

津久野駅周辺再整備基本構想（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	都市機能更新のコンセプトがチープではないか。	現状や市民意向を踏まえて駅周辺の課題を整理し、その解決に向けた都市機能更新をめざしてコンセプトを設定しました。なお、本構想の作成にあたり地域住民へのアンケート調査やワークショップ等を行い、地域の方の意向を確認してきました。ご意向として、「安心・安全な東西間の行き来」など安全に暮らすことや、「駅前で過ごせる憩いの空間」、「多世代が集まるお店や広場」など居心地の良い居場所を求めるものが多数あり、それらを踏まえたコンセプトとしています。
2	津久野駅に快速が停まるようにしてほしい。 (他 1 件)	快速電車の停車について、「快速列車の停車駅につきましては、運行の効率性や所要時間、利用状況などを総合的に勘案したうえで決定しております。現時点では津久野駅への快速列車の停車は予定しておりません。」と JR 西日本よりコメントをいただきました。
3	ファストフード店、カフェがほしい。	
4	駅の東側に商業施設、西側に緑豊かな公園を整備してほしい。 商業施設は 1 日過ごせるぐらい充実したもののが良い。（雑貨店、大型電気店、大型ドラッグストア、デパ地下的な洋菓子・和菓子店、惣菜屋、カフェ、ベーカリー、ホームセンター、カラオケ、24 時間ジム、地元名物・お土産屋、アクセサリー・衣服の修理店、衣料品店、おしゃれな居酒屋・バル、図書館、趣味教室など） 既存の飲食店を残してほしい。	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や生活の拠点として必要な都市機能の導入については本構想においても課題として設定しており、「駅周辺における生活利便性を高める機能の充実」「人が集い滞留できる空間の創出」等を取組例として挙げています。今後、都市機能更新に必要な施策に取り組み、駅周辺の利便性向上を図ります。
5	津久野駅の西側に改札口を作ってほしい。 (他 1 件)	駅及び駅周辺の交通環境に係る安全性・利便性向上については本構想においても課題として設定しており、「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」を取組例として挙げています。現在も西側

6	<p>津久野駅の西側と東側で安全・スムーズに往来ができる、どちらからも直接駅構内に入れるようにしてほしい。 (他 3 件)</p>	<p>からのアクセス性向上等に関する検討・協議を進めており、本構想の策定を踏まえて今後も JR 西日本などの関係者と連携し、課題解決に向けて取組を推進します。</p>
7	<p>バス・タクシー・車いすのゾーンの整備、なるべく一般車の乗り入れを制限してほしい。完全歩車分離をめざしてほしい。</p>	<p>本構想では、「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」を取組例として挙げており、今後、関係者と協議・調整を進め、安全性・利便性の高い交通環境の構築を図ります。</p>
8	<p>駅付近で、出店やフリーマーケット、大道芸ができる、散歩しながらゆったり休憩できる緑あふれる広場があれば、自然と人が寄ってきて活気付くだろう。 (他 1 件)</p>	<p>本構想では、「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」を取組例として挙げており、今後、関係者と協議・調整を図り居心地の良い空間形成に向けて取り組みます。</p> <p>なお、掲載しているイメージパースでは、駅周辺のウォーカブル空間や市民が集い滞留できる空間を創出するイメージを表現しています。</p>
9	<p>一年で一番の人出の秋祭りにおいて、安全な観覧、スムーズな地車の通行ができる、一般交通の利便性が悪くならないような道路整備をお願いしたい。 (他 1 件)</p>	<p>本構想では、「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」を取組例として挙げています。だんじり祭りが地域における魅力のひとつであることは本市も認識しており、今後、地域住民等の関係者のご意見を聴きながら取組を推進します。</p>
10	<p>地元の農協の津久野支所が上野芝に統合され、支所には ATM だけとなり不便になった。農協は地元密着の大事な施設であるため、駅前の建て替わった建物内に出張所か ATM だけでも設置してほしい。 (他 1 件)</p>	<p>いただいたご意見は関係者に共有させていただきます。</p>
11	<p>令和 5 年の堺市立地適正化計画に対するパブリックコメントに続き、西図書館の津久野駅周辺への移転を改めて提案したい。</p> <p>都市計画審議会の会議録にもあるとおり、津久野駅周辺は電車・バス・自動車のいずれにおいても交通アクセスが良好。この立地特性を活かし、和歌山市民図書館や守口市立図書館のよう</p>	<p>本市図書館は、中央図書館・区域館・分館・移動図書館等のネットワークによりサービスを提供しています。西区では西図書館のほか、移動図書館が浜寺公園駅前、津久野小学校など 7 か所に隔週で巡回しています。現時点では移転は予定しておりませんが、いただいたご意見は、今後の事業検討の参考にさせていただきます。</p>

