



JR 北信太駅周辺地区 施設整備検討部会（第3回）



地域活性化の方向性【公共空間デザイン計画】

第2回施設整備検討部会での主な意見とその対応.....	1
1. 北信太駅周辺地区の検討課題	2
2. 駅前広場周辺道路の歩行者優先化・規制	3
3. 地域活性化(公共空間デザイン)計画（案）	5

令和2年1月22日

和泉市都市デザイン部道路河川室

株式会社 日本海コンサルタント

■第2回施設整備検討部会（11/15開催）での主な意見とその対応

項 目	主な意見	対応（第3回資料に掲載した内容）
① 交通について	◎一方通行案について ・歩道分断案より、概ね一方通行案の方がよい。 ・一部区間の規制で通過交通は減少するのではないか。 ・路上駐車対策を考える必要がある。 ・一方通行区間は、速度抑制対策が必要。 ・商業関係者の合意形成が重要（まちの賑わいなど）。 ・リアーナ前交差点は府道に右折レーンの設置が必要。 ・歩行者優先道路は歩行空間と段差が無い方がよい。 ・駅西側の参道はカラー舗装が望ましい。但し、補修した際に黒舗装とならないよう配慮が必要。	⇒一方通行を基本とすることについて明記（p2） ⇒規制区間など慎重に進めることについて明記（p2） ⇒路上駐車禁止案としてパースに表現（p4） ⇒速度抑制策として狭窄設置を図面表示（p3） ⇒聖ヶ岡町会説明会を実施（今後も継続） ⇒府道協議に反映 ⇒段差が無い案としてパースに表現（p4）※第3回で議論 ⇒参道案についてパースに表現（p4）※第3回で議論
② その他	◎施設整備について ・貝塚山古墳は形を保全してほしい。 ・交番とスーパーがほしい。	⇒古墳墳丘部の保全についてパースに明記（p7） ⇒派出所、最寄品店舗について、図上に表現（p2）

■聖ヶ岡町会説明会（12/20開催）での主な意見とその対応

項 目	主な意見	対応（第3回資料に掲載した内容）
①交通について	◎一方通行案について ・全区間の規制は慎重に考えてほしい。 ・歩道分断案でもよいのではないか（一方通行案との折衷案も考えられる）。 ・商業関係者の合意形成が重要。	⇒規制区間など慎重に進めることについて明記（p2） ⇒一方通行案を基本とし、歩道分断箇所についても今後継続協議する。 ⇒一方通行区間について、今後継続協議する。
②その他	◎施設整備について ・生活必需品が揃う店舗がほしい。 ・落ち着いて住めるまちになればいい。 ・交番が無理ならパトカーの駐車スペースがあればよい。	⇒最寄品店舗について、図上に表現（p2） ⇒落ち着きある景観形成について提案（p7） ⇒派出所について、図上に表現（p2）

1. 北信太駅周辺地区の検討課題（第2回検討部会での意見を踏まえて）

整備コンセプト『使いやすく住みやすい 和泉市北の玄関口のまちづくり』

整備方針

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や自転車、歩行者など、誰もが利用しやすい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ることによって、誰もが安心・安全に生活できる環境を目指します。
3. **歴史や文化を活かした住みとなるまちづくり**
道路付属物等の景観に配慮するなど、信太貝吹山古墳や葛葉稲荷神社をはじめとした、歴史や文化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的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。

