

津久野駅周辺再整備基本構想（案）

令和7年 月 堺市

目次

1 .はじめに	2
1-1. 背景	2
1-2. 津久野駅周辺の成り立ち	2
1-3. 目的と位置付け	3
1-4. 対象エリア	4
1-5. 構成	5
2 .現状と課題	6
2-1. 現状	6
2-2. 市民意向の確認	12
2-3. 現状・市民意向等を踏まえた課題設定	16
3 .都市機能更新の方針	18
3-1. コンセプト	18
3-2. 取組方針	18
4 .将来像と推進体制	20
4-1. 将来像	20
4-2. 推進体制	23
4-3. ロードマップ	24

1 はじめに

1-1. 背景

津久野駅前を含む周辺地域では、昭和30年代から向ヶ丘土地地区画整理事業（公団施行）が実施され、津久野駅の開業や市街地住宅^{※1}の建設が進みました。昭和40年代からは堺市津久野土地地区画整理事業（組合施行）が実施され、戦後間もない時期から現在の市街地形成が進みました。また、府道堺かつらぎ線（泉北2号線）や府道大阪高石線（常磐浜寺線）等、津久野駅周辺と広域を結ぶ道路も整備されました。

平成に入り、駅周辺に大型の商業施設が開業し、UR団地（サンヴァリエ津久野）の建替えやマンションの建設、堺市立総合医療センターの移転、市道神石市之町津久野1号線（諏訪森神野線）の整備等が行われました。一方で、老朽化した市街地住宅の更新や駅東西往来環境の改善、駅西側からのアクセス性の向上等、津久野駅周辺における課題の解決に向け、平成30（2018）年に津久野駅前プロジェクト協議会が設立され、地元主体で様々な活動が行われるようになったことなどから、本市としても、令和4（2022）年8月に津久野駅周辺地区を都市再開発の方針の2号地区^{※2}に位置付けました。

※1 市街地住宅とは、一般的には低層部に店舗や事務所、上層部に住居が配置された複合型の住宅のことです。

※2 都市再開発の方針の2号地区とは、都市再開発法第2条の3第1項第2号の規定に基づく、「計画的な再開発が必要な市街地のうち特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区」のことです。

1-2. 津久野駅周辺の成り立ち

津久野駅は堺市西区に位置しており、鉄道（JR阪和線）で大阪市内や関西空港にアクセス可能です。周辺には広域を結ぶ道路が複数あり、府道堺かつらぎ線（泉北2号線）が泉北ニュータウンと津久野駅周辺をつないでいます。

泉北高速鉄道（現 南海泉北線）が開通するまでは、津久野駅が泉北ニュータウンへアクセスできる鉄道駅としての役割を担っていたこともあり、現在でも泉北ニュータウン方面とつながる路線をはじめ、多くのバスが発着しています。また、駅の南側には、南大阪では数少ない三次救急医療施設である堺市立総合医療センターが立地しており、広域からも多くの利用者が訪れます。加えて、駅周辺には居住機能が集積しており、幅広い世代の方が生活しています。

このように、津久野駅周辺は広域からの利用者や地域住民にとって重要な拠点です。

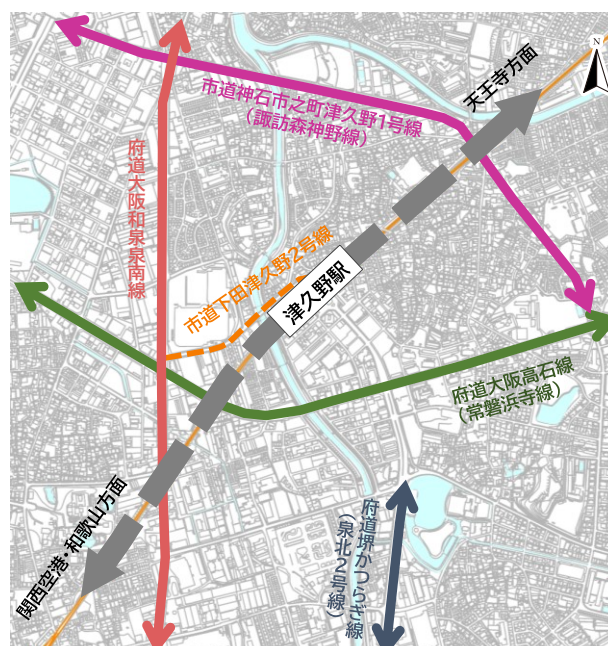


図 津久野駅周辺の広域アクセス

1-3. 目的と位置付け

堺市都市計画マスタープランに、「駅前に立地するUR住宅等の老朽化が進む津久野駅周辺においては、施設の更新に併せて、計画的な共同化や土地利用の高度化により、都市型住宅の供給や商業等の生活利便施設の充実、駅前広場等の機能更新を図ります。」とあることを踏まえ、都市再開発の方針の2号地区に位置付けている当地区において、駅周辺の再整備を推進します。

本基本構想は、津久野駅周辺における一体的な市街地再整備に向けて、再整備のコンセプトや課題解決に係る具体的な取組の方向性、将来像等を示し、地域住民や事業者、行政等が連携して都市機能更新を進めるための共通の方針として、上位計画とも整合を図り策定するものです。

主な上位計画

堺市基本計画2025

堺市都市計画マスタープラン

堺市立地適正化計画

【堺市基本計画2025における“空間像/エリア戦略”の位置付け】

エリア	空間像	エリア戦略
近郊市街地	○成熟した良好な居住環境の継承や、駅周辺に商業、医療等の日常生活を支える施設の集積により、歩いて日常生活が送れる利便性の高い市街地	・道路ネットワーク構築によるミッシングリンクの解消及び渋滞緩和による住みやすさの向上 ・憩いの場となる身近な公園のある住みやすさを創出

【堺市都市計画マスタープランにおける“市街地・住環境整備の方針”の位置付け】

“駅前に立地するUR住宅等の老朽化が進む津久野駅周辺においては、施設の更新に併せて、計画的な共同化や土地利用の高度化により、都市型住宅の供給や商業等の生活利便施設の充実、駅前広場等の機能更新を図ります。”

【堺市立地適正化計画における“誘導施設”の位置付け】

＜誘導施設（津久野駅）＞

立地適正化計画制度に基づく誘導施設
○医療施設（三次救急医療機関）
立地が望ましい施設
○商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）
○生活に身近な施設