	<p>に、魅力的で滞在性の高い図書館が整備されれば、西区内のみならず区外からの来訪も見込まれる。</p> <p>また、駅徒歩圏内に医療施設・商業施設・図書館が集積することで、暮らしの利便性と豊かさがさらに向上する。加えて、なにわ筋線開通後には大阪・新大阪方面へのアクセスも改善されるため、周辺自治体からの人口流入促進にもつながる。</p> <p>図書館は、今回の都市機能更新のコンセプトである「サードプレイス」としての役割を十分に果たせる施設である。</p> <p>津久野駅周辺への西図書館の移転について、ぜひご検討いただきたい。</p>	
12	<p>JR 津久野駅の乗降車人数が一日あたり 14,204 人あるが、JR 阪和線各駅の平均乗降車客数と比べどのあたりの順位になるのか。</p> <p>また、JR 津久野駅乗降車客人数のうち天王寺方面行き、和歌山方面行きの利用客数は把握しているのか。</p>	<p>JR の乗降客数に関するご意見について、「JR 阪和線各駅の平均乗降車客数は、令和 4 年度実績で JR 阪和線の全 34 駅の中では第 12 位に位置しています。なお、津久野駅における天王寺方面行き・和歌山方面行きの利用者数について、方向別の乗降客数に関する詳細な情報は公表しておりません。」と JR 西日本よりコメントをいただきました。</p>
13	<p>今回の「津久野駅周辺再整備基本構想」について、駅前集合住宅の建て替えが予定されているが、この駅前集合住宅の建て替えにより JR 津久野駅の利用客数はどのくらい増えると予想されているのか。</p>	<p>本構想では、駅前の UR 市街地住宅について、「地権者の合意形成を踏まえた市街地住宅の建物更新」を取組例として挙げており、今後、地権者等の合意形成を経て、建物更新の手法・ボリューム等の詳細検討が進んでいくものと想定されます。そのため市街地住宅の更新による JR 津久野駅の利用者数の増加については現時点では不明です。</p>
14	<p>今計画の肝は JR 津久野駅舎の大規模な改築にあると思われる。駅舎は建設当時から西側改札が設けられていなかった。なぜ西側改札が設けられていなかったのか。西側改札が設けられることによって、ようやく他駅並みの利便性は得られると思うが、今計画が整備完了した際に、西側改札を利用しての JR 阪和線利用客の増加はどのくらい見込めるのか。将来的に西側改札を</p>	<p>津久野駅西側に改札が設置されなかった理由について、「当時の利用者数や交通需要、整備コスト等を踏まえ、東側にしか改札口が設置されていないものと想定されます。」と JR 西日本よりコメントをいただきました。</p> <p>なお、駅西側からの利用者については、駅開業以降商業施設や住宅開発等により増加しているものと認識しており、現在も西側からのアクセス性向上等に関する検討・協議を進めています。</p> <p>本構想の策定を踏まえて今後も JR 西日本等の関係者と連携し、課題解決に向けて取組を推進します。</p>

	<p>利用する乗客数を増やす案は市として持っているのか。駅舎の大規模な改築は鉄道会社に大きな負担を掛けはしないか。大規模な駅舎の改築による JR 阪和線側のメリットは十分に考慮されているのか。</p> <p>それがないと、市側から的一方的な要求になってしまわないか。そうなれば JR 側の理解と協力を得るのも難しくなるのではと心配するが、いかがなものか。</p>
15	<p>駅東側には「家原大池公園」「堺市立総合医療センター」も整備されている。今後は鉄道路線を使っての近隣市からの利用誘客を積極的に図っていくべきではないか。</p> <p>駅西側には「イトーヨーカドー」があるが、「イトーヨーカドー」だけでは駅西口の利用客数を増やすのは限界があるのではないか。</p> <p>西区役所に抜ける幹線道には病院や店舗も数多く点在するが、そもそも商工業車用幹線として整備されてきたため自転車も歩行者も大変に通行しにくい。近年、観光スポットとして注目を浴びている「鳳大社」に行くにも個人的には津久野駅の方が行きやすいと思っているが、幹線道の通行環境はなんとかならないものか。</p>
16	<p>本計画案における堺市の全市的意義を示されたい。</p> <p>本市では、今後の人口減少を見据えて集約型の都市構造形成をめざし、各拠点を中心とした都市機能の集積と交通ネットワークの構築に取り組んでいます。</p> <p>津久野駅周辺は堺市都市計画マスタープランにおいて駅前拠点に位置付けており、近隣の日常生活を支える生活利便施設の維持等を当地域での役割としています。</p> <p>本構想も上記位置付けを踏まえて作成しています。</p>

