

# 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

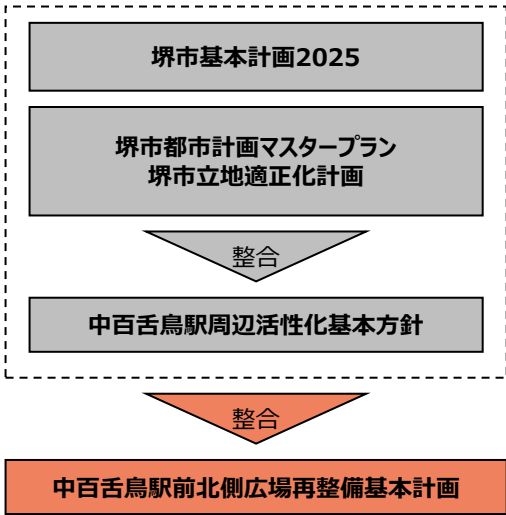
# 中百舌鳥駅前北側広場再整備基本計画 概要版

## 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



#### その他計画

堺市バリアフリー基本構想等  
堺産業戦略

連携



### ➤ 中百舌鳥駅周辺活性化基本方針

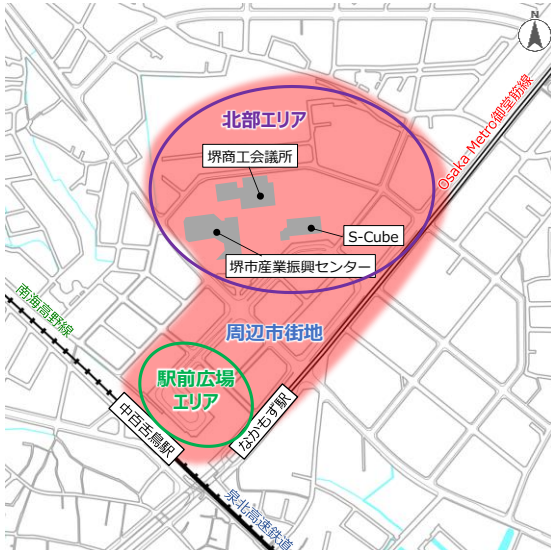


図 基本方針の概ねの対象エリア



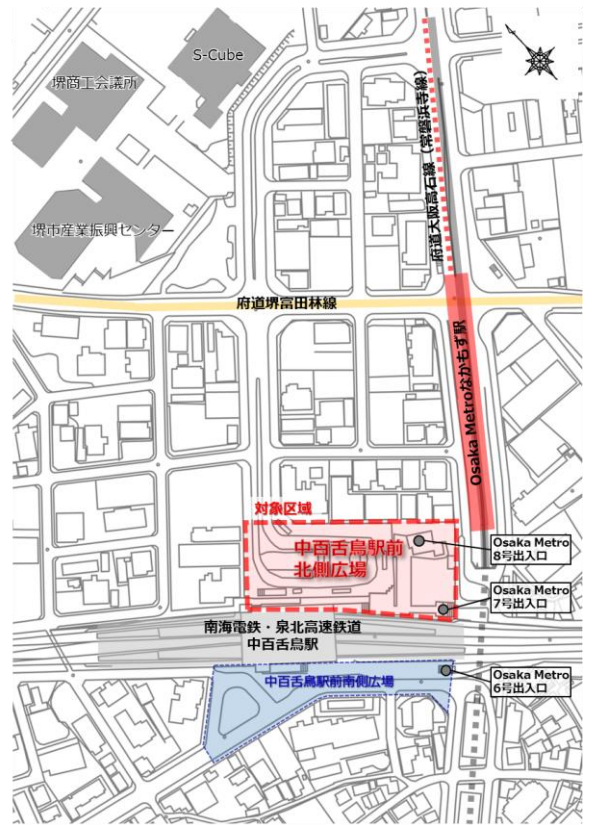
図 駅前広場と民間施設の整備イメージ



図 乗継改善と駅前広場での交流・活動イメージ

## 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                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>円滑かつ効率的な交通処理機能</li><li>多様なひとの活動・交流の場</li></ul>                                                                                                                                |
| 駅前空間の役割の実現に向けた取組                                                                                                                                                                                                    |
| <ul style="list-style-type: none"><li>ロータリー機能の最適化</li><li>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</li><li>駅間における乗継利便性の向上</li><li>安全快適な歩行者動線の整理</li><li>駅まち空間の核となる魅力ある施設の整備</li><li>ひとが交流や活動ができる空間の形成</li><li>周辺との回遊性の向上</li></ul> |