整合

津久野駅周辺再整備基本構想

1-4. 対象エリア

本基本構想の対象エリアは、都市再開発の方針の2号地区と同じ範囲とします。

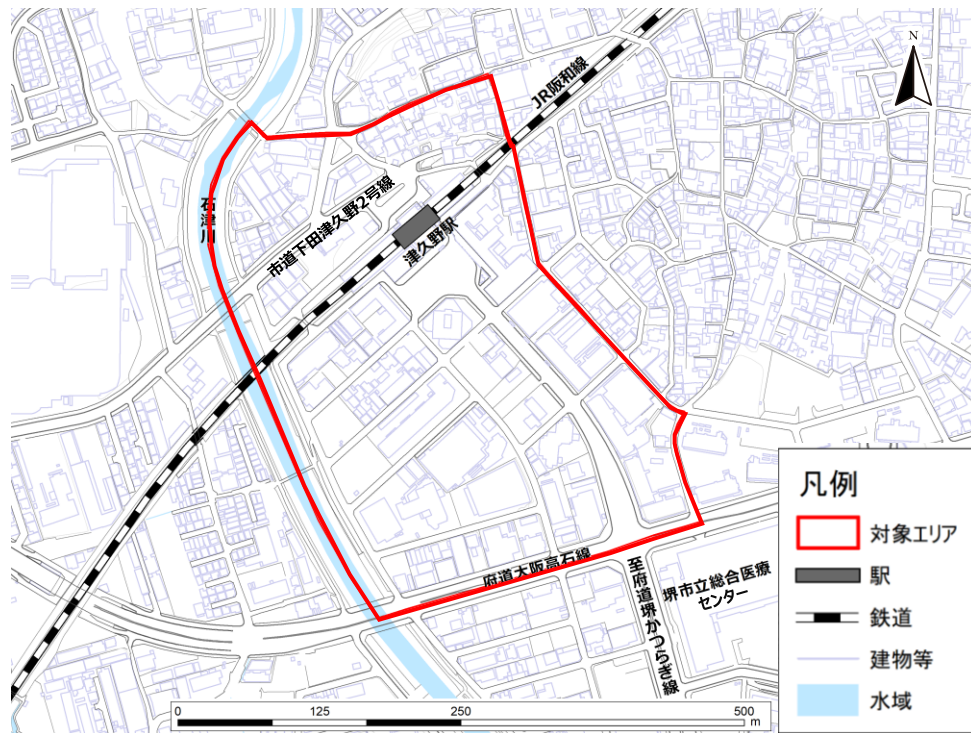
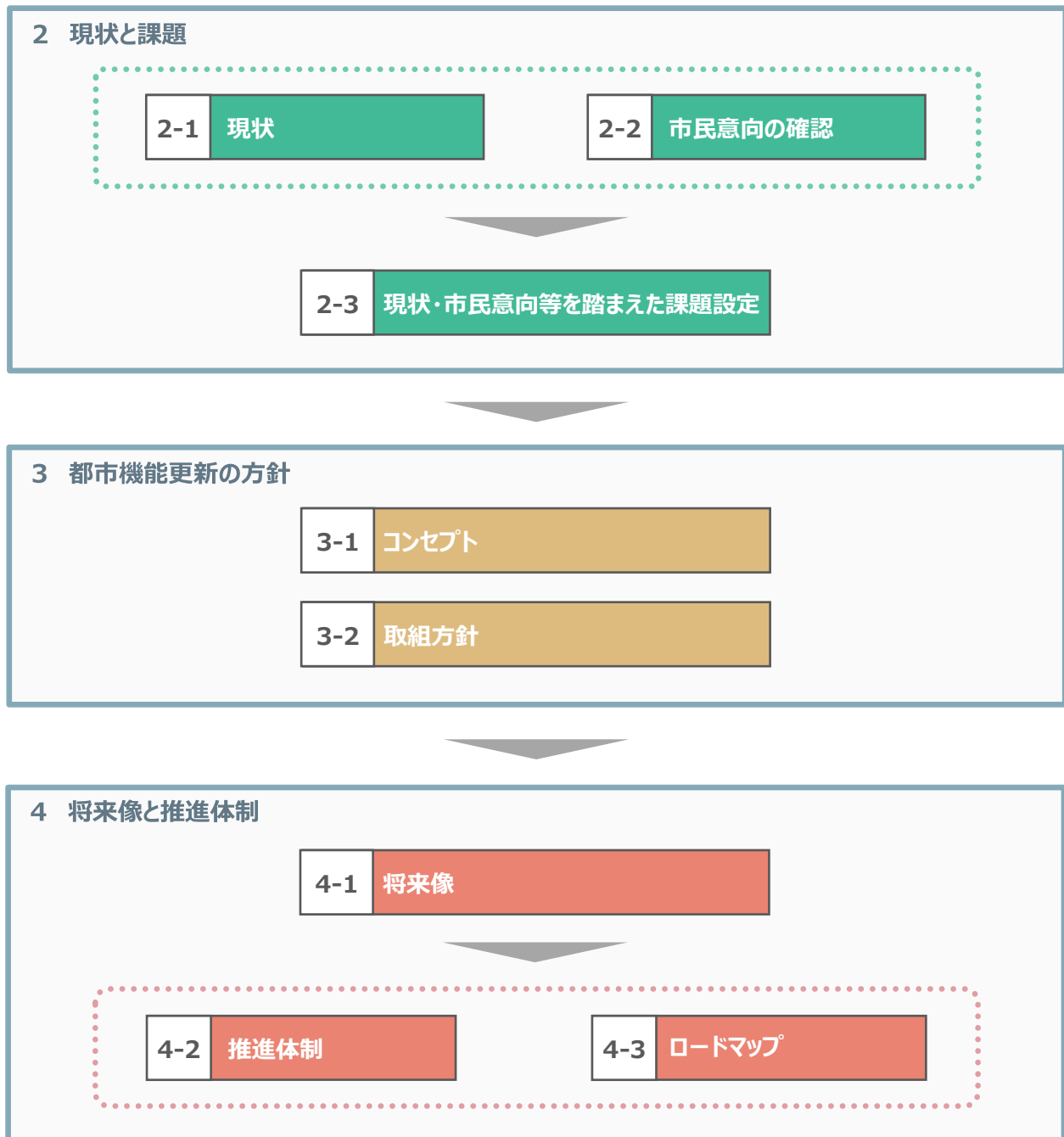


図 対象エリア周辺図

1-5. 構成

次章以降の本基本構想の構成は以下のとおりです。



2 現状と課題

2-1. 現状

2-1-1. 人口

- 津久野駅からおおむね500m圏内に位置する6町丁（津久野町1～3丁、鶴田町、宮下町、下田町）の人口は、集合住宅の建設により増加した年もありますが、おおむね横ばいです。
- 津久野駅周辺の年齢階層別人口は、堺市全体とおおむね同様の割合となっており、こどもから高齢者まで幅広い世代の方が居住しています。

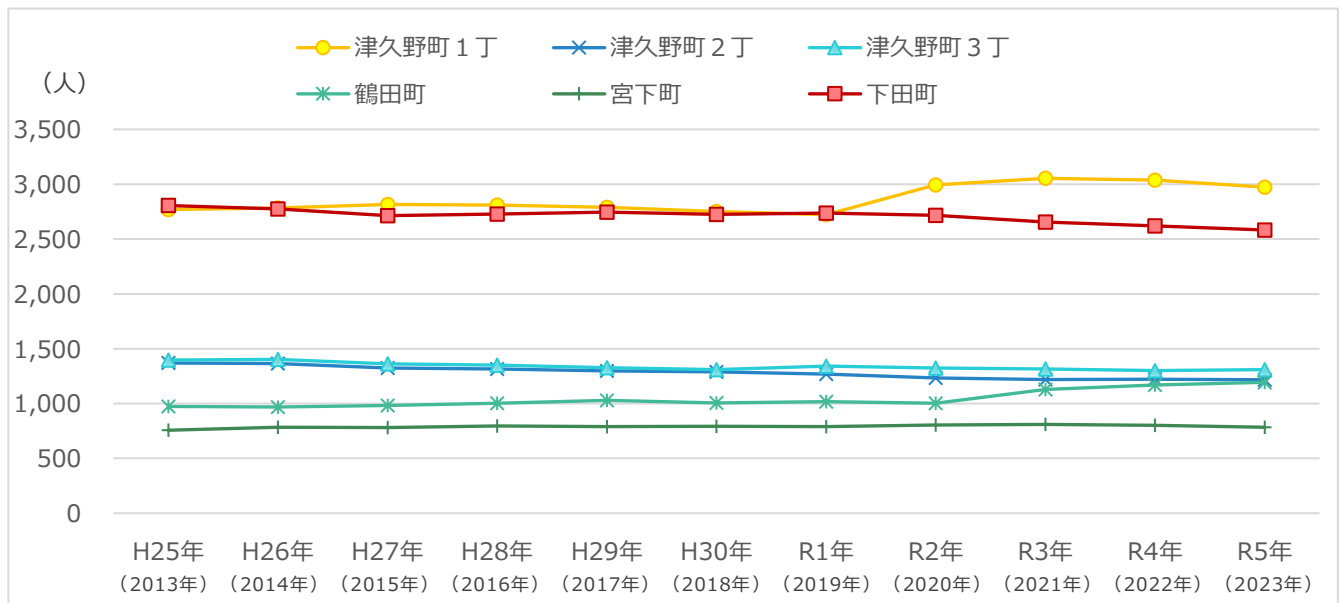
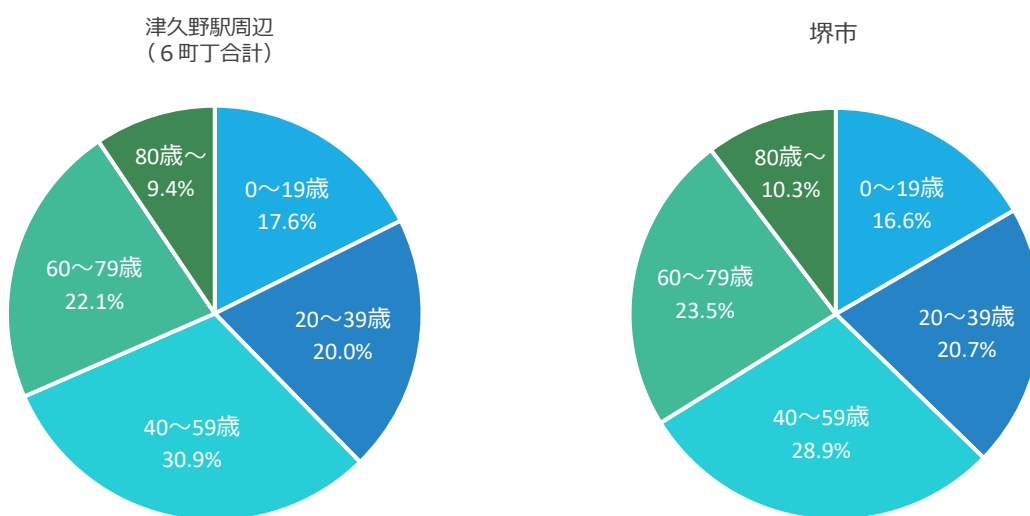


