

1. 前回の懇談会の振り返り

1.1 整備目標（案）

- 前回の懇談会の議論を踏まえて、整備目標（案）の目標3を修正しました。
- 目標1と2は先行的に着手・実現を目指す目標、目標3と4は、長期的な目標として位置付けています。

■整備目標

1. 誰もが円滑に移動できるまちづくり

・和泉市の北の玄関口として、鉄道やバス、タクシーなどの地域公共交通を誰もが気軽に利用できる環境の整備を目指します。

2. 誰もが住みやすい安心・安全のまちづくり

・生活道路や通学路の安全性を高めたり、バリアフリー化を進め、誰もが安心して暮らせる環境の整備を目指します。

3. 歴史や文化を活かした住みたくなるまちづくり

・道路付属物等の整備には、景観に配慮し、信太貝吹山古墳や葛葉稲荷神社をはじめとした、歴史や伝統を感じる住環境の保全・創出を目指します。

4. 日常生活の拠点となるまちづくり

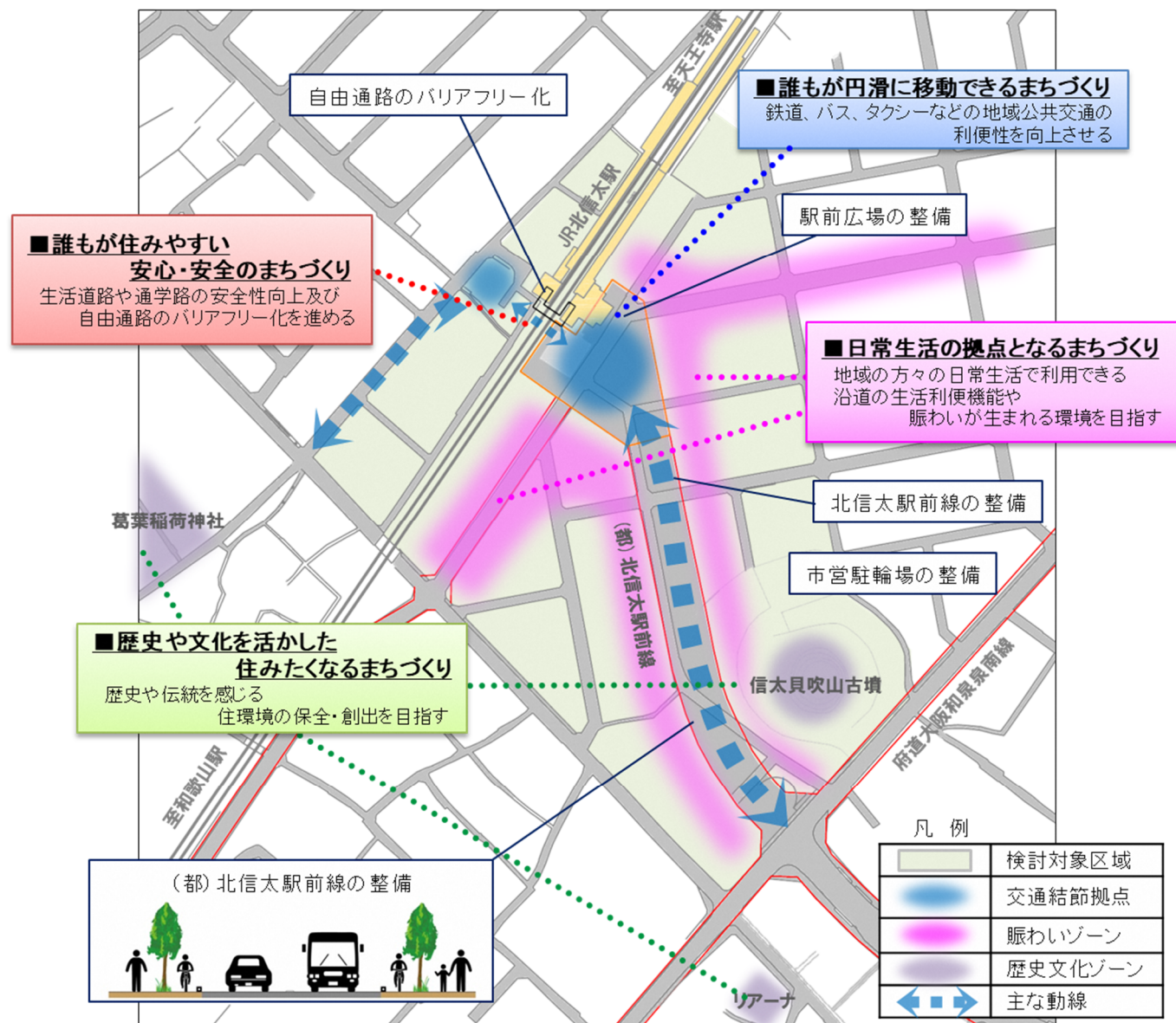
・主に地域住民の方々が気軽に集い、日常生活で利用できる沿道の生活利便機能や賑わいを備えた環境の整備を目指します。