## 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 —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

### 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。

### 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

#### 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    |

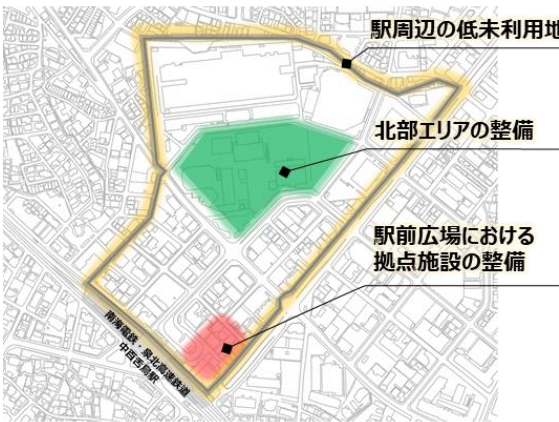


図 将来増加すると見込まれる駅前広場利用者数を検討する対象範囲



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       | 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。

## 【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     |
| 車のアクセス性 | 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 |                       |
| 総合評価    |      | ×                                                  | △                                                  | ○                     |

### ➤ 施設配置の考え方

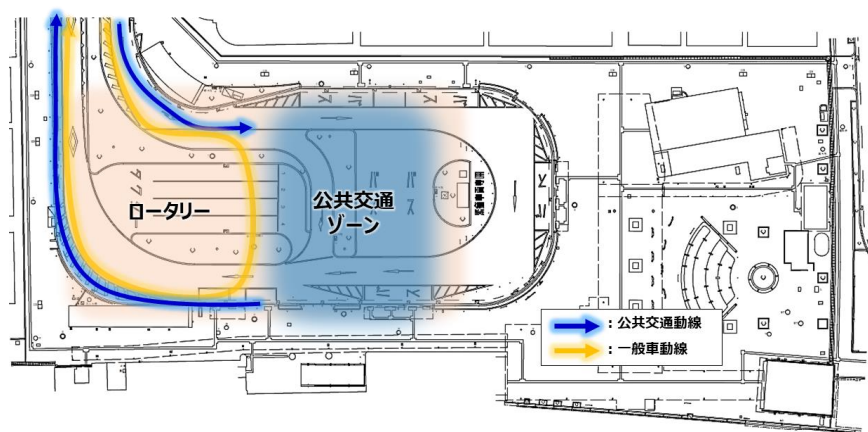
#### 公共交通の円滑化

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

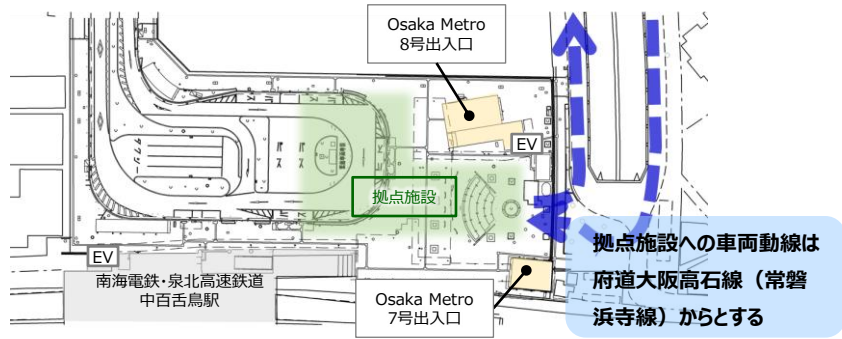
駐輪場の配置は現状の利用状況やシェアサイクルの活用の可能性等を踏まえて検討します。  
なお、配置先（駅前広場、駅南側、北部エリア等）は、今後関係者等と協議し決定します。

### ➤ 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。

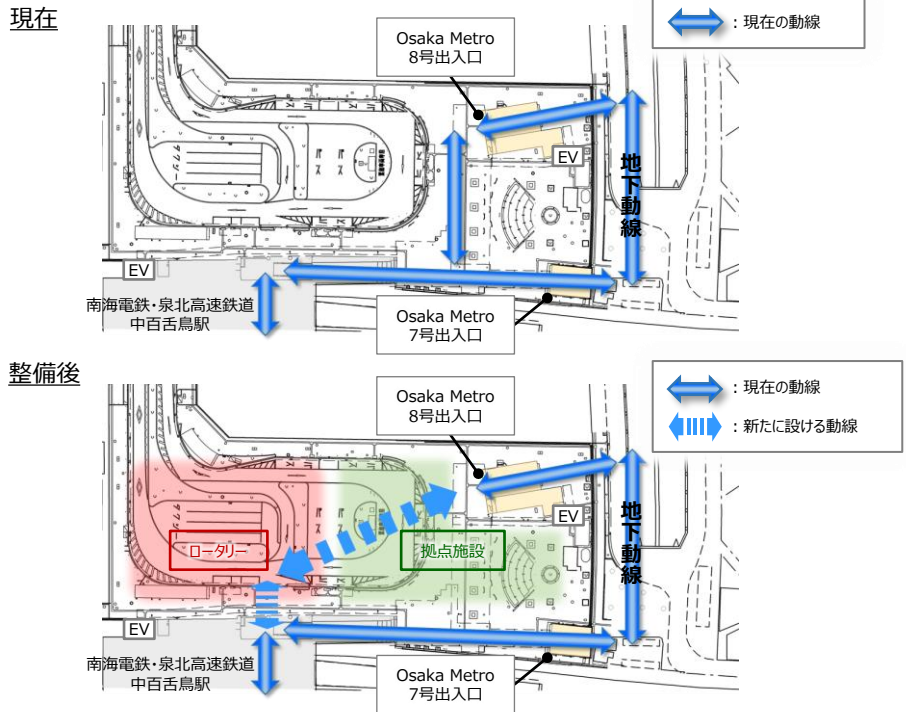


### ➤ 滞留空間の創出

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 Metro8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。