図 津久野駅周辺の人口推移

資料：堺市統計書



資料：堺市統計書

図 津久野駅周辺及び堺市全体の年齢階層別人口割合 ※令和5年時点

2-1-2. 土地利用・都市機能

- 津久野駅周辺では、分譲マンション等の集合住宅が複数立地しています。
- 駅改札（東側）に近接する3棟の市街地住宅は、築50年以上（1号棟：昭和38年、2号棟：昭和41年、3号棟：昭和41年）が経過しています。
- 津久野駅周辺の500m圏内においては、駅西側に大型商業施設「イトーヨーカドー津久野店」が立地しているほか、日用品を販売する物販店舗「サンディ津久野店」が立地しています。また、駅東側には、駅前に日用品を販売する物販店舗「デイリーカーナート向ヶ丘店」と「イオンフードスタイル津久野店」が立地しているほか、飲食店やコンビニ等の生活サービス施設が複数立地しています。

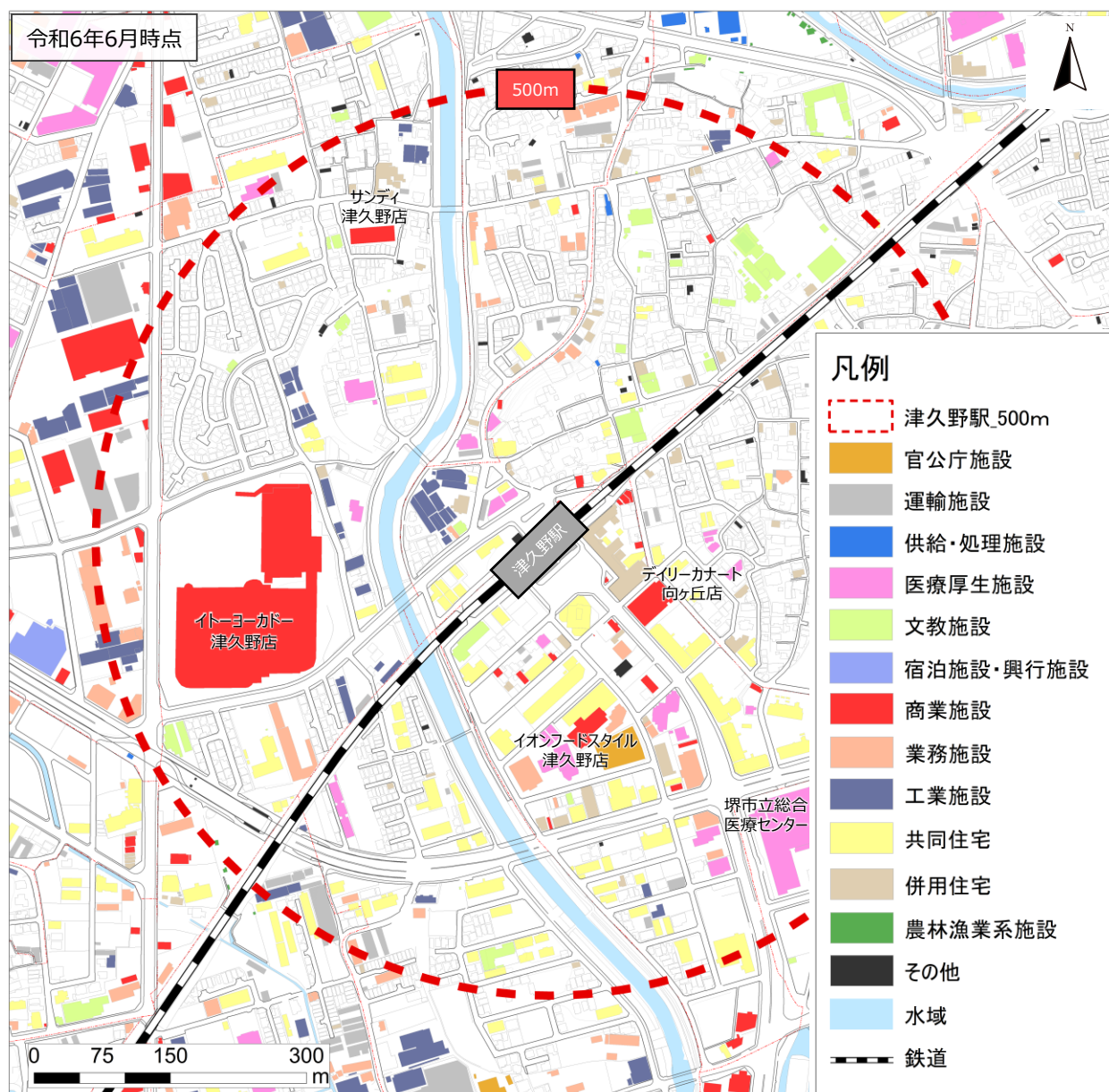


図 施設立地地図

- 津久野駅から徒歩約5分の位置には堺市立総合医療センターがあり、駅周辺にはクリニックや調剤薬局が立地しています。
- 堺市立総合医療センターは、高度な三次救急医療に対応する救命救急センターを備えた施設として、平成27年に開院しており、「堺市こども急病診療センター」や「堺市救急ワークステーション」との連携等により地域の医療拠点機能を担っています。