17	<p>都市計画法に基づく意見募集が単なる意見募集か、根拠などが示されていない。</p> <p>どういった法令に基づき基本構想（案）を作成し、意見募集を実施しているのか。</p>	<p>津久野駅前周辺地区は、令和4年8月に都市再開発の方針の2号地区に位置付け、駅前拠点にふさわしい都市機能更新を図るという目標のもと取組を進めています。</p> <p>本構想は法令に基づき策定される法定計画ではなく関係者間で取組の方向性を共有するためのものであり、堺市基本計画や堺市都市計画マスターplan等の上位計画と整合を図りながら作成しています。</p> <p>また、今回の意見募集は市の政策形成過程における透明性及び公正性の向上を図るため、堺市パブリックコメント制度要綱に基づき実施しています。</p>
18	<p>市街地住宅の現状に係る詳細及び更新にかかる法的根拠などの手法の記載がない。</p> <p>再開発で建てるのはタワーマンションになるのかどうか、明記されてない。</p>	<p>市街地住宅の更新に係る具体的な時期や手法、建物の詳細については、今後、地権者等の合意形成の状況を踏まえて検討が進むものであるため、法的根拠や詳細な手法についての記載はしていません。</p> <p>今後、当地区での市街地住宅更新の進展にあわせて、事業の手法に応じて適用される関係法令を遵守し、法令に基づく必要な手続きを適切に行います。</p>
19	<p>対象エリア内の建物の老朽化の状況は。市街地住宅以外にも老朽化している建物は多数ある。</p>	<p>津久野駅周辺については昭和30年代からの土地区画整理事業等によって開発が進み、その後時間が経過する中で建物の更新が進んでいます。</p> <p>しかしながら、更新が進んでいない建物も複数あり、中でも駅前広場に隣接する市街地住宅が老朽化していることを地域の課題としてとらえています。</p> <p>いただいたご意見を踏まえ、P11の表現を修正します。</p>
20	<p>P4 の図面が小さく、対象範囲が確認しづらい。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、図面を修正します。</p>
21	<p>基本構想（案）P4 と P20 に都市再開発の方針の2号地区の区域が表示されているが、それぞれ赤線で囲まれた区域が異なっている。</p>	<p>P4 の図面に統一し、P20 の図面を修正します。</p>
22	<p>「目次」と「構成」が重複した記載になっているのではないか。</p>	<p>「構成」については、2章以降の「現状と課題」「都市機能更新の方針」「将来像と推進体制」における項目の関係性について整理し、記載しています。</p>

23	対象エリアの人口推移については更に詳細に記載すべきである。	駅周辺の人口動向について地域全体の傾向を把握することを目的として作成しており、本構想の対象エリアを含む駅からおおむね 500m圏内に位置する 6 町丁の人口の経年変化を掲載しています。
24	基本構想（案）P.7 施設立地図において、公園名や施設名など、詳細に記載がされていない。	施設立地図は、対象エリアの概略的な施設立地を示すことを目的として掲載しています。そのため、個別の公園名や施設名などの詳細な情報については記載しておりません。
25	交通量調査の実施時点が古い。	現在掲載している交通量は令和元年度の調査結果に基づくものですが、利用者の傾向を掴むものとして使用しています。今後、具体的な検討段階で調査を行います。
26	市道の拡幅整備は市が行うべき。また、歩行者等の利便性を向上するためJR が改修する施設についても、市が補助等の支援をすべき。	一般的に、道路整備については道路管理者である堺市が主体的に行います。また、駅周辺において歩行者等の安全性や移動利便性が向上するよう、JR 西日本等の関係機関とも調整しながら取組を進めます。
27	基本構想（案）P.9 に、既存の半地下通路は「車いすで利用できない」と記載されているが、通行量調査の結果を見ると車いすの通行が 1 台計測されており、誤っているのではないか。	いただいたご意見を踏まえ、記載内容を修正します。
28	市が通学定期券の補助を行えば、バス利用者が増えるのではないか。	通学定期券への補助については、現時点では制度運用について検討しておりませんが、公共交通の利用促進の観点から有効な施策のひとつであると考えられます。 いただいたご意見は公共交通の利用促進に資する施策や取組を検討する際の参考にさせていただきます。
29	津久野駅の将来需要予測を行い、駅周辺開発の検討を行う必要があるのでないか。	いただいたご意見は、今後の事業検討の参考にさせていただきます。
30	過去に床上・床下浸水被害が発生した箇所やハザードマップ上で床上・床下浸水被害のリスクが示されている地域について、どのような対応を検討・実施されているか。 また、災害時にはマンションなどにも避難できるのか。	本市では、過去の浸水状況や浸水シミュレーションの結果から浸水危険解消重点地区を選定し、計画的に浸水対策に取り組んできました。現在は、13 地区を浸水危険解消重点地区に位置付け、雨水幹線や雨水ポンプ場などの整備を進めております。また、浸水危険解消重点地区以外で浸水被害が発生した箇所においては、浸水原因を分析し、浸水被害の軽減のため土のう配布や雨水柵設置工事などの対応を検討し、必要

