

中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画（案）についてのご意見の要旨と本市の考え方

	ご意見の要旨	市の考え方
1	拠点整備については中百舌鳥の活性化の為是非実現していただきたいと思います。北側エリア開発自体の話ではないのですが、南側から北側へのアクセスをもう少し容易にさせていただきたいです。ベビーカーを用いて南側から北側へ移動しようとした場合、南海高野線中百舌鳥駅南東部に地下連絡通路があるものの階段しかなく、駅南西部に新設されたエレベーターまで行かなければならない状態です。バリアフリーの観点からもあまりいい状態とは言えません。駅北東に拠点施設を計画されておりますが、施設を線路にもまたがせ、駅南東側にエレベーターを設置することで、駅北側や駅自体、施設へのアクセスを容易にさせていただくよう配慮いただけると幸いです。南海高野線を挟んで南北の往来がよりスムーズになるよう多角的に考慮いただければと思います。	バリアフリー法に基づく堺市バリアフリー基本構想では、中百舌鳥地区を移動等の円滑化にかかる事業を重点的かつ一体的に進めるための区域である重点整備地区と定めています。また、中百舌鳥エリア全体の活性化を図る上で、駅北側と大阪公立大学を含む駅南側との連携が不可欠であり、人の駅南北の往来を容易にするという視点を含め、安全快適で使いやすい動線は必要だと考えています。なお、本計画では駅前空間の再編をリーディングプロジェクトとし、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た歩行者動線を確保するとしています。
2	地下道を用いた南側から北側へのアクセスのバリアフリー化をお願いしたいです。現状、階段しかなく南海高野線の駅舎までいかないと車椅子の方などは北側へわたることができません。よろしくお願いします。	
3	南海電鉄高野線・泉北高速鉄道「中百舌鳥駅」の東側に大きな踏切がある。駅のすぐ傍の踏切で南側の商店街通りからの車両、通行人、自転車の往来も多く混雑時は通行に危険を感じる。幹線道である府道大阪高石線から入って北から南に抜けるにも利用されているようで通行量が多い。踏切の傍に歩行者用の地下道はあるが殆ど利用はされていない。踏切横断の混雑を緩和するためにはできるだけ歩行者に駅構内を抜けていってもらうのがいいのだが、なんらかの歩行者誘導動線は考えられないか。今回の計画案では駅南側のエリアが対象外となっているが、いずれ駅南側も改良整備が必要になってくるかもしれない。本計画対象範囲からは外れるが、留意していただければ幸いと思う。	中百舌鳥エリア全体の活性化を図る上で、大学周辺エリアへとつなぐ駅南側についても連携が不可欠であり、人が駅南側と駅北側の往来を容易にするという視点を含め、安全快適で使いやすい動線は必要だと考えています。まずは駅前空間の再編をリーディングプロジェクトとし、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、駅周辺の活性化に向けた検討を進めます。また、大学周辺エリアへとつなぐ駅南側についても今後、大阪公立大学との連携を図る中で必要な施策について取り組み、中百舌鳥エリア全体の活性化を図ります。