堺市立総合医療センター

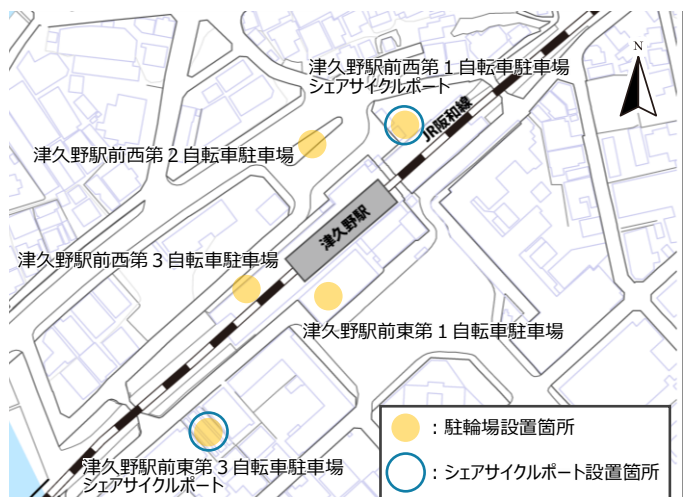
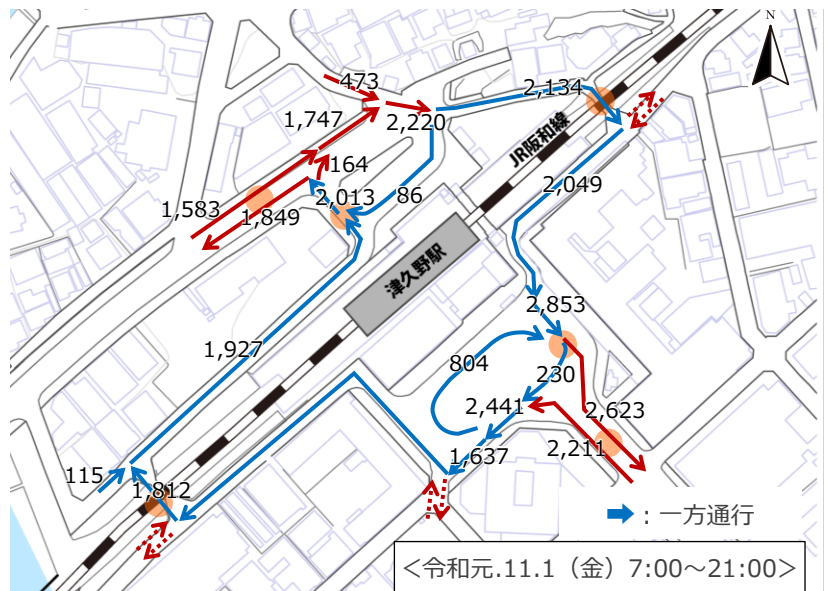
2-1-3. 交通

1) 自動車

- 東側駅前広場では、右図の時間帯において2,000台以上がロータリー前を通行していますが、ロータリーに進入する車両は800台程度です。
- 西側駅前広場では、右図の時間帯においてロータリーに進入する車両は90台程度であり、東側駅前広場のロータリーに進入する車両と比較して1割程度です。

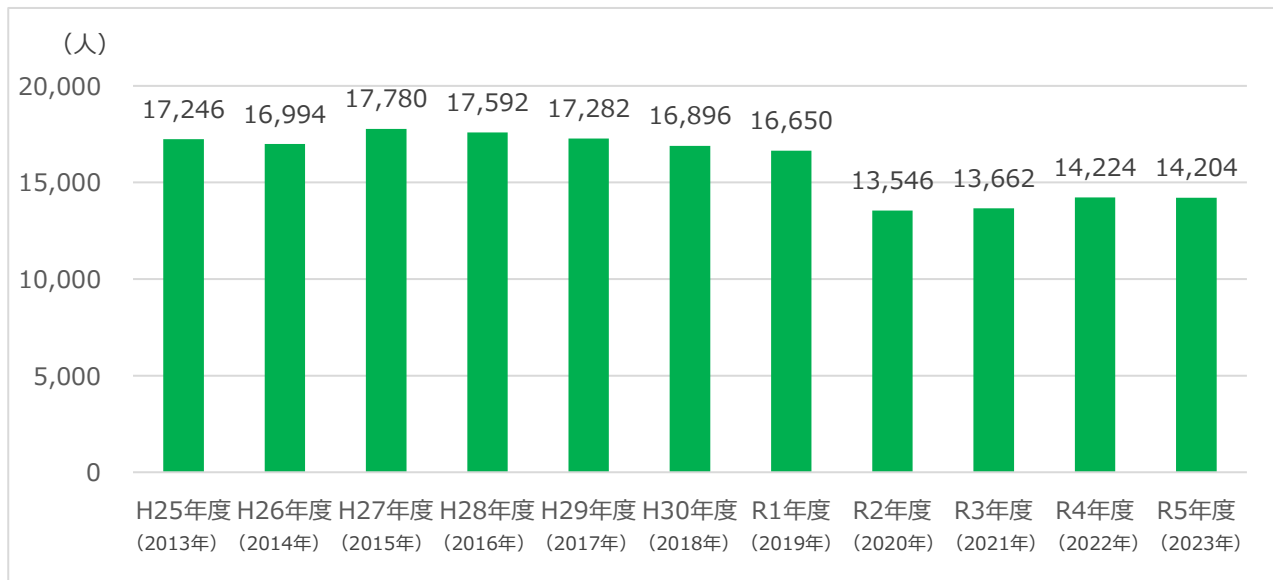
2) 歩行者・自転車等

- 駅東西を往来する歩行者・自転車等の利用者は、右図の時間帯において8,000人程度です。
- 最も歩行者利用が多い駅北側の半地下の通路は、幅員が狭いことなどから自転車で利用しづらく、また、バリアフリー構造でないため車いすで利用できません。そのため、自転車及び車いす利用者の多くは高架下の道路を通行しています。
- 東西をつなぐ高架下の道路は幅員が狭く（2.5m程度）歩道がありませんが、南側の道路は大規模商業施設につながるルートでもあるため利用者が多くなっています。
- 駅の東西に複数の駐輪場があり、西側に3箇所、東側に2箇所設置されています。
- 駅の東西に1箇所ずつシェアサイクルポートが設置されています。