まず実現すべき目標

将来にわたって実現すべき目標

1.2 まちづくり基本構想（案）

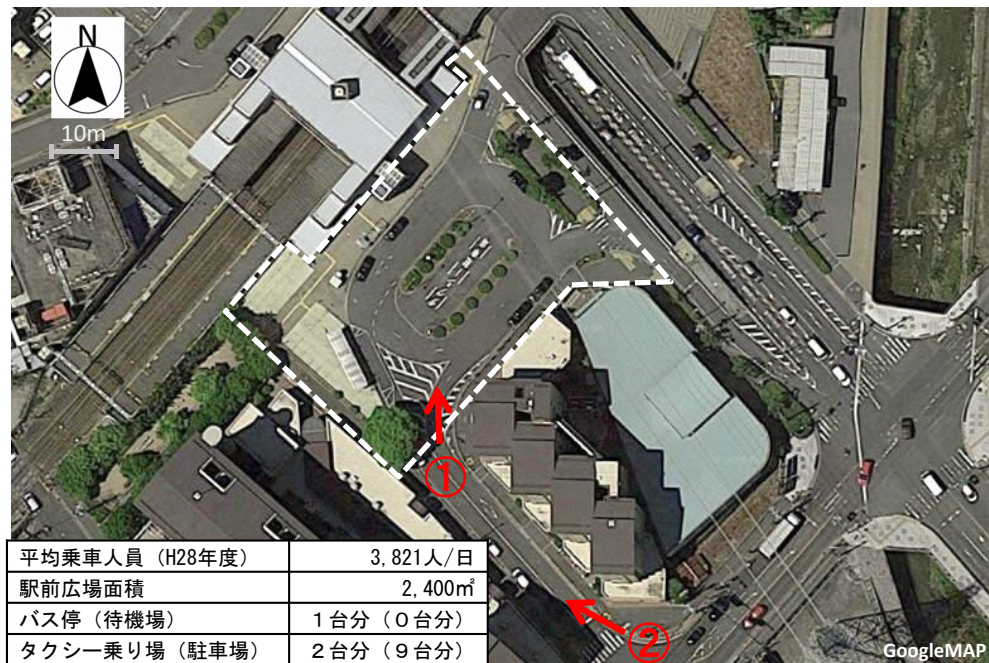
- 整備目標（素案）を踏まえて、北信太駅周辺におけるまちづくり基本構想（素案）を以下のとおりに設定しています。



