府道堺富田林線 Osaka Metro高石線 (常磐浜寺線) 府道大阪高石線 南海電鉄・泉北高速鉄道 中百舌鳥駅</p> <p>歩行者による車路の横断が発生しない</p> <p>■:公共交通動線 ■:一般車動線 ■:対象範囲 ■:広場内の歩行者動線</p>
歩行者の安全性	駅前空間が車路によって分断されるため、歩行者による車路の横断が発生する	× 歩行者による車路の横断が発生しない	○ 歩行者による車路の横断が発生しない
車の 公共交通 アクセス性	府道大阪高石線（常磐浜寺線）側道からは府道堺富田林線へ左折進入しかできず、東方面への利便性が低下する	△ 駅前広場から周辺への移動がスムーズにできる	○ 駅前広場から周辺への移動がスムーズにできる
	一般車	△ 府道大阪高石線（常磐浜寺線）側道からは府道堺富田林線へ左折進入しかできず、東方面への利便性が低下する	○
総合評価	×	△	○

### 3.中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

＜補足 公共交通と一般車の現状＞

- 公共交通と一般車が混在する車両動線

交通実態調査によりロータリーには公共交通の台数に対して多くの一般車が進入しています。またバスとタクシーの乗降場等へ一般車が進入し円滑な運営を妨げていることが散見されます。