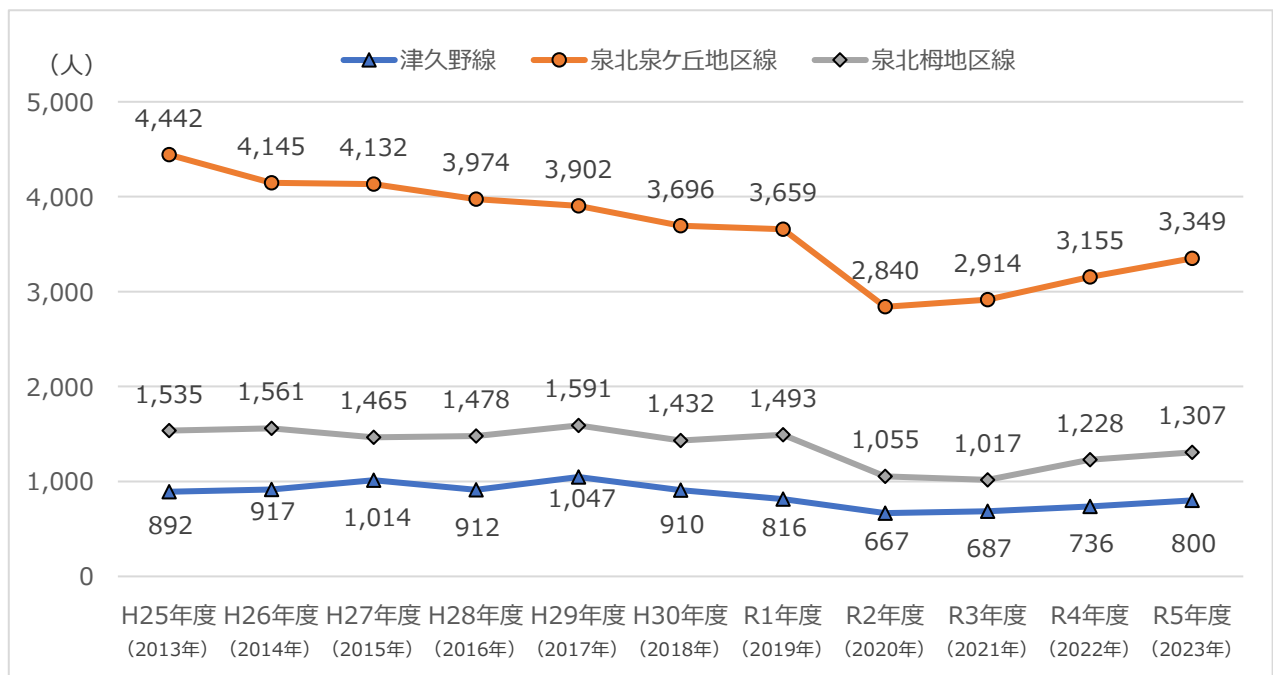
3) 公共交通

- 津久野駅の乗降客数は、令和5（2023）年度で14,204人/日です。また、津久野駅には普通列車のみが停車し、平日の運行本数は天王寺方面が83本/日、関西空港・和歌山方面が82本/日、休日の運行本数は天王寺方面、関西空港・和歌山方面ともに80本/日です。
- 駅東側のロータリーには南海バスの停留所があります。津久野線は堺東駅、上野芝駅、深井駅の3駅と接続しており、乗降客数は令和5（2023）年度で800人/日、泉北泉ヶ丘地区線は泉ヶ丘駅と接続しており、乗降客数は令和5（2023）年度で3,349人/日、泉北梅地区線は梅・美木多駅と接続しており、乗降客数は令和5（2023）年度で1,307人/日です。平日の運行本数は、津久野線が82本/日、泉北泉ヶ丘地区線が78本/日、泉北梅地区線が5本/日、休日の運行本数は、津久野線が65本/日、泉北泉ヶ丘地区線が56本/日、泉北梅地区線が3本/日です。



資料：堺市統計書（各年）

図 津久野駅の1日平均乗降客数



資料：堺市統計書（各年）

図 津久野駅前発着バスの1日平均乗車人員

2-1-4. 防災

1) 建築物の老朽化

- 駅改札（東側）に近接する3棟の市街地住宅は、築50年以上（1号棟：昭和38年、2号棟：昭和41年、3号棟：昭和41年）が経過し、老朽化しています。

2) 水害

- 津久野駅周辺では、周辺と比較して地盤が低いことから、駅東側を中心に0.05～0.45m、駅西側の一部においては最大0.6mの内水浸水が想定されています。また、石津川の洪水による最大3.0mの浸水が想定されています。
- 津久野駅周辺では、駅から北東へ約400mの位置に、風水害災害時の避難所に指定されている津久野小学校があります。



図 内水浸水想定

資料：内水ハザードマップ（令和4（2022）年 堺市作成）

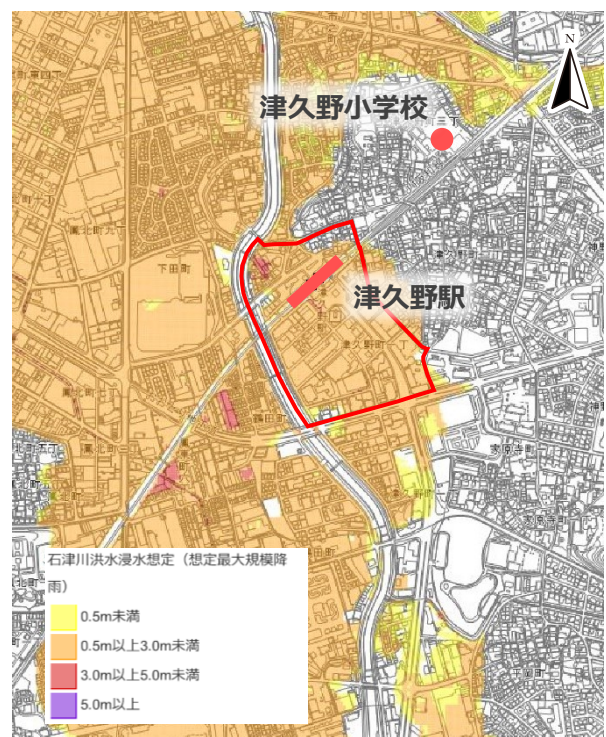


図 石津川洪水浸水想定

資料：洪水ハザードマップ(石津川)（令和4（2022）年 堺市作成）

※このマップは、堺市でこれまで観測した最大降雨量（平成20年9月5日時間雨量：93mm）と同様の雨が、堺市全域に降った場合の内水氾濫を想定したものです。

※このマップは、想定し得る最大規模の大雨（24時間総雨量931.4mm、1時間最大雨量103.7mm）が降った場合を想定したものです。

2-2. 市民意向の確認

都市機能更新の実現に向けて、津久野駅周辺の課題等に関する地域住民や駅利用者等の意見を把握するため、アンケート調査やワークショップを実施しました。

2-2-1. 市民意向把握の実施概要

1) 令和元年度 津久野駅周辺まちづくりアンケート調査

①調査対象

- 津久野駅周辺利用者・駅周辺居住者

②配布・回収状況

- 配布数 3,700通

〈内訳〉 周辺居住者：2,200通（自治会で配布・回収）

駅利用者：1,500通（駅前で配布、郵送またはWebで回収）

- 回収数 1,306通

- 回収率 35.3%

2) 地権者アンケート調査

①調査対象

- 市街地住宅権利者

②配布・回収状況

- 配布数 50通（郵送、ポスティング等）

- 回収数 19通

- 回収率 38.0%

3) 令和5年度 津久野中学校アンケート調査

①調査対象

- 津久野中学校全校生徒

②配布・回収状況

- 配布数 700通（全校集会で配布・回収）

- 回収数 571通

- 回収率 81.6%

4) 市民ワークショップ

①対象

- 津久野校区・家原寺校区居住者

②実施状況

- 津久野校区：30名参加（令和5（2023）年11月23日実施）

- 家原寺校区：14名参加（令和6（2024）年1月21日実施）



市民ワークショップの様子

2-2-2. 結果

1) 令和元年度 津久野駅周辺まちづくりアンケート調査

アンケート調査内容	調査結果と主な回答
主な駅利用者の属性	▶ ほぼ毎日駅を利用している方は、会社員、学生、30～40歳代パート・アルバイト等が多い ▶ 週3～4回程度駅を利用している方は、50～60歳代パート・アルバイトや70歳以上の無職等が多い
駅周辺で不満を感じる事	▶ 魅力ある店舗が少ない（飲食・買い物） ▶ 東西の往来が不便 ▶ 駅舎の利用が不便 ▶ 公園等のくつろぐ場が少ない
駅周辺に必要な施設	▶ 飲食店、スーパー ▶ 憩い空間（公園・緑地・広場・イベントスペース等）
駅前再整備に求めること	▶ 高齢者がバスを待ちやすい環境の整備 ▶ イベント等ができる空間の整備 ▶ 駅周辺への緑の配置

2) 地権者アンケート調査

アンケート調査内容	主な回答
JR津久野駅周辺の強み	▶ JRの駅があり、地域の拠点となるポテンシャルがある ▶ 堺市立総合医療センターがある
JR津久野駅周辺の弱み	▶ 普通電車しか停車しない ▶ 商業施設が不足している ▶ 駅前広場が利用しにくい ▶ 東西の往来がしにくい ▶ 水害の可能性はある
JR津久野駅周辺の問題点	▶ 交通結節点として、まちの賑わいの広がり欠ける ▶ 駅の東西往来が不便であり、西側住民の利用が少ない ▶ 歩行者と自転車の通行が混在しており、安全性に欠ける
津久野に必要なこと	▶ 快速電車の停車や西側改札の新設等、駅の利便性が高くなってほしい ▶ 津久野駅周辺にもっと人が集まってほしい