2. 駅前広場整備の事例

※赤丸の順番は、駅前広場事例の写真方向

2.1 下松駅（岸和田市・JR阪和線）



下松駅（岸和田市・JR阪和線）



Googleストリートビュー

2.2 南摂津駅（摂津市・大阪モノレール線）



南摂津駅（摂津市・大阪モノレール線）

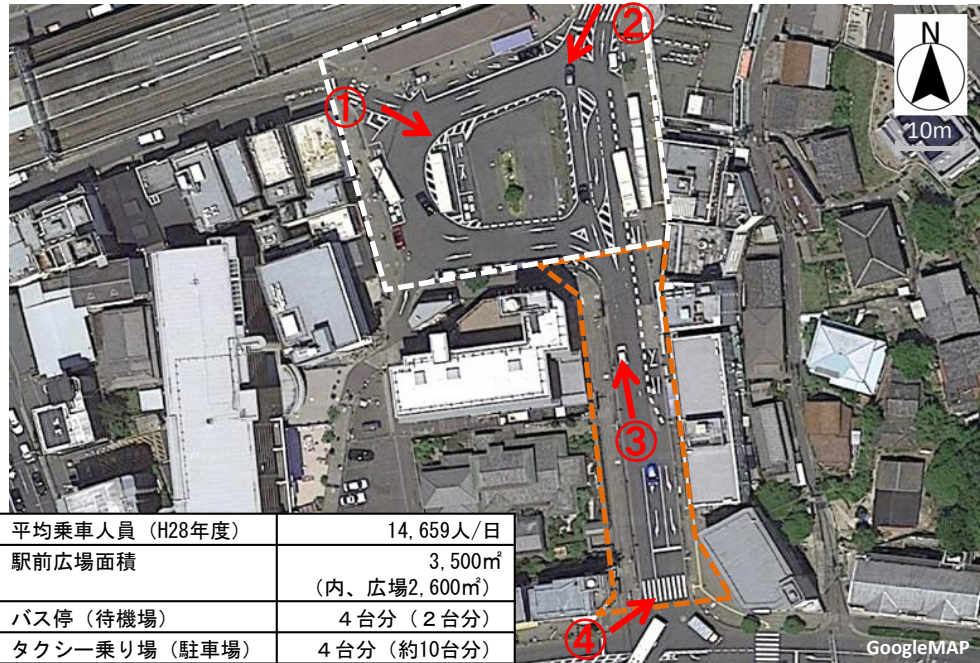


Googleストリートビュー

2. 駅前広場整備の事例

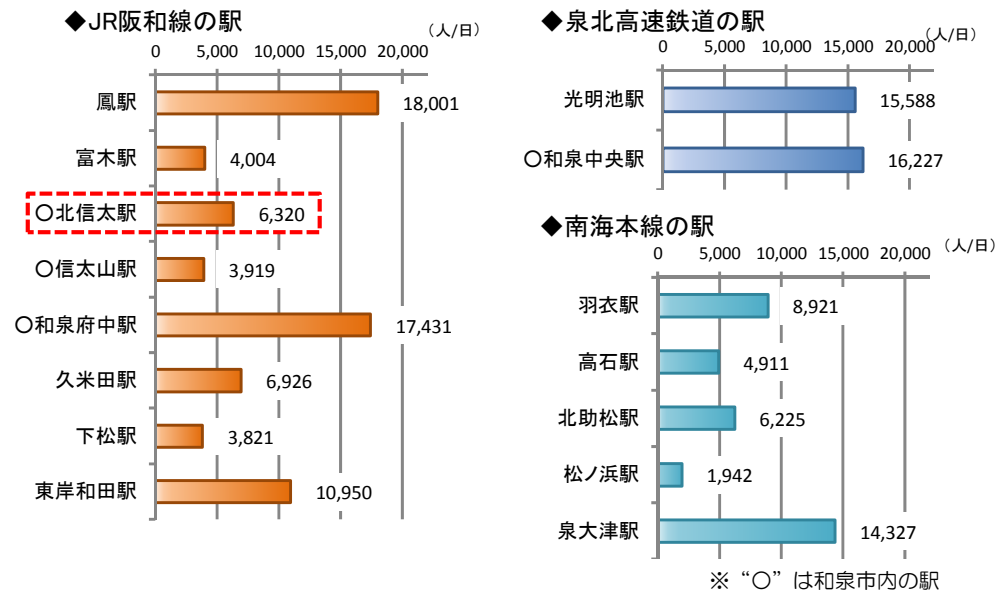
※赤丸の順番は、駅前広場事例の写真方向

2.3 富雄駅（奈良市・近鉄奈良線）



平均乗車人員（H28年度）	14,659人/日
駅前広場面積	3,500㎡ （内、広場2,600㎡）
バス停（待機場）	4台分（2台分）
タクシー乗り場（駐車場）	4台分（約10台分）

参考 北信太駅周辺駅の乗車人数



資料：平成28年度大阪府統計年鑑（平成29年3月刊行）

富雄駅（奈良市・近鉄奈良線）

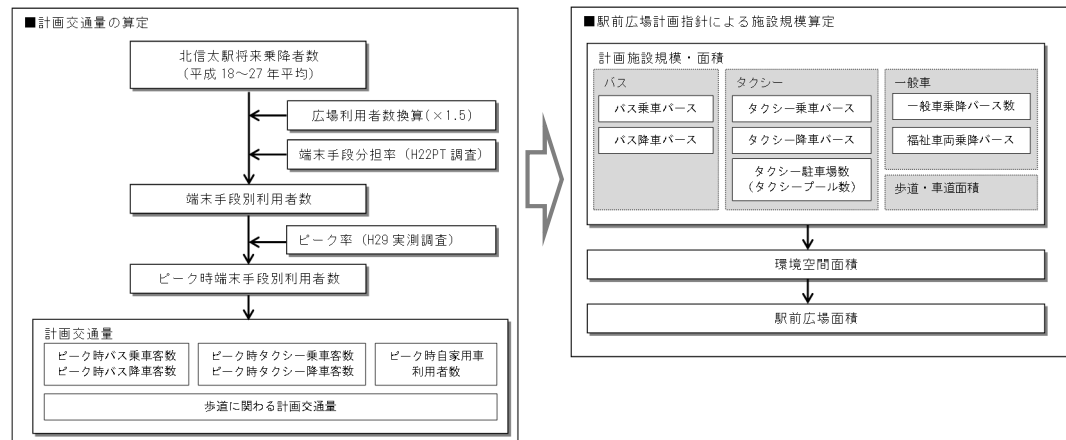


Googleストリートビュー

3. 駅前広場の施設規模等の検証

3.1 駅前広場面積の算出

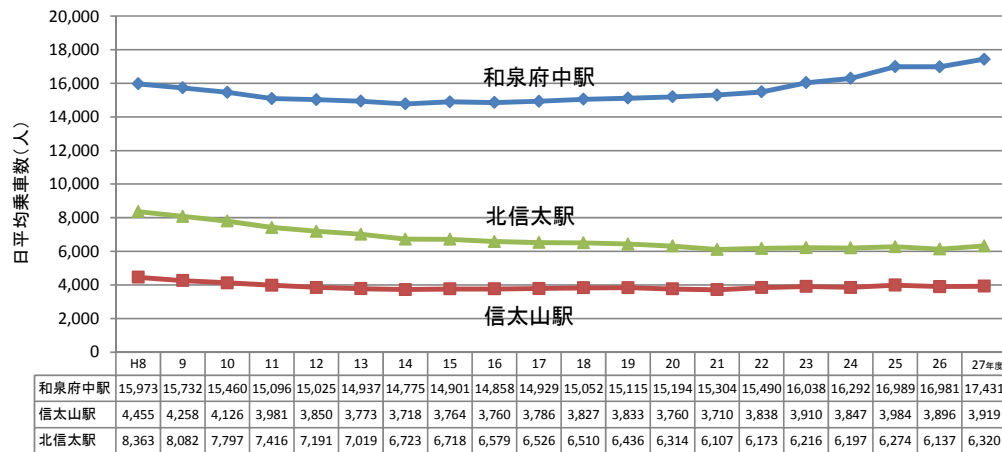
現在、都市計画決定されている駅前広場（3,000㎡）について、「駅前広場計画指針（建設省都市局交通調査室、平成10年）」の考え方にに基づき必要面積及び必要施設配置数を算定し、検証を行った。駅前広場面積算定の手順及び各種指標の根拠は以下のとおり。



