

「中百舌鳥イノベーション創出拠点」の形成に向けて

中百舌鳥駅は、大阪都心部に直結し、南部大阪一の乗降客数を誇る交通結節点であり、周辺には堺商工会議所・さかい新事業創造センター・堺市産業振興センター等の産業支援機関、大阪公立大学が立地する等、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ます。

このことから、堺市の上位計画において、中百舌鳥エリアを「イノベーション創出拠点」と位置づけ、社会や地域に新たな価値を生むビジネスの創出を加速させる支援等のソフト施策と中百舌鳥駅前北側広場の再編や北部エリアの有効活用等のハード施策の両面で、多様なひとが「多様な交流・活動をしやすい」ための環境を整え、エリア全体の魅力と価値の向上をめざします。



中百舌鳥駅周辺活性化基本方針

上位計画に位置づけられた中百舌鳥イノベーション創出拠点を実現するため、中百舌鳥駅周辺エリアの活性化の方向を示し、市民や事業者、関係者等、多様な主体と連携して具体化するための指針として、令和6年5月に「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」を策定しました。

「駅前広場エリア」

交通結節点であり、多様な人々の行動の中心となるエリア

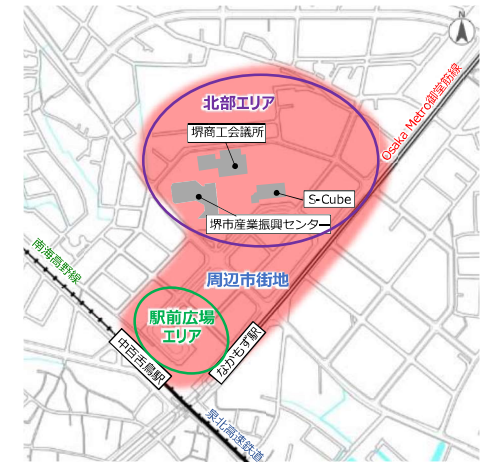
「北部エリア」

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エリア

○上記2つのエリアと周辺市街地を含む一体を概ねの対象エリア（約10ha）とする。

【中百舌鳥駅周辺エリアが果たす役割】

- ・多様なひとが交流し、活力を生むイノベーション創出の拠点
- ・多くのひとが集い南大阪の成長・発展をけん引する存在であると同時に地域の中心的拠点



「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」の概ねの対象エリア

中百舌鳥駅周辺活性化基本方針

○中百舌鳥駅周辺エリアの活性化のコンセプト

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

○エリアの活性化に向けて

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。そのためには、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、下記3つの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。

【活性化の視点】

多様なひとが交流・活動できる空間をつくる

ひとが訪れるきっかけをつくる

ひとのつながりをつくる



○事業展開

イノベーション創出拠点に資する都市機能等を備えた拠点整備に取り組みます。まずは駅前広場エリアの整備を先行し、次に北部エリアの整備を段階的にを行い、その効果を、両エリアをつなぐ周辺市街地に波及させ民間投資の誘発を図っていくこととしています。



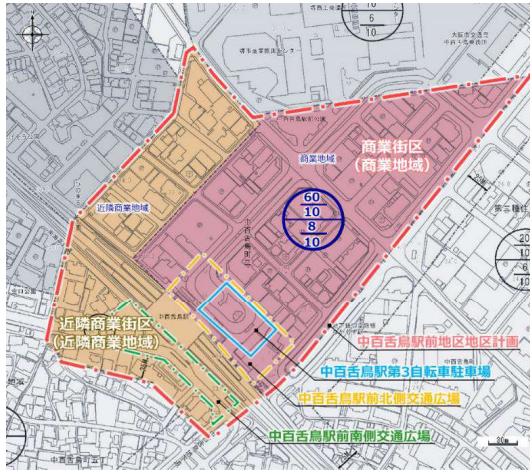
	2024年 令和6年	2034年 令和16年	2040年頃 令和22年頃
	【短期】	【中期】	【長期】
駅前広場エリア	駅前広場再整備 駐輪場再配置検討 各種制度の見直し 民間活力を導入した拠点施設整備	拠点施設整備 公園の再配置・低未利用地の 高度利用化	ひと中心の空間の維持管理・運営 各種見直し後の制度運用 空間・機能連携の組織や仕組み・ルールの検討・構築 公民連携によるマネジメントの実行
北部エリア	土地利用の再編に向けた 実証実験 土地利用の再編検討	拠点施設整備 公園の再配置・低未利用地の 高度利用化	ひと中心の空間の維持管理・運営 公民連携によるマネジメントの実行
周辺市街地	道路空間活用の実証実験 民間施設の誘導策の検討	道路空間における事業の実施 低未利用地や既存ストック等の有効活用	道路空間における事業の実施 低未利用地や既存ストック等の有効活用
エリア全体 (イノベーション創出関連)	イノベーションの 多産・多層化を促進	イノベーションの 多産・多層化を促進	活発な交流・活動と連携・共創によるイノベーション創出 ひとと事業の多様化と地域を超えた展開と拡大を促進