3) 令和5年度 津久野中学校アンケート調査

中学生を対象に記述式のアンケート調査を実施し、AIテキストマイニングによるワードクラウド化※を行いました。

アンケート調査内容	分析結果
津久野駅周辺の魅力	津久野駅周辺の魅力として、だんじり、イトーヨーカドー、病院、イルミネーション等が挙げられた
津久野駅及び周辺で変わってほしいこと	津久野駅及び周辺で変わってほしいことは、快速電車の停車や駅へのエスカレーターの設置、駅のトイレ改修等が挙げられた
津久野駅周辺にあればいいと思う施設・店舗	津久野駅周辺にあればいいと思う施設・店舗は、ファーストフード店やカフェ、ショッピングモール、映画館等が挙げられた

※AIテキストマイニングによるワードクラウド化：

AIエンジンを使って、自由記述式のアンケートにより得られた大量のテキストデータから有用な情報を抽出し、単語の出現頻度により文字の大きさを覚えて視覚化したもの。より多く使用されたキーワードが大きく目立った文字で表示される。

4) 市民ワークショップ

グループに分かれて、これからの津久野に必要なことなどについて議論するワークショップを開催しました。各班から出た意見はグラフィックレコーディング※の手法を用いて、以下のとおりまとめました。

津久野校区	JR津久野駅周辺まちづくりワークショップ 開催日：2023年11月23日(木)  1班 ・たんじり祭りのコスを残す ・衣・食のお店を増やす ・病院へのルートを増やす ・西口東口について ・イベントができる場所 ・自由に出来る 2班 ・東西の行き来について ・安全に ・田舎の人たちの住める場所・災害対策 ・お店を残す ・人々の意見を交換できる場所 ・発展 3班 ・にぎわいのあるまちに!! ・家族 ・地域に出かける ・子供が来る ・THE後店が良い? ・食べ物や本が買える ・アチ図書館 ・安全に出来る ・何年後かに思いがある 4班 ・総合福祉ゾーン ・たんじり祭り ・イベントができる ・安心してたんじりを見る ・馬車の利便性を高める ・快速 ・タビの変更 ・ファミリー層が住める ・西口東口について ・病院の西口バス ・歩行者・自転車・バイクの安全 ・道を広く 5班 ・たんじり会館 ・現在のイベントも継続していく ・各種の医療関係者を集める ・馬車について ・東口 ・西口 ・両方がホームに行ける ・安全に往来出来る ・地元の人が住める ・公共の施設をつくる ・音楽ホール ・保育園 ・馬車前の商店
	家原寺校区

ワークショップにより、多世代が集える空間創出や、駅東西の往来環境の改善、災害時の対策等、必要だと考えている機能や現状の課題について確認し、可視化することで参加者とも共有しました。

※グラフィックレコーディング：

絵や図形などのグラフィックを用いて、ディスカッションの内容を記録・表現する手法。視覚的に認識できるため文字のみの情報よりイメージしやすく、印象に残りやすいとされている。

2-3. 現状・市民意向等を踏まえた課題設定

これまでに整理した津久野駅周辺の現状や市民意向について〈交通〉〈土地利用・都市機能〉〈防災〉の視点で分類しました。これらを踏まえ、堺市都市計画マスタープランに位置付けられた「駅前に立地するUR住宅等の老朽化が進む津久野駅周辺においては、施設の更新に併せて、計画的な共同化や土地利用の高度化により、都市型住宅の供給や商業等の生活利便施設の充実、駅前広場等の機能更新」をめざし、津久野駅周辺における4つの課題を設定しました。

●：現状 ★：市民意向

〈交通〉

- 駅東西を横断する半地下通路は通行しにくいとため、車いす及び自転車の多くは高架下の車道を通行している
- 高架下車道は幅員が狭く歩道が整備されていない
- 一般車は東側駅前広場の利用が多く、西側駅前広場の利用は少ない
- 駅前広場を通過して駅東西を通り抜けることができるため、通過交通が多い駅前広場である
- ★ 駅東西を安全で自由に通行できる環境を整備してほしい
- ★ 西側からも駅にアクセスしやすくしてほしい
- ★ 歩行者・自転車通行等の動線に配慮した駅前広場を整備してほしい
- ★ 病院の送迎車等が停車できるスペースを確保してほしい
- ★ 高齢者等に配慮したバス待ち空間を整備してほしい

〈土地利用・都市機能〉

- 南大阪では数少ない三次救急医療施設である堺市立総合医療センターが立地している
- 駅周辺には集合住宅が複数立地しており、日用品販売の商業施設も数件ある
- 駅前に立地する3棟の市街地住宅が築50年以上経過し、老朽化している
- ★ 飲食や購買等、日常生活に必要な機能を導入してほしい
- ★ 駅周辺にファーストフード店、カフェ、娯楽施設等がほしい
- ★ 駅前で過ごせる憩いの空間の整備や緑の配置を進めてほしい
- ★ 多世代が集えるお店や広場の整備を進めてほしい
- ★ 人が集まる地域のイベントを開催してほしい

〈防災〉

- 駅周辺に2級河川の石津川がある
- 駅前の地盤が周辺と比較して低い
- ★ 水害を意識した安全に暮らせる都市を形成してほしい
- ★ 避難場所を確保してほしい

【課題①】 駅・駅周辺の交通環境に係る安全性・利便性の向上

【課題②】 市民のコミュニティの場として機能する駅前空間の創出

【課題③】 生活の拠点として必要な都市機能の導入

【課題④】 安心・安全に暮らせる災害対応力の向上

津久野駅周辺の再整備にあたっては、駅周辺の現状や市民意向に加え、国の動き等も踏まえて検討を進める必要があります。関連する国の動向は以下のとおりであり、これらとも整合する課題設定となっています。

【ウォーカブルなまちなかの形成】

空き店舗等の既存建物、道路、その他官民のパブリック空間等の既存ストックを新たな魅力や価値を生み出す地域資源として活用し、回遊性や賑わいを面的に広げる、居心地が良く歩きたくなる空間形成が求められています。
※堺市はウォーカブル推進都市です。

コンパクトでゆとりあるウォーカブルなまちづくり

国土交通省

まちなかにおける「ウォーカブルなパブリック空間」のイメージ

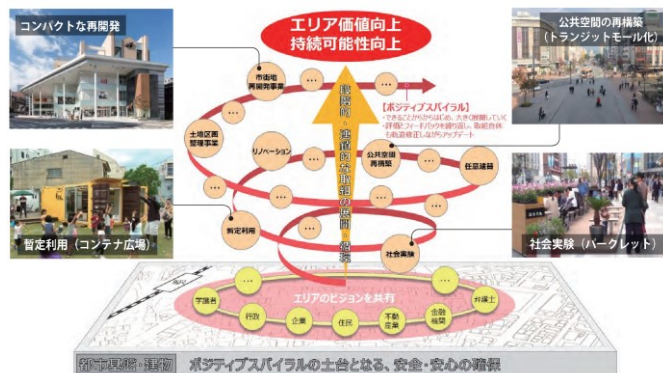
まちなかにおける歩ける範囲のエリアを対象に、街路、公園、広場等の公共空間、民間空地、沿道建物の1階部分等の官民空間をエリア一体でリノベーション



国土交通省/まちなかウォーカブル推進事業について
(令和7(2025)年)

【市街地整備2.0】

多岐に渡る課題にトータルな視点から対応し、エリア全体を複合的に更新することで価値を高め、その価値を持続させていくことが重要になっています。「公民連携」で「ビジョンを共有」し、「多様な手法・取組」を組み合わせ、「エリアの価値と持続可能性を高める更新」が求められています。



国土交通省/市街地整備2.0-新しいまちづくりの取り組み方
(令和2(2020)年)