①将来乗降数の設定

北信太駅の乗降数は漸減傾向であったが、近年は横ばいとなっており、将来の乗降数としては現状維持程度と考え、日平均乗車数の過去10年間の平均を将来乗降数として設定する。

- ・日平均乗車数：6268人（H18～27年平均）
- ・平休比率： 平日トリップ数÷年平均トリップ数 = 9459 ÷ 7499 = 1.26
- ・将来乗降数：6268×2×1.26 = 15795 ≒ **15,800人**



②駅前広場面積算定結果

検討の結果、駅前広場の施設数及び面積の算定結果は以下のとおり1,734㎡となった。
駅前広場計画指針によれば、最小の交通広場面積は「小さな駅で最低限確保すべき広場面積は、バスが回転でき、かつ1台は停車可能なスペースを確保できる面積とする。」と記載されており、北信太駅前広場に類似した形態の場合の必要最小面積は約2,000㎡程度となっているので、現在の都市計画面積3,000㎡については、余裕を持たせた適正な計画である。

表 北信太駅 駅前広場面積算定結果

	乗車バス数	降車バス数	駐車台数	必要面積
一般車	3バス		—	1,734㎡
福祉車両	1バス		—	
タクシー	1バス	1バス	1台	
バ ス	1バス	1バス	—	

表 駅前広場計画指針による施設規模算定結果

施設区分	算定項目	記号	単位	算定式等
バス	バス乗車バス数	B_{1B}	バス	1.0
	バス降車バス数	B_{2B}	バス	1.0
	一人当たりバス降車時間	t_{OB}		0.033
	バス1台あたり平均乗車客数	n_b	人/台	40
	バスの乗車換算係数	γ_b		1.7
	バス乗降場施設原単位	B_{1B}	㎡/台	70
	バス乗降バス面積	AB_1	㎡	140
	ピーク時バス乗車客数	$N_{1B}^p \cdot k_{1B}$	人/hr	165
	ピーク時バス降車客数	$N_{2B}^p \cdot k_{2B}$	人/hr	282
	バスサービス時間	S_B	分	5
	バス待ち滞留客の計画交通量	N_{BW}	人	14
	バス乗車客1人あたり滞留空間	B_{BW}	㎡/人	1
	バス待ち客滞留空間面積	AB_2	㎡	14
	バス乗降場関連面積	AB	㎡	154
タクシー	タクシー乗車バス数	B_{1T}	バス	1.0
	タクシー降車バス数	B_{2T}	バス	1.0
	一人当たりタクシー乗車時間	t_{OT}		0.1667
	一人当たりタクシー降車時間	t_{OT}		0.5
	タクシー乗降場施設原単位	A_T	㎡/台	20
	タクシー乗降バス面積	AT_1	㎡	40
	ピーク時タクシー乗車客数	$N_{1T}^p \cdot k_{1T}$	人/hr	6
	ピーク時タクシー降車客数	$N_{2T}^p \cdot k_{2T}$	人/hr	11
	タクシーサービス時間 (出発頻度)	S_T	分	5
	タクシー待ち滞留客の計画交通量	N_{TW}	人	0.5
	タクシー乗車客1人あたり滞留空間	B_{TW}	㎡/人	1
	タクシー待ち客滞留空間面積	AT_2	㎡	0.5
	タクシー乗降場関連面積	AT	㎡	40.5
	タクシー1台あたり平均乗車人員	n_t		1.4
一般車	タクシー駐車台数の計画交通量	P_T	台	1.0
	タクシー駐車場施設原単位	B_{OT}	㎡/台	30
	タクシー駐車場関連面積	AB_T	㎡	30.0
	一般車乗降バス数	B_c	バス	3.0
	ピーク時自家用車利用者数	N_c^p	人/hr	169
	自家用車平均乗車人数	n_c	人/台	1.3
	自家用車平均停車時間	t_c	分	1
	一般車乗降場施設原単位	a_c	㎡/台	20
	一般車乗降場関連面積	Ac	㎡	60.0
	福祉車両乗降バス		バス	1.0
	福祉車両乗降場施設原単位		㎡/台	30.0
	福祉車両乗降場関連面積	$Ac2$	㎡	30.0
	歩道に関する計画交通量	N_s^p	人/hr	3,724
	歩行者密度	D_s	人/hr・m	1,620
歩道	歩道面積を除く算出面積	A_0	㎡	867
	平均歩行距離	L_w	m	90.2
	歩道面積	A_w	㎡	207.4
	車道に関する計画交通量	C_c	台/hr	161
	計画車線延長	L_c	m	100.5
	計画車線幅員	W_c	m	5.5
	交通処理のための車道面積	Ac_1	㎡	553
	交通空間基準面積 (参考値)		㎡	1,074
	車道部面積計	A_s	㎡	867
	環境空間比	α		0.5
	環境空間面積 (歩行空間含む)	A_h	㎡	867
	駅前広場面積 合計	A	㎡	1,734
				$A = A_s + A_h$