中百舌鳥駅前北側交通広場の再編について

中百舌鳥駅前北側広場再整備

堺市では、駅前広場の再整備にあわせて、民間活力を導入した拠点施設の整備、安全快適で使いやすい乗継動線、滞留空間の創出などの機能の拡充等を進める駅前空間の再編をリーディングプロジェクトとして準備を進めています。

駅前広場の再整備については、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、令和6年12月に「中百舌鳥駅前北側再整備基本計画」を策定し、その考え方を基に実施していく予定です。



中百舌鳥駅前の都市計画



地上にある主な施設等の位置



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

つながる場

—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

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

中百舌鳥駅前北側交通広場の再編について

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	2
	降り場	2	1	1
	待機場	2	-（※2）	2
タクシー	乗り場	1	1	1
	降り場	1	1	1
	待機場	16	3	6
一般車	乗降場	0	-（※2）	必要

（※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していません。

【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	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	×	○	○
	歩行者による車路の横断が発生しない	×	○	○
車のアクセス性	公共交通	府道大阪高石線（常盤浜寺線）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（常盤浜寺線）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（常盤浜寺線）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
	一般車	府道大阪高石線（常盤浜寺線）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（常盤浜寺線）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（常盤浜寺線）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

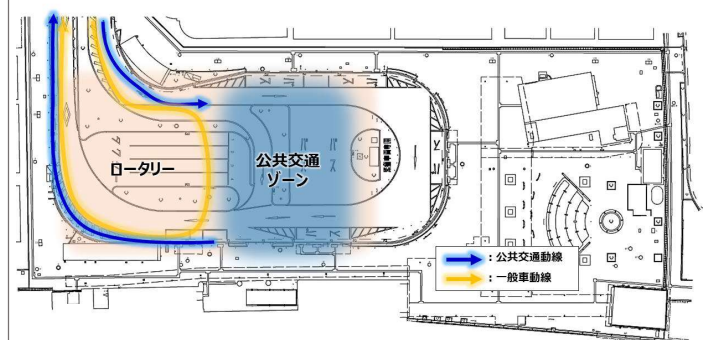
公共交通の円滑化

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。

中百舌鳥駅前北側交通広場の再編について

駅前広場の再整備に伴う機能の拡充等

➤ 駐輪場の配置

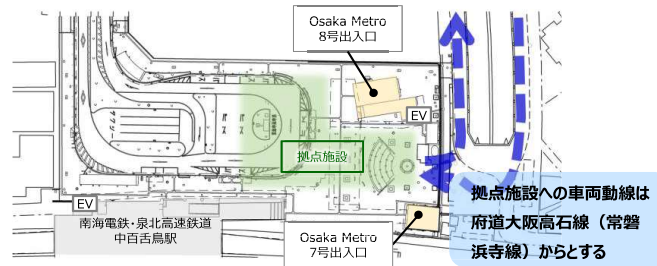
駐輪場の配置は現状の利用状況やシェアサイクルの活用可能性等を踏まえて検討します。なお、配置先（駅前広場、駅南側、北部エリア等）は、今後関係者等と協議し決定します。