【駅まちデザイン】

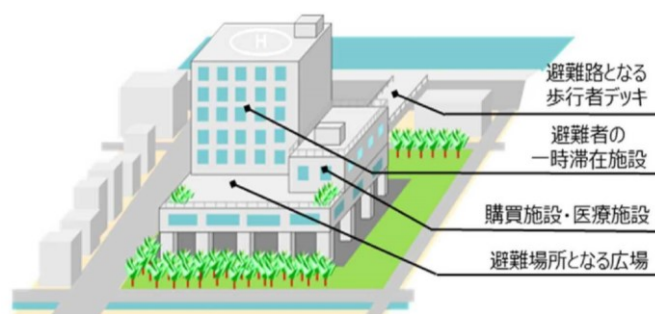
「駅まちデザイン」とは、利便性・快適性・安全性・地域性の高いゆとりある「駅まち空間」の形成をめざして、関係者が連携して行うビジョンづくり・計画策定・整備・維持管理に至るまでの一連のプロセスの考え方・進め方のことです。働くにも住むにも快適な環境やゆとりあるスペース、ICTでつながるサービス、利便性の高いモビリティなど、快適性、安全性などを備えた「駅まち空間」の一体的な整備が期待されています。



駅まちデザイン検討会/駅まちデザインの手引き
(令和3(2021)年)

【水災害リスクを踏まえた災害対策】

近年、激甚な水災害が全国各地で発生しており、気候変動の影響による降雨量の増加や海面水位の上昇により、水災害のさらなる頻発化・激甚化が懸念されています。水災害に関するハザードとリスクの状況、地形、都市の成り立ち、近年の動態等、地域の状況に応じた防災まちづくりに取り組む必要があります。



国土交通省/水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン
(令和3(2021)年)

3 都市機能更新の方針

3-1. コンセプト

津久野駅周辺の都市機能更新において、歩行者や自動車等の移動の安全性・利便性の向上、地域住民や広域からの利用者の利便性を高める機能や交通結節機能の向上、地域コミュニティの活性化、豊かな時間を過ごせる場の創出、災害に強い市街地空間の整備等を実現する必要があります。

これらを踏まえ、津久野駅周辺の課題を解決するための都市機能更新について、以下のとおりコンセプトを設定しました。

安全で居心地の良いサードプレイスの形成

※サードプレイス：「家」、「職場・学校」ではない第3の居場所

3-2. 取組方針

上記のコンセプトに基づき、以下の方針に沿って施策を推進します。

方針1：安全性・利便性の高い交通環境の構築

➤➤➤ 課題①に対応

方針2：便利で快適な生活・活動拠点の形成

➤➤➤ 課題②③に対応

方針3：都市機能更新による災害に強い市街地形成

➤➤➤ 課題④に対応

方針4：地域住民の都市機能更新への参画

➤➤➤ 課題①～④に対応

方針1 安全性・利便性の高い交通環境の構築

動線が限定的な駅東西の往来環境や歩道のない狭い道路等、安全性や利便性に課題があることから、これらの改善により安全・快適な移動を支える交通環境を構築します。また、駅前広場の一般車交通の抑制や歩車分離を進め、居心地が良く歩きたくなる都市空間の形成を推進します。

【取組例】

- ・JRと連携した駅西側からのアクセス性の向上や、東西往来の利便性を高める自由通路の整備
- ・駅前広場の通過交通の抑制
- ・交通結節機能や駅周辺の利便性向上に資する駅前広場の機能更新
- ・駅周辺のウォークアブル空間の整備

方針2 便利で快適な生活・活動拠点の形成

地域住民や広域からの利用者の利便性を高める機能の充実や滞在空間の創出等、駅周辺の都市機能更新を図ることにより、便利で快適に過ごすことができ、広域からも人が集う魅力的な都市空間の形成を推進します。

【取組例】

- ・地権者の合意形成を踏まえた市街地住宅の建物更新
- ・駅周辺における生活利便性を高める機能の充実
- ・人が集い滞在できる空間の創出
- ・良好な景観を生み出す緑の配置
- ・建物の更新時期に併せた魅力向上
- ・堺市立総合医療センター利用者の利便性向上に寄与する機能の充実

方針3 都市機能更新による災害に強い市街地形成

津久野駅周辺では、老朽化した建物の損壊や水害等の自然災害のリスクが残っていることから、建物の更新によるリスクの軽減、発災時の共助等により全ての人が安全・安心に生活できる災害に強い市街地の形成を推進します。

【取組例】

- ・地権者の合意形成を踏まえた市街地住宅の建物更新
- ・水害時の避難場所の確保
- ・発災時の共助につながる地域住民の交流創出

方針4 地域住民の都市機能更新への参画

津久野駅周辺では、都市機能更新に係る地域住民の期待が高まっています。地域のつながりが強く、持続可能で魅力的な都市の形成をめざし、行政、地域住民、事業者等が連携して都市機能更新を推進します。

【取組例】

- ・都市機能更新における地域住民の参画機会の創出
- ・広報誌の発行等、都市機能更新に関する進捗状況の共有
- ・事業者、地域住民の連携による駅周辺の維持管理、プレイスメイキングの実践

対象地区全体イメージ

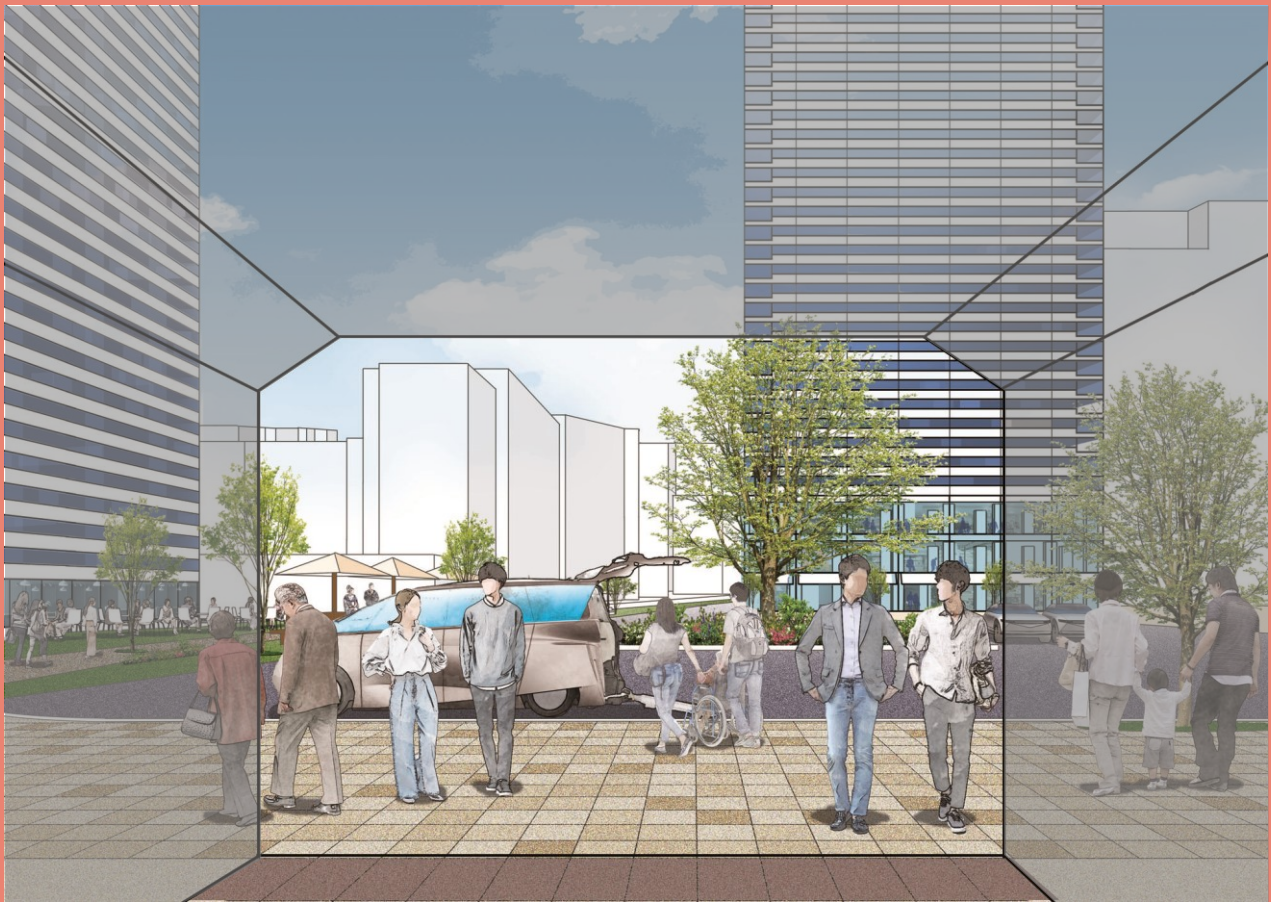


※パースはあくまでイメージであり、決定したものではありません。

駅前広場イメージ①



駅前広場イメージ②



※パースはあくまでイメージであり、決定したものではありません。

4-2. 推進体制

津久野駅周辺の一体的な再整備を進めるためには、地域住民や行政だけでなく、関係する事業者や駅・駅周辺の利用者等、多様な主体と連携し、それぞれが都市機能更新に向けた施策を推進する必要があります。