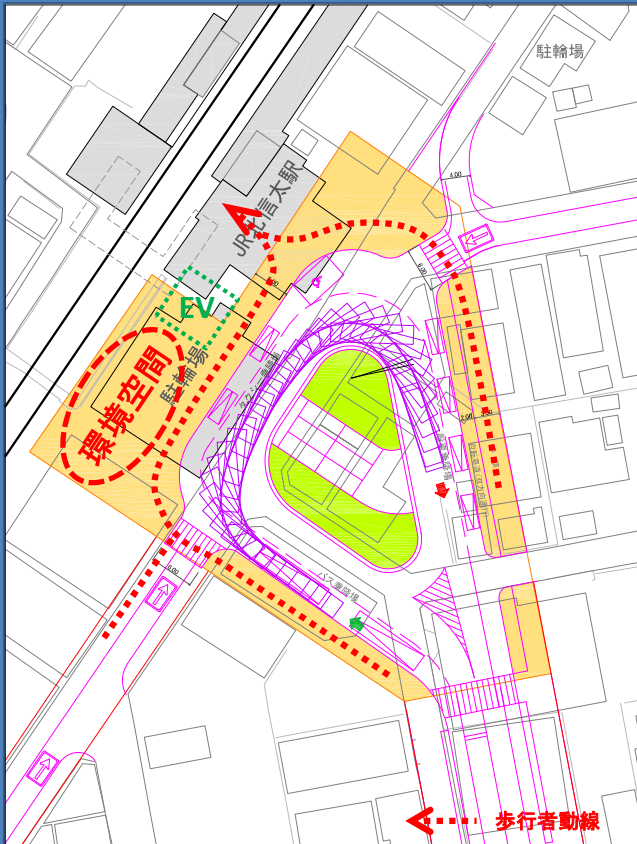
4. 駅前広場及びアクセス道路の将来イメージ

4.1 駅前広場計画検討案

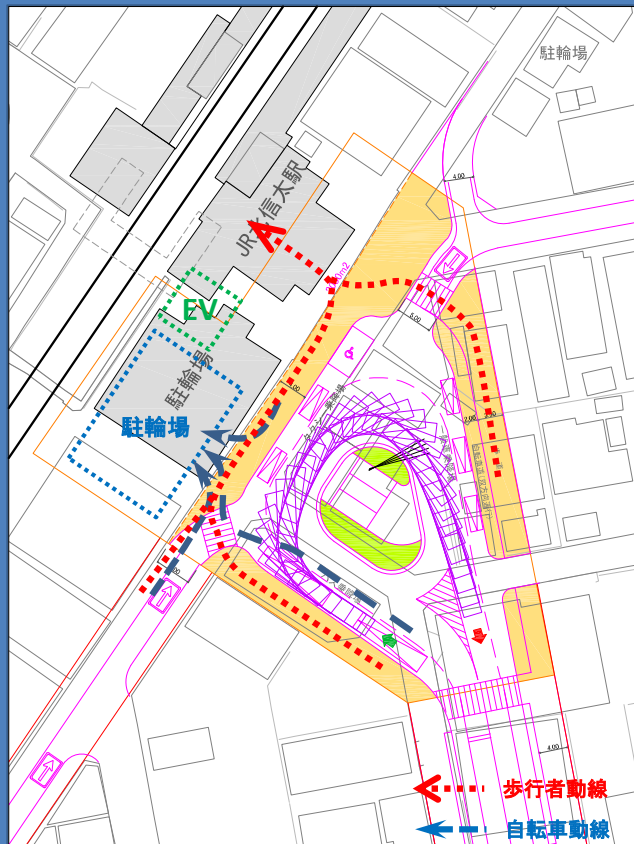
前項で検証を行った駅前広場の規模をもとに、以下の比較検討案を作成した。どの案においても、駅前広場必要面積及び必要施設数を確保できる。