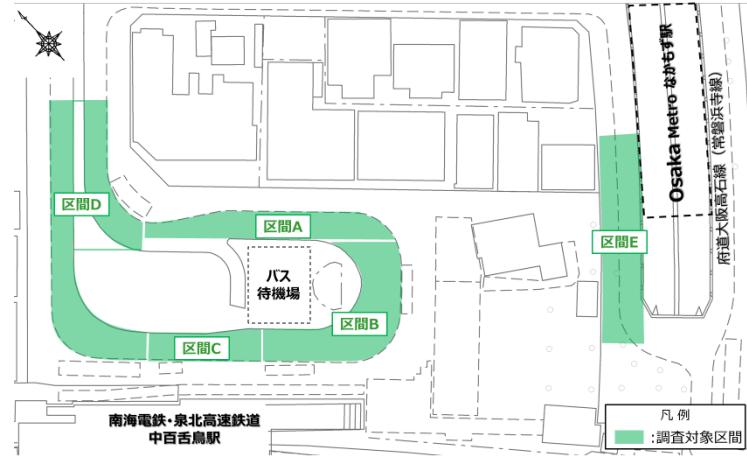


図 3-4 交通実態調査における調査区間等の位置

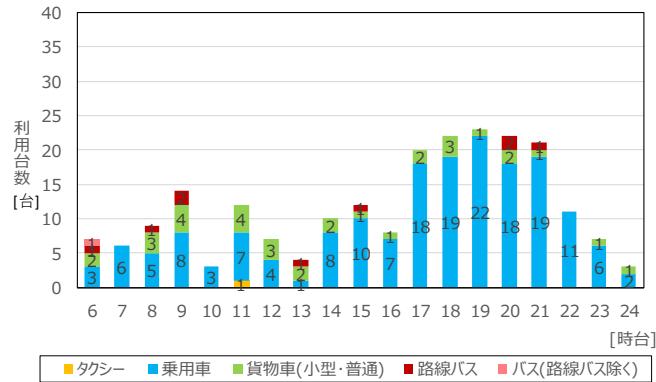


図 3-5 バス待機場における時間帯別駐停車台数

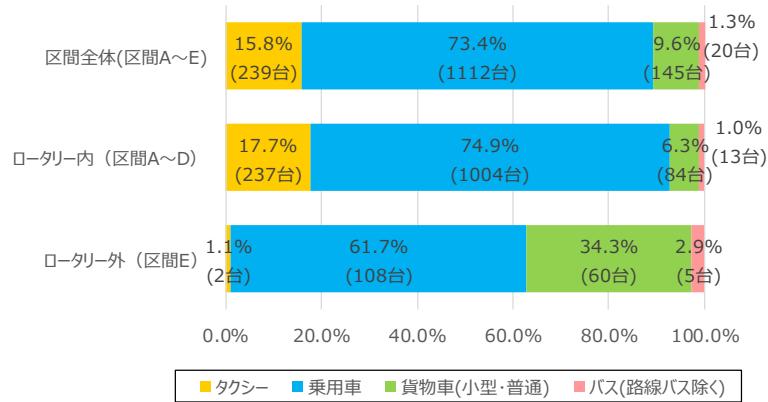


図 3-6 区間全体、ロータリー内外における車種別駐停車台数

### 3.中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

#### ② 交通処理機能の施設数の見直し

交通実態調査等により利用が多い一般車への対応、高齢者や障害のある方等の利用のしやすさ及び公共交通の円滑な運営等効率的な交通処理について関係者等と協議し必要な交通処理機能の施設数を表3-6のとおり見直しました。

表3-6 基本的な交通処理機能の施設数の算出結果と交通実態調査等により見直した交通処理機能の施設数

交通処理機能		算出結果(台)	交通実態調査等により見直した結果(台)(※)
バス	乗り場	1	2
	降り場	1	1
	待機場	-	2
タクシー	乗り場	1	1
	降り場	1	1
	待機場	3	6
一般車	乗降場	-	必要

(※) 引き続き関係者等と協議し最終決定します。

#### <補足 交通の実態>

##### (1) バス路線の経路

時刻表(令和6(2024)年9月1日時点)により駅前広場から発着するバス路線の経路が2方向あることを確認しています。



図3-7 バス路線の経路

##### (2) バスの待機場

交通実態調査により路線バスは最大で2台が待機場で停車していることを確認しています。

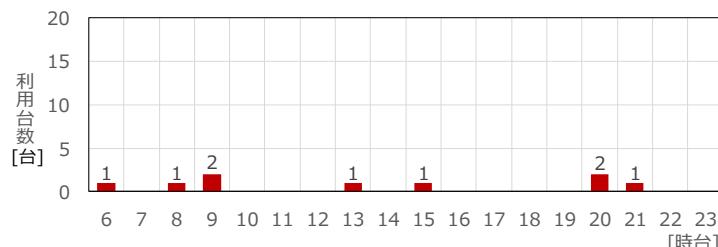


図3-8 バス待機場における時間別のバスの停車台数

### 3.中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

#### (3) タクシーの待機場

交通実態調査によりタクシーは最大で 6 台が待機場で停車していることを確認しています。

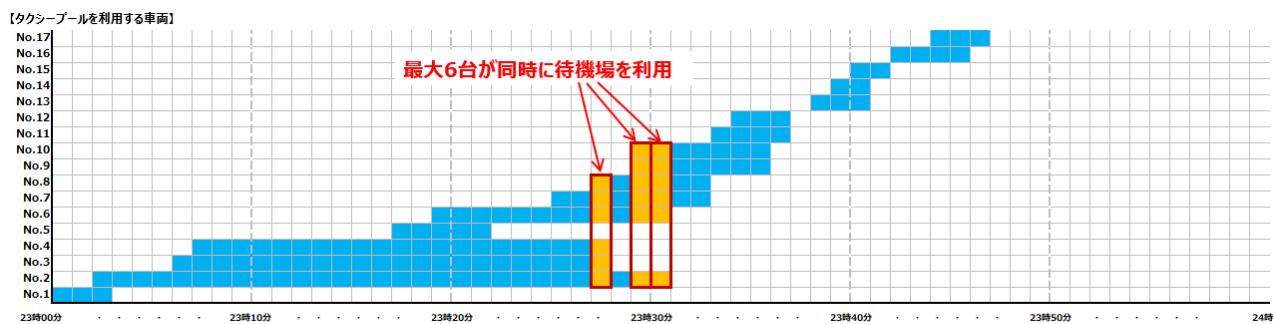


図 3-9 タクシー待機場のピーク時間帯（平日 23 時台）における車両ごとの滞在時間

#### (4) タクシーの乗降場

乗り場がと降り場がそれぞれ 1 台分ありますが、乗り場の後ろに設置された降り場は待機場として利用されていることを確認しています。

#### (5) 一般車の利用

ロータリーでは、駅や駅前施設へ送迎する一般車が乗降や待機として利用することが多い状況です。

### 3.中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

#### ③ 施設配置の考え方

ロータリーの効率的な交通処理を確保するため、交通処理機能の考え方を整理します。

##### (1) 公共交通の円滑化

バスとタクシーの乗降場等へ一般車が進入し円滑な運営を妨げていることから、一般車と公共交通の動線分離を検討します。また、公共交通の乗降場は可能な限り駅に近接した位置への配置を検討します。