	ご意見の要旨	市の考え方
4	駅前広場再整備後の駅前空間のイメージについて 駅前広場再整備後の駅前空間のイメージ案で南海高野線中百舌鳥駅改札階と北側エリアとOsaka Metro なかもず駅連絡 8 号出入口を直結するデッキについて、ぜひ屋根及び暑さ対策のミストの設置、各出入口（北側エリア、Osaka Metro 連絡口）にエレベーター（サイズはハンドル式車イス 2 台平行で乗れるもの（標準車イス 4 台））を設置してほしい。屋根はソーラーパネルにして駅前広場周辺の電力をこれでまかない、照明は LED、防犯カメラ、防災の非常電源、将来 EV バス、タクシー等に充電対応、イベント等の電源に活用できるようにしてはどうでしょうか。	本計画では、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といった駅前空間の機能の拡充等をするとしています。また、安全快適で使いやすい乗継動線の確保として、高齢者や障害のある方等も含め、使いやすいバリアフリー動線とすることとしています。暑さ対策を含め快適な動線を確保することは重要と考えており、様々な活用を考慮しながら駅前空間の再編の検討を進めます。
5	P6 中百舌鳥駅北側駅前の主な施設等の位置 南海中百舌鳥駅（エレベーター）～Osaka Metro なかもず駅 8 号出入口（エレベーター）へ移動ルートについて、移動距離が長く雨天時にシェルター部分まで屋根が無いので濡れて移動する事になり、車イス常用者にとって大変な事です。 しかも令和 4（2022）年 9 月南海側改札口の移設で地下鉄 7 号 8 号出入口に近くなったにもかかわらず、エレベーターは現状の位置のまま未だ改善されていないのでぜひ、今回の市民意見募集を機会に、エレベーターの位置 or 増設を考えて頂きたい。（南海側に働きかけも含めて←シェルター側に取り付けまたは車イス専用改札を設けるか考えて欲しい）また、エレベーターから Osaka Metro への券売機へのルート上にあるスロープの一部を車イス、ベビーカー等のエリア分け（床にサインを設ける等して頂きたい。混み合っている時特に自走式車イスにとって負担が大きいからです。）を考えて欲しい。	現在、駅前空間の再編に伴い、民間活力を導入した拠点施設の整備の検討を進めており、高齢者や障害のある方等も含め、雨に濡れないようにといった歩行者の安全快適な動線の確保が重要だと考えています。駅施設に関するご意見は鉄道事業者へ共有しながら、駅前空間の再編の検討を進めます。

	ご意見の要旨	市の考え方
6	ロータリーに塾の送り迎えの車が多く駐停車しています。ロータリーがあるばかりにこのような送り迎えの為に車の進入・駐停車を許しています。ロータリーは本当に必要なのでしょうか？難波駅はロータリーをなくして人々の憩いの場になりました。中百舌鳥駅もロータリーをなくすべきだと思います。塾の送り迎えの車の人々は、コンビニでジュース一本買うことなく、ただ子供が塾から出てくるのをロータリー内で停車して待っているだけで車から出てくることもない。バスやタクシーの待機スペースにはバスもタクシーもなく、ただ塾の送り迎えの車が停まっている状況です。バスとタクシーのためだけならば、ロータリーである必要はないと思います。また、塾の送り迎えの車の為にロータリーが必要なのではないはずです。ロータリーをなくして、人々の憩いの場にしましょう。また、夜店の屋台のようなのが来ていることがありますが、あれは許可を取って出店しているのでしょうか。魅力的なキッチンカーのようなものであればいいのですが、あまり魅力を感じない昔ながらの夜店の屋台で、買い物したいという気持ちが湧きません。中百舌鳥のロータリーが魅力的な場所に生まれ変わることを期待しています。	上位計画である中百舌鳥駅周辺活性化基本方針では、中百舌鳥駅周辺の活性化のコンセプトを「交流・活動が生まれるひと中心のエリアを形成」するとしており、駅前広場エリアの主な施策としては、駅前広場機能の再配分を行い、ひと中心に再編するとしています。また、中百舌鳥駅周辺活性化基本方針を踏まえ、本計画では駅前広場再整備のコンセプトを「つなぐ場-ひとが集い、つながる駅前空間-」としています。そのコンセプトの実現に向けた再整備の方向性では、「交通結節機能の最適化と交通利用環境の改善」と「公民連携による活力や魅力の創出」としており、駅周辺の活性化のためには交通結節点としての機能とひとが訪れる、交流・活動ができる憩いの場などのひと中心の空間が必要だと考えています。このことから、交通事業者等と協議し交通処理機能を見直すなど交通結節機能の最適化や交通利用環境の改善も図りながら、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といった駅前空間の機能の拡充等することで、駅前空間の魅力と価値の向上につなげます。
7	ロータリーは必要ないと思います。ロータリーをなくして、グラングリーン大阪のような子供が遊べる水場を作ったり、芝生広場を作ったりして、多くの人々が時間をのんびりすごせる空間にして欲しいです。現在、バスやタクシーの待機スペースに乗用車が駐停車している光景をよく見かけます。車に乗る人にとって都合の良い空間かも知れませんが、彼ら駐停車している人々は、駅周辺で買い物するわけでもなく、車の中に留まったまま、降りてくることもありません。また、中百舌鳥駅周辺にとって好循環を生むとは思えません。バスとタクシーがあんな待機スペースに何台も駐車している場面を見たことがありません。本当にあのスペースが必要なのか疑問です。水場や芝生広場を作ることによって現役世代、子育て世代の人々が多く集まれば、駅周辺の商業施設でお金を使ってくれると思います。自動車中心より、人中心でお願いします。	