### ➤ 周辺へのつながりの強化

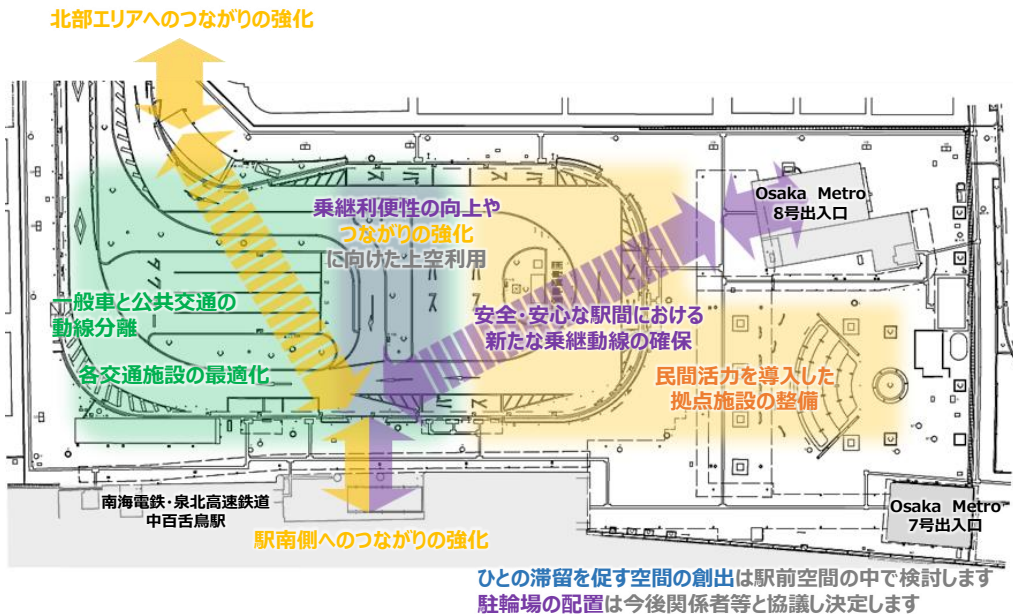
駅まち空間として北部エリア等との一体性や駅南側とのつながりを強化するため、ロータリーの上空や拠点施設を経由して周辺への回遊性を高める歩行者動線を確保します。また、中百舌鳥駅周辺エリアへのアクセス手段のひとつとして、シェアサイクルだけでなく、今後次世代モビリティ等の活用ができるように駅前空間を再編します。



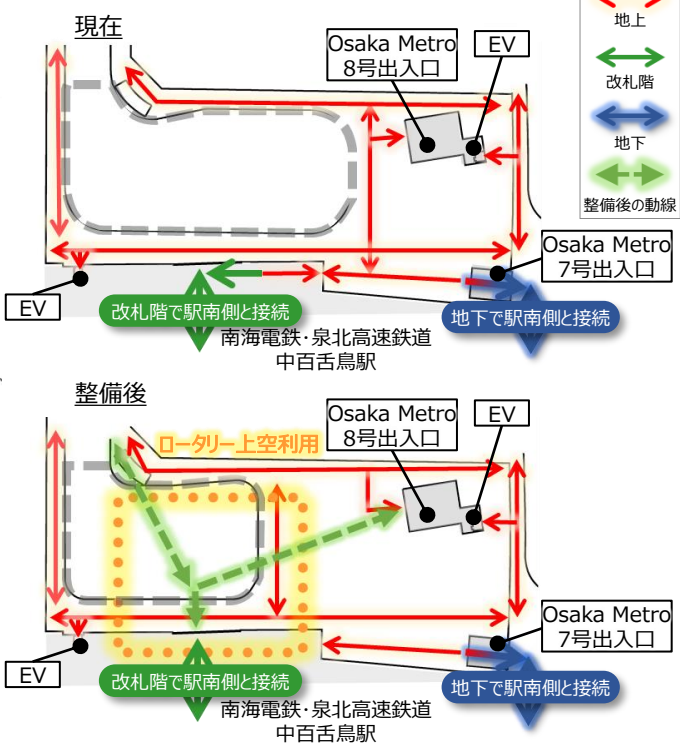
## 中百舌鳥駅前北側広場再整備後の駅前空間のイメージ

- 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中百舌鳥駅前地区地区計画          | ・建築制限、容積率や斜線制限の緩和等<br>・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。