〈参考 一般車と公共交通の動線分離の事例〉



図 3-10 泉ヶ丘駅前

##### (2) 一般車の乗降場等の配置

駅への送迎を目的とする一般車の乗降場等は、その利用特性やロータリーの交通処理能力を踏まえて関係者と協議し配置及び規模を検討します。なお、高齢者や障害のある方等の利用も想定しバリアフリー動線から近い位置への配置も考慮します。

〈参考 駅前に停車帯を設置している事例〉



図 3-11 金剛駅前

### 3.中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

#### [3] ロータリーのゾーニング

- [1] 駅前広場計画指針に基づくロータリーにおける基本的な交通処理機能の施設数の整理（P13、14）、  
[2] 施設配置の検討（P15～19）を踏まえたロータリーのゾーニングは図 3-12 のとおりです。なお、詳細は関係者等と協議し決定します。

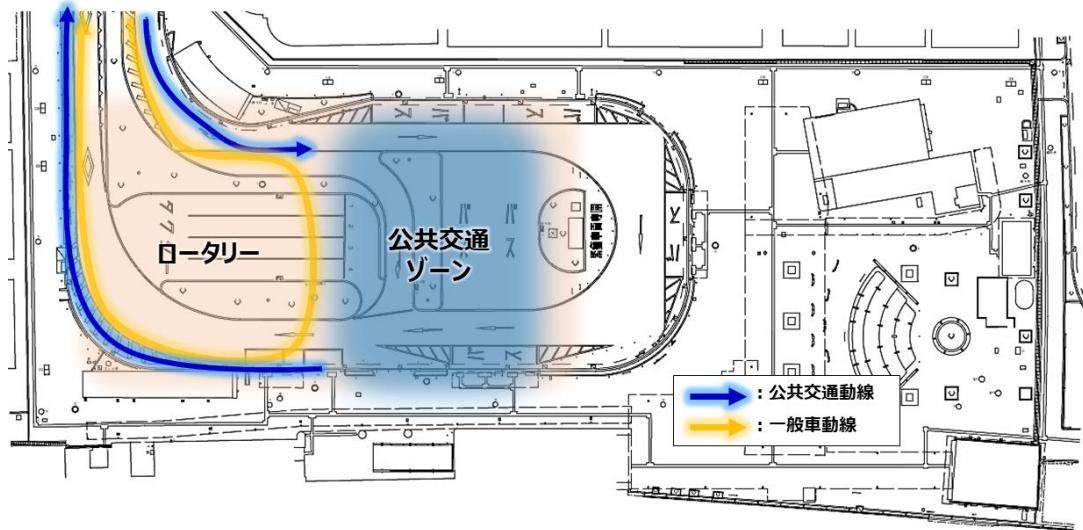


図 3-12 ロータリーのゾーニング

### 3.中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

#### [4] 駅前広場の再整備に伴う機能の拡充等

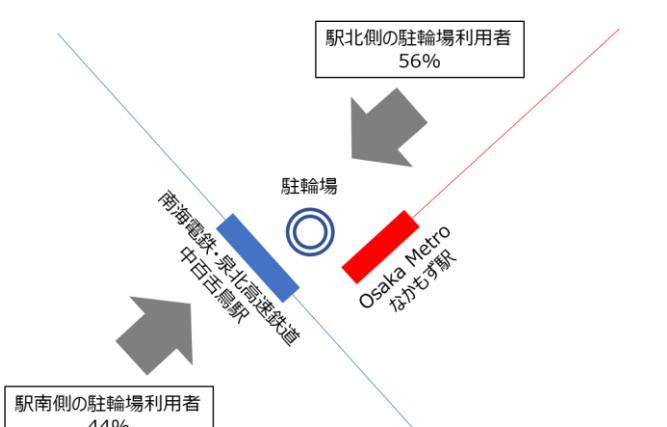
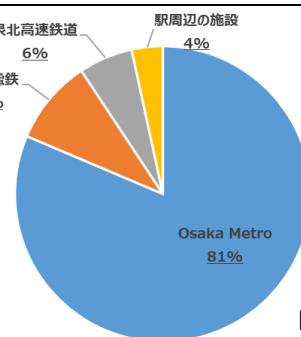
- 駅前広場の再整備にあわせて駅前空間における各機能について整理します。