比較検討案

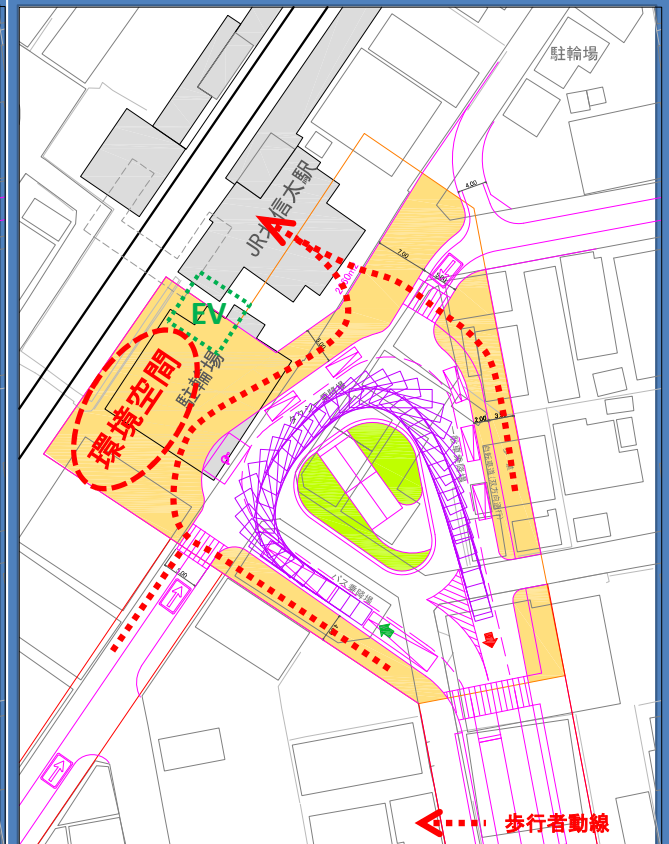
検討案①【都市計画区域最大】



検討案②【市営駐輪場及び駅舎回避】



検討案③【駅舎回避】



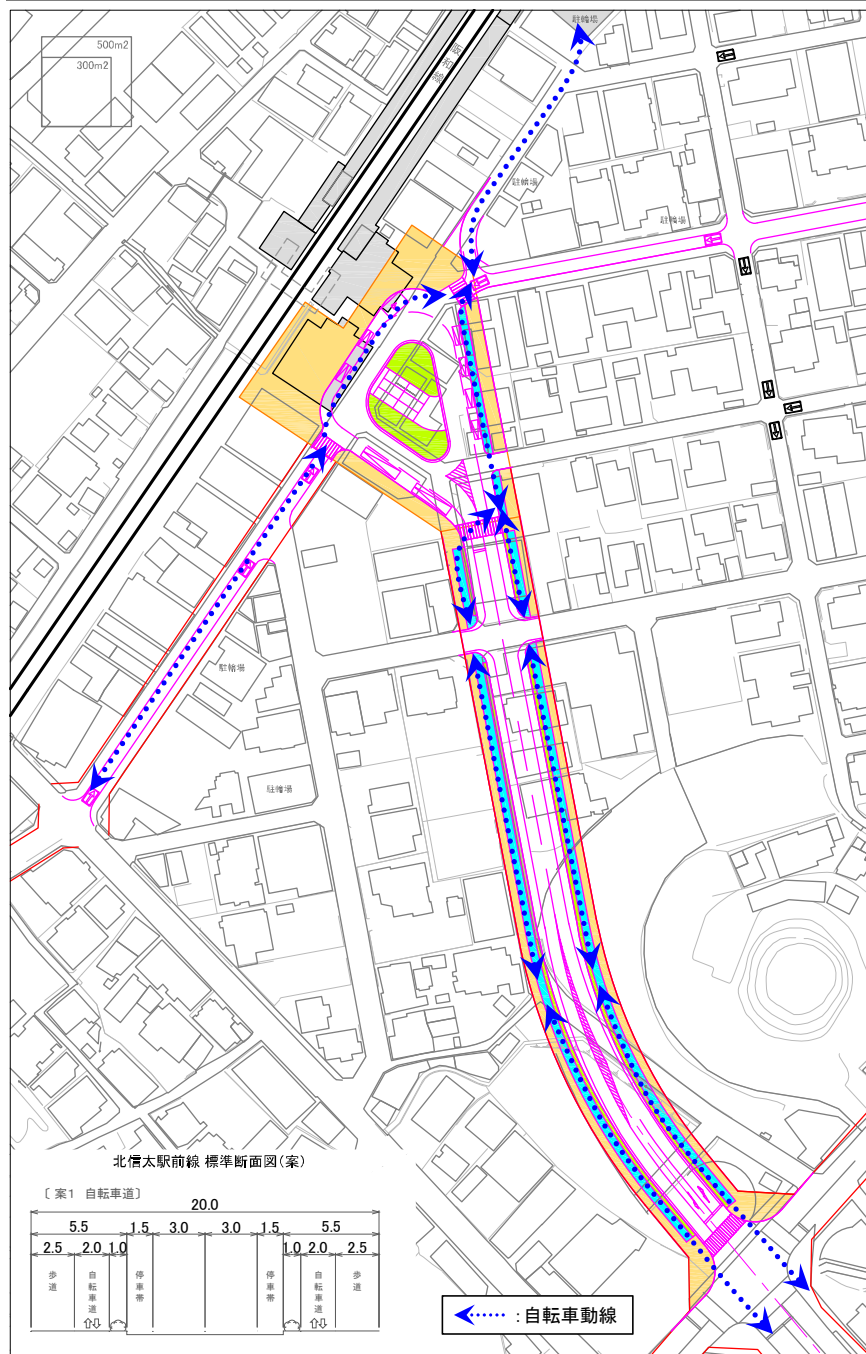
注)この図面は、各施設計画の配置及び道路区域をイメージしたものであり、今後の測量及び設計、また、関係各機関との協議などにより、変更される場合があります。