		<p>に応じて対策を実施しています。</p> <p>なお、自治体が指定する津波避難ビルは誰でも一時避難可能であり、例えばオートロックマンションであっても発災時にロックを自動解除するシステムの導入も進んでいます。</p>
31	<p>市民意向把握のため、アンケート等の調査を実施しているが、調査の実施時点が古い。</p> <p>また、アンケートやワークショップの実施が不十分である。</p>	<p>これまで、津久野駅周辺の都市機能更新に係る地域等の意向を確認するため、令和元年度には駅周辺利用者・居住者を対象としたアンケート調査を、令和5年度には地権者等アンケート調査、津久野中学校へのアンケート調査、市民ワークショップを実施してきました。</p> <p>なお、調査の実施時点について記載のないものがありましたので、P12～P15に各調査の実施年度が確認できるよう追記します。</p> <p>今後も地域住民などのご意見を聴きながら取組を進めます。</p>
32	<p>歩道のない狭い道路や半地下通路を安全・利便性の改善のため構築すると記載しながら、東西往来の利便性向上に係る往来箇所は今後検討すると記載されており、それでは対応が不十分である。現況の半地下通路のバリアフリー化は重要な取組である。</p>	<p>本市においても、東西往来環境の改善は重要な取組であると認識しております。</p> <p>現在も東西往来環境の改善等に関する検討・協議を進めており、本構想の策定を踏まえて今後もJR西日本などの関係者と連携し、課題解決に向けて取組を推進します。</p>
33	<p>病院と連絡するバス待合所を設置し、患者さんが処方箋の薬剤を取得する店舗をUR住宅1階部分に設置してはどうか。</p>	<p>本構想では、「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」「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」を取組例として挙げており、関係機関との連携も視野に利便性向上を図ります。</p>
34	<p>方針4 地域住民の都市機能更新への参画について、具体的な対象や取組内容などの説明が不十分ではないか。</p>	<p>方針4の取組例である「都市機能更新における地域住民の参画機会の創出」については、取組の内容により関係者が異なることから、今後、具体化する中で連携対象や進め方を含めて関係者と調整の上取組を進めます。</p>
35	<p>通過交通の抑制のため公道や高架下の道路等の廃止を行うのか。生活道路が制限され、利便性が低下するので反対である。</p>	<p>現時点では具体的な整備内容は決まっていませんが、安全性・利便性の高い交通環境の構築に向けて、今後、関係者との協議調整を踏まえ慎重に検討を進めます。</p>

36	イメージパースにタワーマンションが描かれているが何階建てか分からず、マンションの駐車場計画も考慮されていないなど、建てることだけが目的の案になっている。	本構想に掲載しているイメージパースは、あくまで将来像として示している都市機能更新が行われた場合のイメージを可視化したものです。 市街地住宅の更新に係る具体的な時期や手法、個別の施設計画等を含む建物更新の詳細については、今後、地権者等の合意形成の状況を踏まえて検討が進むものです。
37	推進体制のイメージ図が示されているが、役割分担や根拠法令などについて明記されていない。	P23 の推進体制のイメージ図は、地域住民、駅・駅周辺利用者、事業者、行政等の関係者が連携しながら取組を進めるイメージを表現したものです。具体的な進め方や詳細な役割分担等については、取組を進めながら関係者間で調整を行います。

※提出されたご意見は適宜整理、要約しています。