##### ① 駐輪場の配置

駐輪場の配置は現状の利用状況やシェアサイクルの活用の可能性等を踏まえて検討します。なお、配置先（駅前広場、駅南側、北部エリア等）は、今後関係者等と協議し決定します。

<補足 駐輪場の現在の利用状況>

表 3-7 駐輪場の現在の利用状況

項目	内容
駐輪場の利用需要が高い	<p>令和 6（2024）年 4 月時点の利用者 2,537 台 (内訳)</p> <p>定期利用者 1,526 台</p> <p>一時利用者 1,011 台/日</p> <p>利用待機者 594 台</p>
駅施設（踏切）を跨いでの利用が多い	 <p>（令和 5（2023）年 11 月時点）</p> <p>図 3-13 駐輪場定期利用者（市内在住）の居住地割合</p>
駐輪場を使った後の移動手段として Osaka Metro の利用者が多い	 <p>N=118</p> <p>（平成 27（2015）年度駐輪場アンケート調査）</p> <p>図 3-14 定期利用者の駐輪場を使った後の移動手段</p>

##### ② 公衆トイレや喫煙スペースの配置

施設の管理者と協議し各機能を確保します。

特に喫煙スペースは駅前空間の再編による人流の変化を見据えて受動喫煙の影響が少ない配置を検討します。

### 3.中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

#### ③ 民間活力を導入した拠点施設の整備

駅前広場の再整備にあわせて駅前空間を活用してイノベーション創出と中百舌鳥駅周辺の活性化に資する商業、業務及び多様な交流機能を有する民間活力を導入した拠点施設を整備します。なお、駅前広場に面した土地における接道等を考慮し拠点施設の整備範囲や施設への車両動線は図3-15のとおりとします。

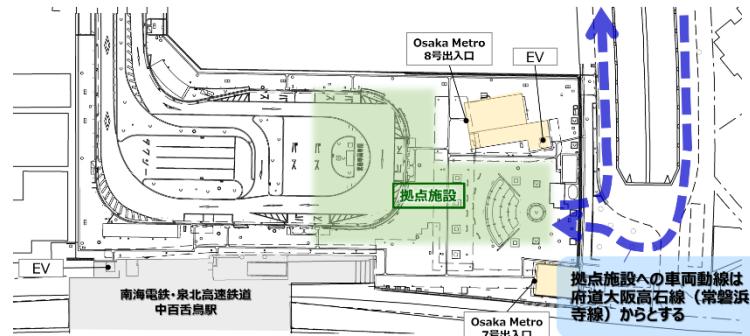


図3-15 拠点施設の整備範囲等

#### ④ 安全快適で使いやすい乗継動線

南海電鉄・泉北高速鉄道中百舌鳥駅とOsaka Metro なかもず駅間では、南海電鉄・泉北高速鉄道中百舌鳥駅の改札階からロータリーの上空や拠点施設を経由してOsaka Metro 8号出入口方面をつなぐ乗継動線を新たに設けて歩行者の安全快適な動線を確保します。また、高齢者や障害のある方等も含めた使いやすいバリアフリー動線を確保します。さらに、乗継動線の整備等にあわせて道路の美装化を検討します。

なお、駅前空間の再編とあわせた駅施設等の改良などの取組として、Osaka Metroでは改札やエスカレーターの増設による乗継時間の短縮等の乗継改善について検討しています。