➤ 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。



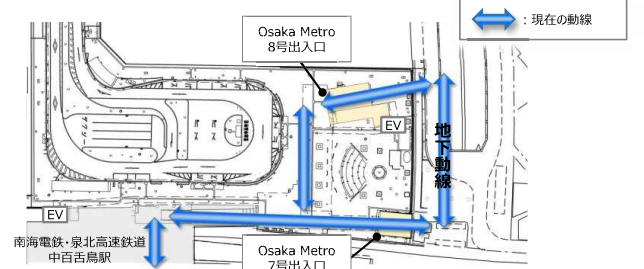
➤ 滞留空間の創出

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。

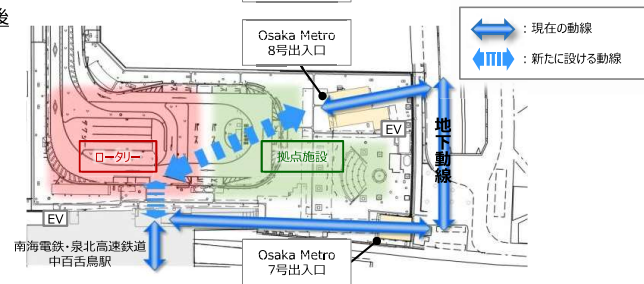
➤ 安全快適で使いやすい乗継動線

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



整備後



➤ 周辺へのつながりの強化

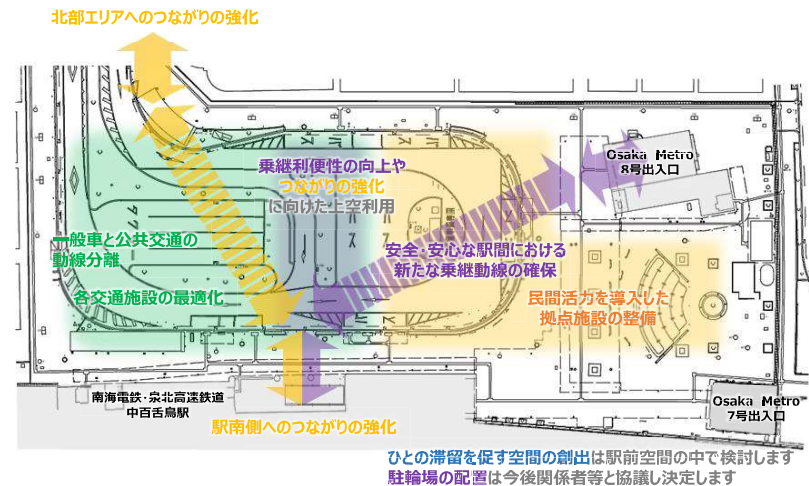
駅まち空間として北部エリア等との一体性や駅南側とのつながりを強化するため、ロータリーの上空や拠点施設を経由して周辺への回遊性を高める歩行者動線を確保します。また、中百舌鳥駅周辺エリアへのアクセス手段のひとつとして、シェアサイクルだけでなく、今後次世代モビリティ等の活用ができるように駅前空間を再編します。



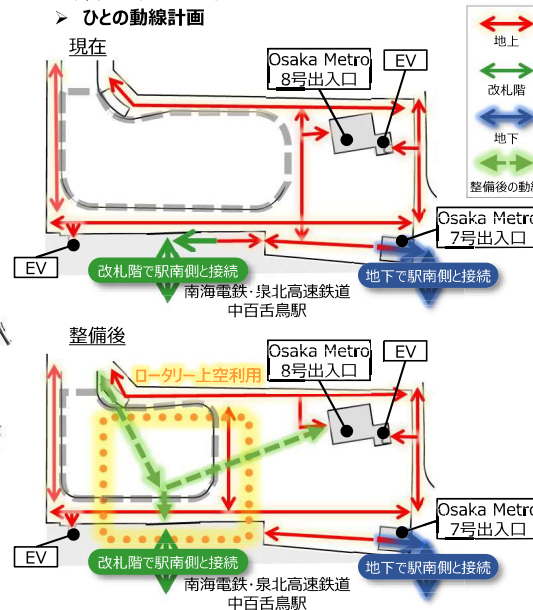
中百舌鳥駅前北側広場再整備後の駅前空間のイメージ

・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）	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
②中百舌鳥駅第3自転車駐車場	当該駐輪場の利用状況等を踏まえた駐輪場の適正配置
③中百舌鳥駅前地区区計画	建築制限、容積率や斜線制限の緩和等 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

➤ 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。