そのためには、地域住民や行政、事業者、駅・駅周辺利用者が本基本構想を共有するだけでなく、都市を「整備」、「管理」、「運営」する視点で、それぞれが求められる役割を理解して主体的に取り組むことが重要です。

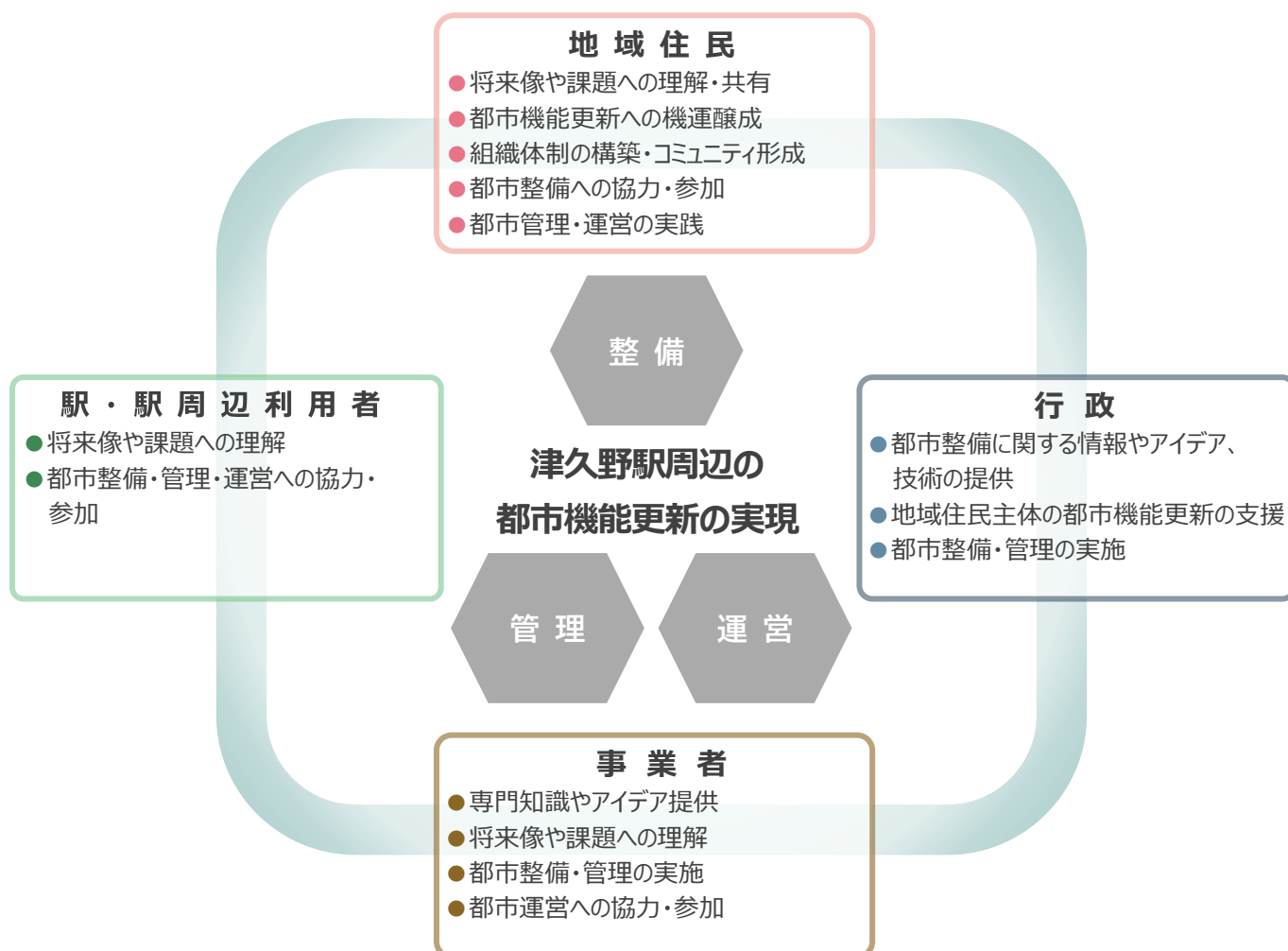


図 推進体制のイメージ

4-3. ロードマップ

津久野駅周辺の都市機能更新を進めるためには効率的な事業の推進、多くの施策実施が必要であり、そのために、段階的なハード施策、ソフト施策の推進を図ります。

段階的に施策を推進することで、更なる地域住民の機運醸成や民間事業者等の投資機運を高め、津久野駅周辺の価値向上等の好循環を創出し、駅周辺の持続的な発展をめざします。

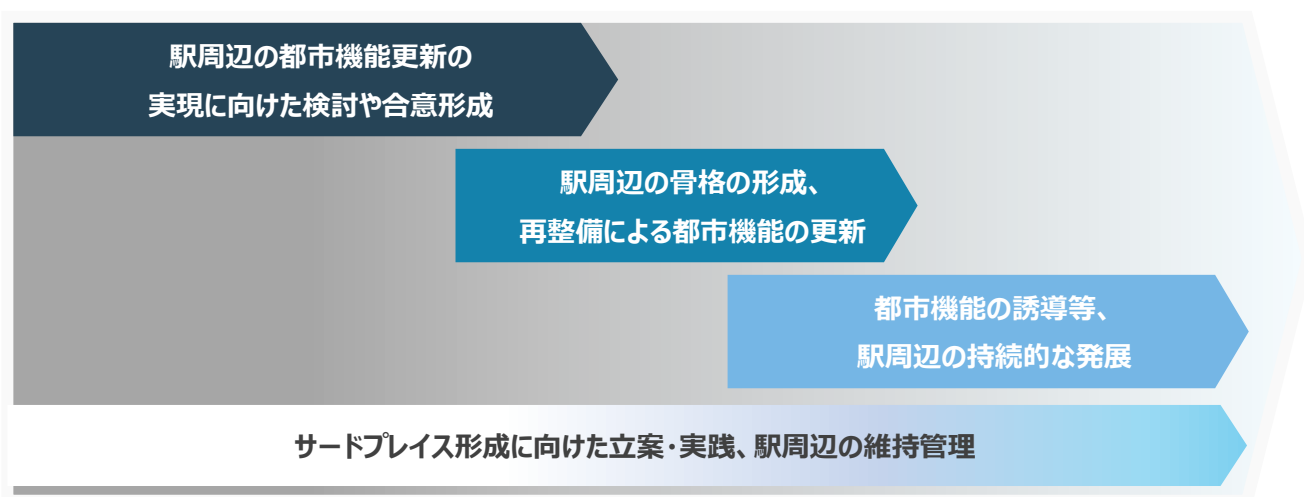


図 ロードマップ

※具体的な時期や各施策は、地権者の合意形成の状況を踏まえた上で決定します。