＜現在＞

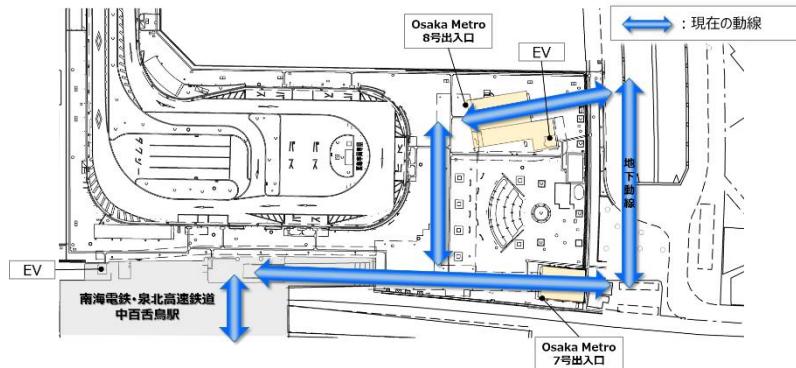


図3-16 現在の乗継動線

＜整備後＞

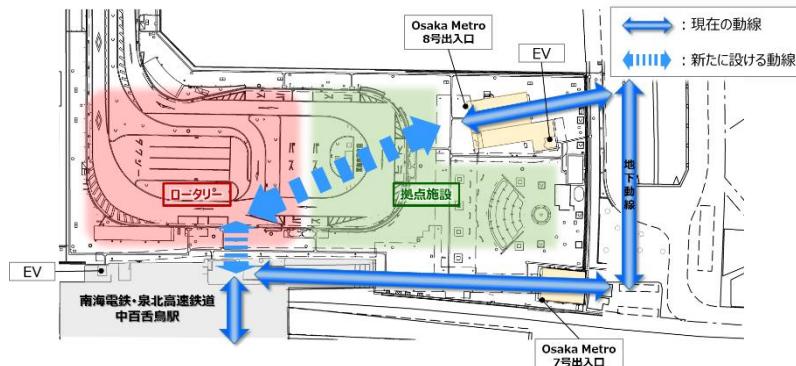


図3-17 整備後の乗継動線

### 3.中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

#### ⑤ 滞留空間の創出

公民連携によりひとの交流や活動を促すひとが滞留したくなる空間を創出します。

〈参考 滞留空間のイメージ〉



出典：「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」（堺市）〔令和6（2024）年5月〕

図 3-18 駅前広場と民間施設の整備イメージ



出典：「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」（堺市）〔令和6（2024）年5月〕

図 3-19 乗継改善と駅前広場での交流・活動イメージ

※パークは将来をイメージしたものであり確定したものではありません

#### ⑥ 周辺へのつながりの強化

駅まち空間として北部エリア等との一体性や駅南側とのつながりを強化するため、ロータリーの上空や拠点施設を経由して周辺への回遊性を高める歩行者動線を確保します。また、中百舌鳥駅周辺エリアへのアクセス手段のひとつとして、シェアサイクルだけでなく今後次世代モビリティ等の活用ができるように駅前空間を再編します。



〈参考 周辺市街地：安全快適で歩きたくなるひとを中心の空間イメージ〉



出典：「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」（堺市）〔令和6（2024）年5月〕

図 3-20 周辺へのつながりの強化

### 3.中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画

#### 3.4 中百舌鳥駅前北側広場再整備後の駅前空間のイメージ

- 「コンセプトの実現に向けた再整備の考え方」(P11) 及びその検討結果 (P12-23) に基づく駅前広場再整備後の駅前空間のイメージ（案）は図 3-21 のとおりです。