	ご意見の要旨	市の考え方
8	P19 公共交通の円滑化について ロータリーの形状としては C 案が理想的ですが、公共交通の円滑化について、泉北高速鉄道泉ヶ丘駅の場合、一般の部分で車イスのレーンに一般車の長時間滞留があって本来必要である車イスで送迎者が止められないケースが多いので一般車のロータリーを完全に別の場所にする方が円滑に流れると思います。	駅前広場の再整備においては、車イス利用も含めた高齢者や障害のある方等の利用を考慮したロータリーの実現に向け、関係者等との協議を行いながら交通処理機能の規模及び配置を見直しの検討を進めます。
9	15 頁ロータリー形状の案について、16 頁に補足としてバス・タクシー乗降場への一般車流入や駐停車が問題として挙げられており、案 b の通り公共交通と一般車のロータリーは分離すべきではないかと考える。課題の常磐浜寺線側道からの右折不可については、公共交通動線のロータリー入口部にある緑化帯（現在横断歩道のみある箇所）を撤去し、側道から左折後、ロータリー入口を右折することで堺富田林線へ右折進入可能となり一般車での駅前アクセスも改善可能である他、ロータリー入口部への信号機の設置や一般車ロータリーへの流路の明示で公共交通用のロータリーへの一般車進入を抑止できると考える。また 17 頁に記載の「交通処理機能の施設数の見直し」について、ロータリー形状を案 b とした上で、バス乗り場と降り場を共用とすればバス乗降場を 1 箇所削減可能であると考え。バス待機場についてもダイヤを調整したり、至近にある新金岡駅ロータリー（待機場 3 台分あり）を活用したり、回送でバスを送り込んだりすることでバス待機場を 1 台分削減可能であると考え。これにより捻出したスペースは荷捌きスペースとして活用すれば、一般車との混在を避けつつ駅周辺店舗への配送が可能であると考え。	周辺の道路への通過交通の影響を考慮すると、安全性から案 c の形状を基本として公共交通と一般車のロータリーの分離の検討を進めます。なお、交通処理機能の見直しにあたっては、いただいた公共交通に関するご意見は交通事業者へ共有します。また、交通実態調査を踏まえ関係者等との協議を行いながら、交通処理機能の規模及び配置の見直しの検討を進めます。

	ご意見の要旨	市の考え方
10	中百舌鳥駅北側の旧じばしん等について、美原区や南区、泉北ニュータウンへ機能等に移転し、旧じばしん等を民間に売却した方が、堺市や中百舌鳥周辺地域のかんりの活性化につながるのではないか。その辺りも検討していただいた上で、再整備の計画を進めてほしいです。今回の計画だけで、本当にイメージ図のような発展につながるのでしょうか。また、イメージ図のような発展ができなかった場合、だれがどのように責任を取るのでしょうか。	「堺市基本計画 2025」や「堺市都市計画マスタープラン」では、中百舌鳥駅は交通の結節点であり、中百舌鳥駅周辺に大阪公立大学や堺市産業振興センターなどの産業支援機関等が立地していることから、中百舌鳥エリアをイノベーション創出拠点と位置付けています。その実現に向け、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「中百舌鳥駅周辺活性化基本方針」を策定しています。中百舌鳥駅周辺活性化基本方針では、拠点施設整備として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行うことで、エリア内の活性化を図ります。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を誘発することで、多様な主体によりめざすべき姿を実現し中百舌鳥駅周辺エリア全体の魅力と価値の向上をめざすことを示しています。本計画では、中百舌鳥駅周辺活性化基本方針に基づき、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ものです。なお、イメージ図（パース）については、確定したものではありませんが、中百舌鳥駅周辺活性化基本方針に沿って市民や事業者、関係者等、多様な主体と連携して取組を進めます。
11	中百舌鳥駅北側の交通整備を行って便利になると、さらに交通量が増え、慢性的な渋滞ゾーンである、常浜線や 310 号線などがさらに混雑するのではないか。一点だけを改善するのではなく、周辺道路の渋滞緩和策も同時に検討し、効率的な交通を行わないと、砂上楼阁と言っても過言ではないと思います。今回の計画を踏まえて、周辺道路の渋滞緩和策も追加してほしい。渋滞緩和策をどのようにお考えか、きちんと計画に示して、ご説明ください。	本計画は、中百舌鳥駅周辺活性化基本方針に基づき、リーディングプロジェクトとして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ものです。また、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、「つなぐ場-ひとが集い、つながる駅前空間-」をコンセプトに、駅前広場の再整備に向けた考え方を示しています。交通渋滞については、今後、事業を進めるにあたり様々な関連施策との連携を図ります。