駅前 面積	都市計画面積 3,000㎡	約2,000㎡	約2,700㎡
施設 配置 数	●バス停 2箇所 ●タクシー乗降場 2台、 ●タクシー待機所 6台 ●一般車両停車帯 4台 ●福祉車両停車帯 1台	●バス停 2箇所 ●タクシー乗降場 2台、 ●タクシー待機所 3台 ●一般車両停車帯 3台 ●福祉車両停車帯 1台	●バス停 2箇所 ●タクシー乗降場 2台、 ●タクシー待機所 4台 ●一般車両停車帯 3台 ●福祉車両停車帯 1台
長所	広場面積が最大。他2案に比べ一般車両停車帯が1台、タクシー待機所が2~3台多く確保可能。	駅舎が支障とならずに、バスやタクシースペースが確保でき、他2案より事業期間の短縮が見込める。	他2案の折衷案。駅舎が支障とならず、事業期間の短縮が見込める上、バス停周囲や駅前の空間にも余裕がある。
短所	駅舎が支障となることで、JRとの調整・補償に時間が必要なため事業期間が最長になる。	バス乗入れは可能であるが、既存道路接合部とバス停の間など部分的に少し狭くなる。施設規模が最小となる。	面積最大案に比べると、一般車両停車帯が1台、タクシー待機所が2台少ない。
その他	・駅前広場の安全性・空間確保等を考慮し、駐輪場は移転。 ・駅前での環境空間を確保することができ、賑わいを創出するためのイベント空間として利用できる。	・駐輪場の現地建替えも検討できるが、駅前広場内で自転車と歩行者が輻輳し、安全性に問題があるとともに環境空間を確保することができない。	・駅前広場の安全性・空間確保等を考慮し、駐輪場は移転。 ・駅前での環境空間を確保することができ、賑わいを創出するためのイベント空間として利用できる。

4. 駅前広場及びアクセス道路の将来イメージ

4.2 アクセス道路計画検討案

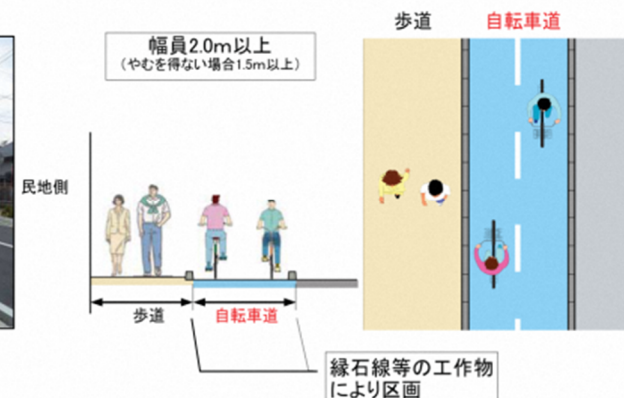
アクセス道路案1（自転車道パターン）



自転車道



縁石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間



資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン概要版より抜粋

整備事例写真(大阪市資料抜粋)

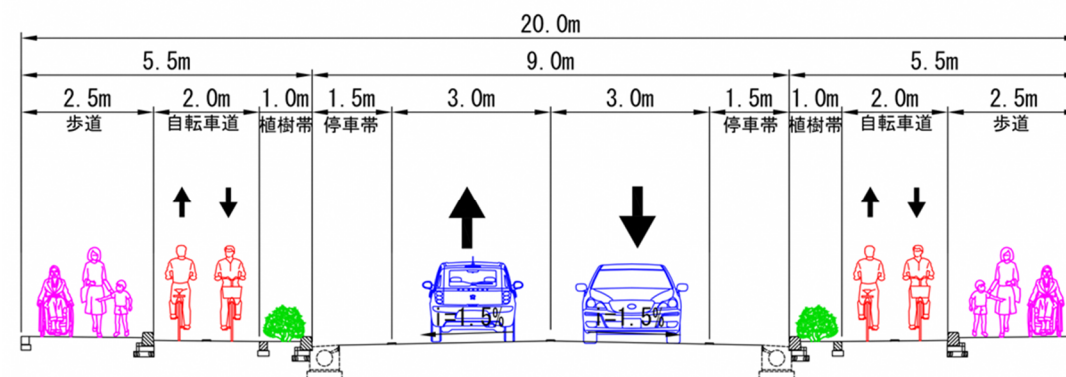


写真 大阪市 敷津長吉線



写真 川崎市 川崎府中線

アクセス道路断面案1（自転車道パターン）



注)この図面は、各施設計画の配置及び道路区域をイメージしたものであり、今後の測量及び設計、また、関係各機関との協議などにより、変更される場合があります。

4.2 アクセス道路計画検討案

[illegible]

幅員1.0m以上
(1.5m以上が望ましい)

歩道

自転車専用通行帯
(自転車レーン)

車道

歩道

自転車専用通行帯
(自転車レーン)

整備事例写真(大阪市資料抜粋)