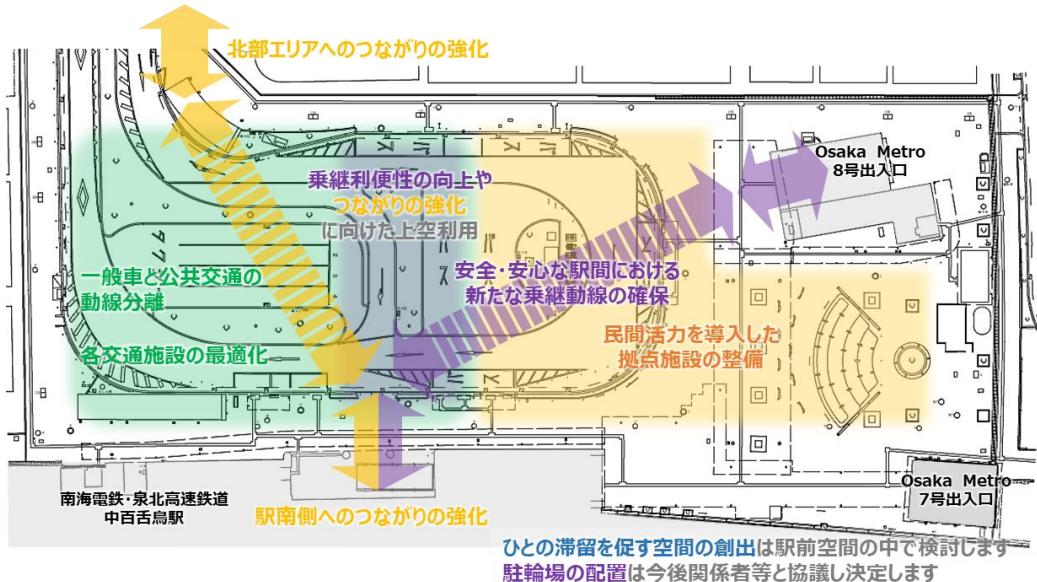


図 3-21 駅前広場再整備後の駅前空間のイメージ（案）

〈ひとの動線〉

現在



図 3-22 現在のひとの動線

整備後

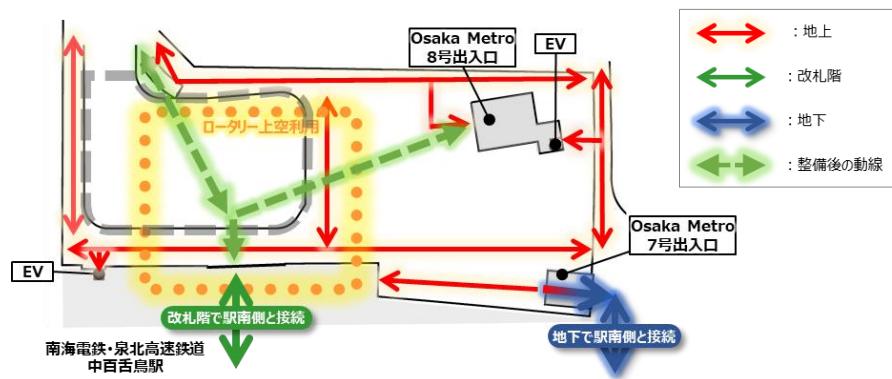


図 3-23 整備後のひとの動線

## 4. 中百舌鳥駅前北側広場の再整備に向けて

---

4.1 都市計画変更

4.2 今後の流れ

## 4.中百舌鳥駅前北側広場の再整備に向けて

### 4.1 都市計画変更

- 対象区域では、①中百舌鳥駅前線（中百舌鳥駅前北側交通広場）、②中百舌鳥駅第3自転車駐車場、③中百舌鳥駅前地区地区計画等が都市計画決定されています。
- 交通処理機能の最適化や駅前空間における機能の整理・拡充を図るなどの公民連携による駅前広場の再整備に向けた都市計画の変更の考え方は表4-1のとおりです。

表4-1 都市計画変更の考え方

変更する都市計画	変更の考え方
①中百舌鳥駅前線 (中百舌鳥駅前 北側交通広場)	<ul style="list-style-type: none"><li>将来の駅前広場利用者数に対して必要な交通処理機能の施設の規模・配置・面積や人の動線の見直しと、駅前空間における公民連携による乗継経路・滞留空間・拠点機能等の交通結節点の機能強化を図る。また、歩行者と車両とが交錯しない円滑な交通処理、安全・安心な歩行者交通ネットワークの形成及び駅間における乗継利便性向上のため、駅前広場を立体利用する。（駅前広場区域の縮小と駅前広場の立体利用範囲の設定等）</li></ul>
②中百舌鳥駅第3 自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"><li>当該駐輪場の利用状況等を踏まえて駐輪場の適正配置を行う。（駐輪場の再配置）</li></ul>
③中百舌鳥駅前地区 地区計画	<ul style="list-style-type: none"><li>商業・業務等の多様な機能の確保や人の回遊を促す滞留したくなる空間の創出等といった都市空間の形成による中百舌鳥駅周辺エリアの活性化に向けて建築制限や民間投資を促進する各種制度の柔軟な活用を促す。（建築制限、容積率や斜線制限の緩和等）</li><li>駅間における乗継利便性の向上や駅前広場利用者の安全・安心な歩行者動線を確保する。（立体道路制度を活用した場合の駅前広場の立体利用範囲の設定、乗継経路等の地区施設等への位置づけ）</li></ul>