	ご意見の要旨	市の考え方
12	ロータリー地下駐輪場を移転させてください。せっかくウォークアブルな駅前広場を作っても自転車が地下駐輪場に停めるために駅前を通ると危ないです。地下駐輪場を移設して空いたスペースを商業施設などで活用するほうが良いと考えます。	中百舌鳥駅周辺エリアは、公共交通のアクセシビリティが高いエリアであることから、自転車等の利用者も多い状況です。特に中百舌鳥駅前地下自転車等駐車場は大規模駐輪場であり、利便性も高く、駅周辺の中核となる駐輪場施設であるため、平成 13（2001）年の開設から現在に至るまで非常に高い利用状況で推移しています。今後は利用者の動向の分析を踏まえ、駅利用者や商業施設利用者の自転車利用を促進する観点から必要な駐輪環境の確保に努めます。また、駅前広場では、駅前広場の一部を土地利用転換し、商業、業務及び多様な交流機能等と乗継改善にも資する民間活力を導入した施設整備の取組を進めています。いただいたご意見は、今後の取組の検討を進める上での参考とさせていただきます。
13	駅前ロータリー地下を駐輪場にしておくのはもったいない。梅田にあるような地下飲食街などを作ってほしい。駐輪場ユーザーの 8 割が Osaka Metro を使用することなので Osaka Metro の各出入口近くの駐車場などに駐輪場をたてて分散するなど	
14	今回の整備計画について、計画立案から計画実現に至る関連書類、資料をできるだけ収集し保全に努めてもらいたい。将来、堺市に公文書館が設置されたらそれらの書類・資料を公文書館に収め、市職員、研究者、市民、誰でもが閲覧できる状態に置き、将来の都市計画に活かせるように取り図ってもらいたいと思うが、当局の考えはどうか。今回計画範囲エリアを含む中百舌鳥駅北側から新金岡に至る地区は、昭和末期から平成初めにかけて大阪府の主導のもとに開発された経緯があるようだが、大阪府の当時の資料は全て堺市に移管されているのか。もし移管されていない場合は、大阪府から移管を受けて将来的に堺市の公文書館で公開できるようにする考えはないか。 今回の中百舌鳥駅に図書館設置を希望する声もあるようだが、図書館を設置することは可能か。また、設置できるとすればどの程度の規模のものが設置できるか。もし図書館設置が無理ならば「堺東図書カウンター」のようなものや他市で例がある「無人自動貸し出し、返却コーナー」など設置する考えはないか。駅構内に図書返却ポストだけでも置いても、利用者の利便性向上につながると思うが如何なものか。	市政又は市の歴史を未来に伝える歴史的文化的価値を持った文書については保全します。また、地下鉄新金岡最寄りの北区役所内に北図書館を設置しており、中百舌鳥駅前への設置は考えていません。

	ご意見の要旨	市の考え方
15	計画全体について、和暦のみの表記ではわかりにくいです。西暦も併記してほしいです。	計画全体における和暦の表記を西暦と和暦の表記とします。

提出された意見は適宜整理、要約しています。