写真 大阪市 本町通



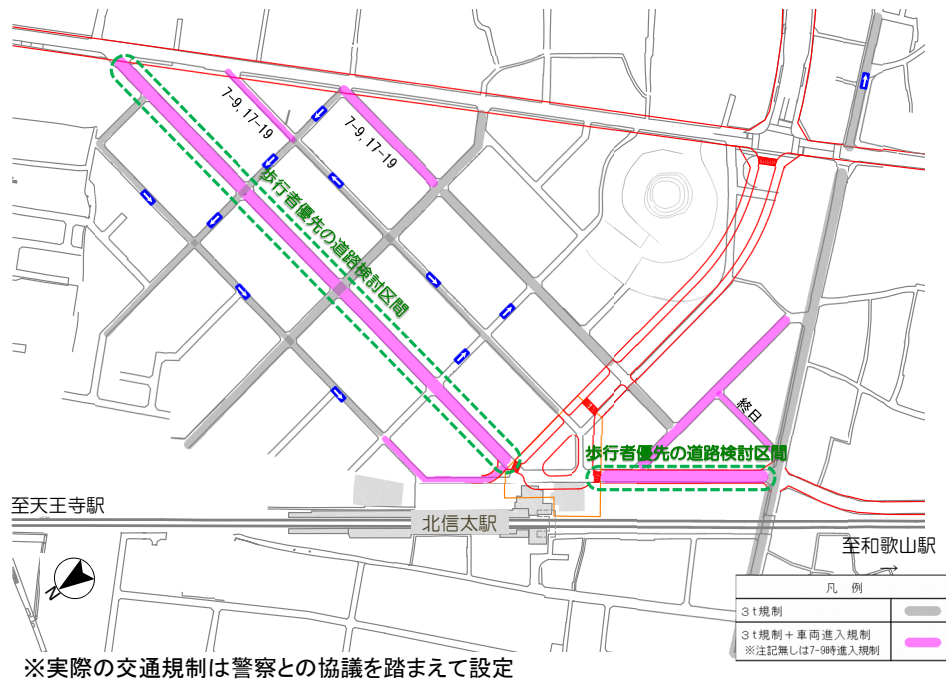
写真 尼崎市 西宮豊中線

Figure 1: Road cross-section diagram showing lane widths and traffic flow. The total width is 20.0m. From left to right: 4.0m sidewalk (2.5m pedestrian, 1.5m tree), 12.0m road (1.5m parking, 1.5m bicycle lane with up arrow, 3.0m car lane with up arrow, 3.0m car lane with down arrow, 1.5m bicycle lane with down arrow, 1.5m parking), 4.0m sidewalk (1.5m tree, 2.5m pedestrian).

7

5. 駅前広場周辺の交通規制

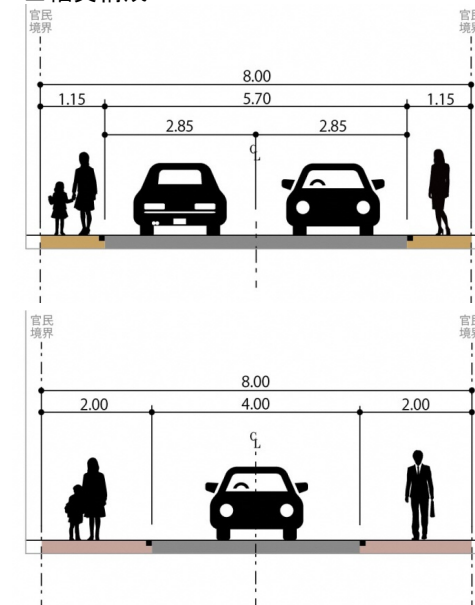
5.1 交通規制案1（現況と同じ）



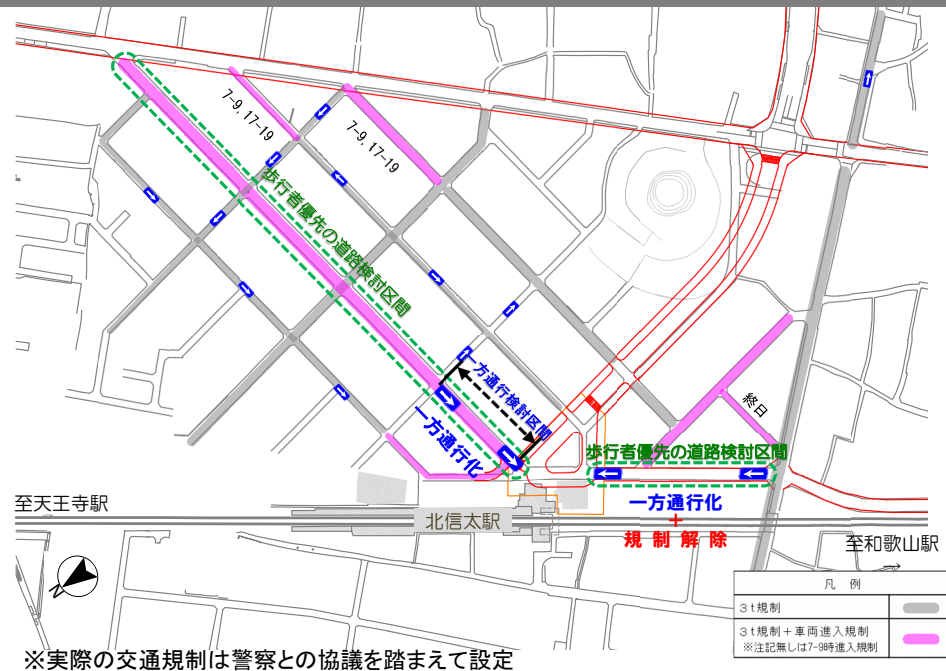
事例① 楠公通り（大阪府・富田林市）



■幅員構成



5.2 交通規制案2（広場へ接続する道路の一方通行化）



事例② 旧東海道品川宿（東京都・品川区）



■幅員構成(代表幅員)