#### <補足 交通結節点の機能強化>

- 整備後のロータリー空間は、現在のロータリー空間の交通処理機能を確保しています。
- ロータリー以外の空間は、公民連携によるロータリーの上空利用、拠点施設を経由した乗継経路、滞留空間等として活用します。また、時代にあわせて変化する交通手段やニーズへ対応する空間として活用することで駅前空間の魅力と価値の向上につなげます。

現在

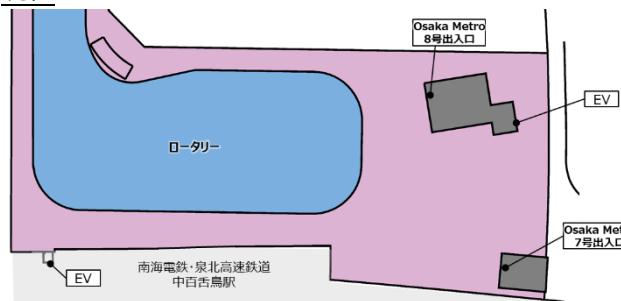


図4-1 現在のロータリー空間

整備後

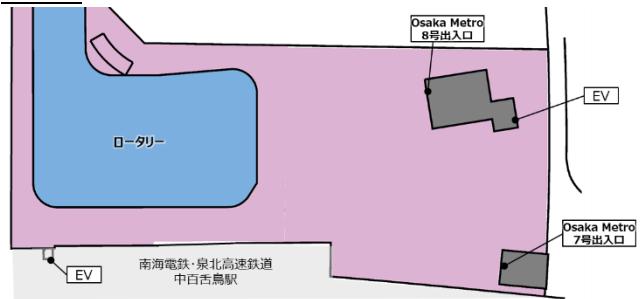
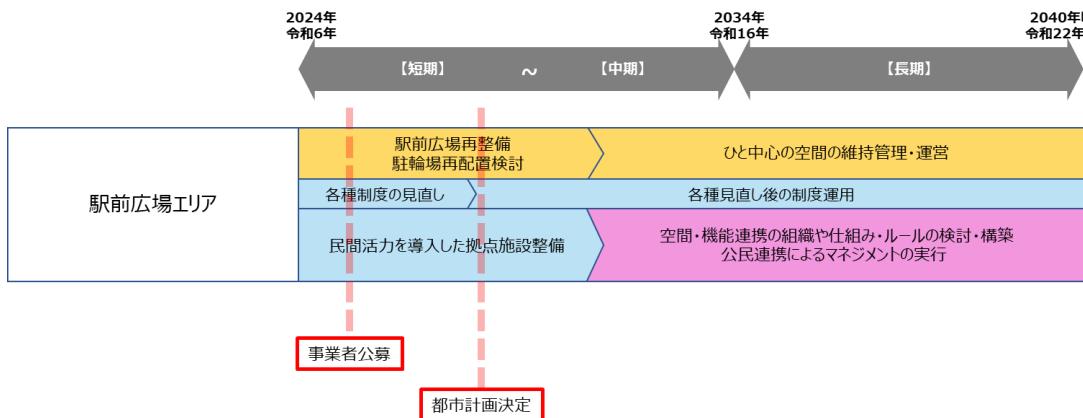


図4-2 整備後のロータリー空間

## 4.中百舌鳥駅前北側広場の再整備に向けて

### 4.2 今後の流れ

- 基本方針の事業展開のロードマップに示す駅前広場の再整備のスケジュールと民間活力を導入した拠点施設整備を実施する事業者公募及び都市計画決定の関係は図 4-3 のとおりです。なお、詳細なスケジュールは今後関係者等と協議し決定します。
- まずは、都市計画変更の考え方を整理し、事業者公募を行います。拠点施設整備の計画と調整した上で都市計画決定を行う予定です。



出典：「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」（堺市）【令和 6（2024）年 5 月】

図 4-3 基本方針の事業展開のロードマップと事業者公募及び都市計画決定の関係