北信太駅周辺整備検討にあたっての重要な視点

『**みち・まちづくりの視点**』：利害関係が異なる方々について、まずは生活者の視点を重視し、道路整備を契機としたまちづくりを推進します。

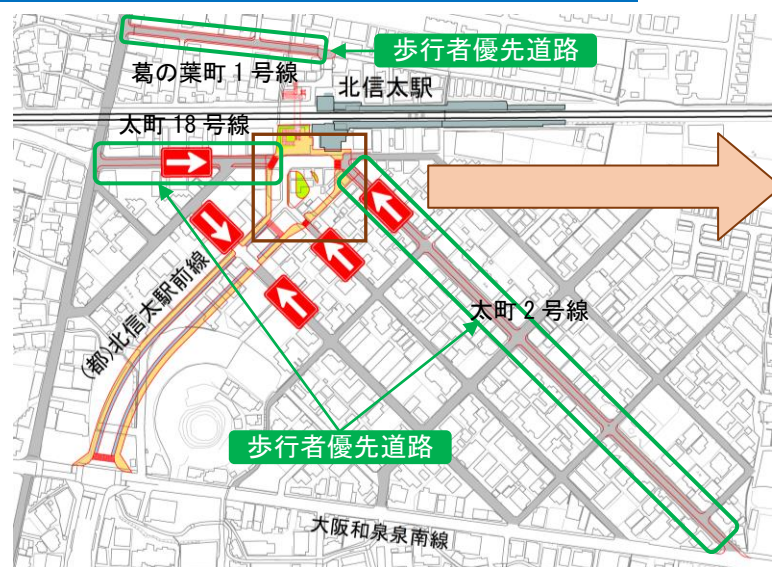


検討課題①：駅前広場の周辺道路の歩行者優先化・規制

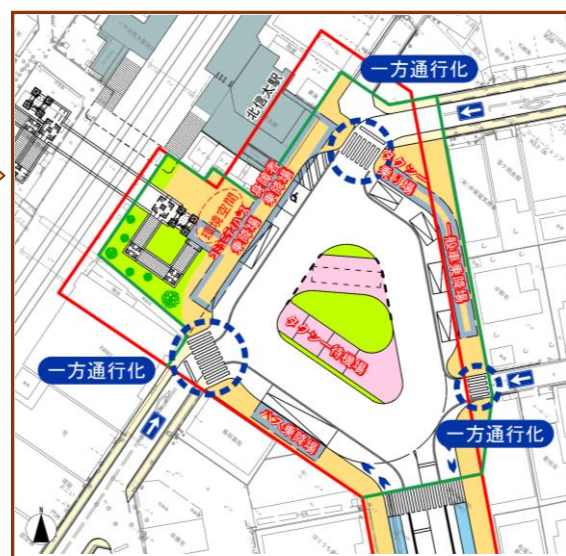
⇒駅前広場の周辺道路の歩行者優先化をどうすれば、利便性と環境保全を両立できるか？

■第2回検討部会：一方通行を基本とし、今後、沿道住民の意向も踏まえ、規制区間など、慎重に進めることになりました。

⇒第3回検討部会：一方通行及び速度抑制方法の基本的考え方を再確認



【一方通行＋歩行者優先道路化(案)】



【駅前広場レイアウト(案)】

※**警察意見**：広場に全て接道するのは危険であり、一部歩道による分断も考えられる。

検討課題②：地域資源の活用による地域活性化

⇒駅前整備に付加価値を生むハード（景観整備）とソフト（賑わい創出）をどうするか？

■第2回検討部会：葛葉稲荷神社参道や古墳の活用、商業施設の立地誘導などのアイデアが出されました。

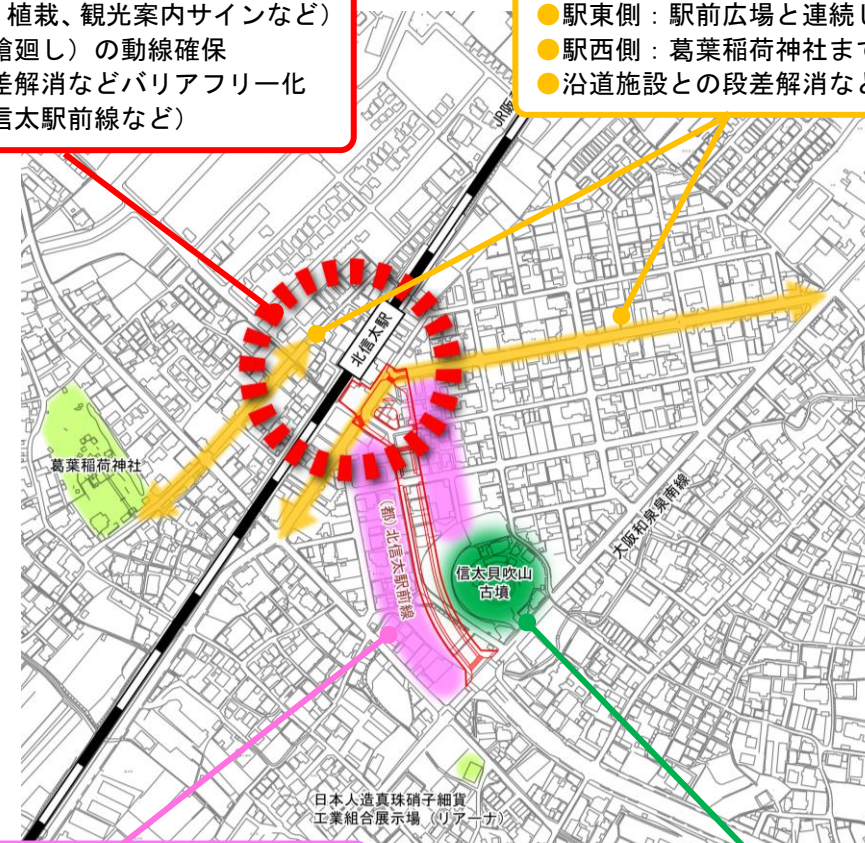
⇒第3回検討部会：『公共空間のデザイン計画』について、具体的な計画案を元に検討

駅前広場・駅前線・自由通路の整備

- 市北部の玄関口にふさわしい景観整備（上質な歩道舗装、植栽、観光案内サインなど）
- だんじり祭（槍廻し）の動線確保
- 身障者P・段差解消などバリアフリー化
- 無電柱化（北信太駅前線など）

生活道路の再整備

- 歩行者優先道路化（再整備）
- 駅東側：駅前広場と連続した景観整備
- 駅西側：葛葉稲荷神社までの参道整備
- 沿道施設との段差解消などバリアフリー化



駅前広場・駅前線の沿道利用

- 日常生活の利便性を向上させる施設誘致（最寄品店舗、飲食店の導入など）
- 地域の安全確保に資する施設（派出所設置）
- 観光振興に資する施設（観光案内等）
- 市営駐輪場の整備

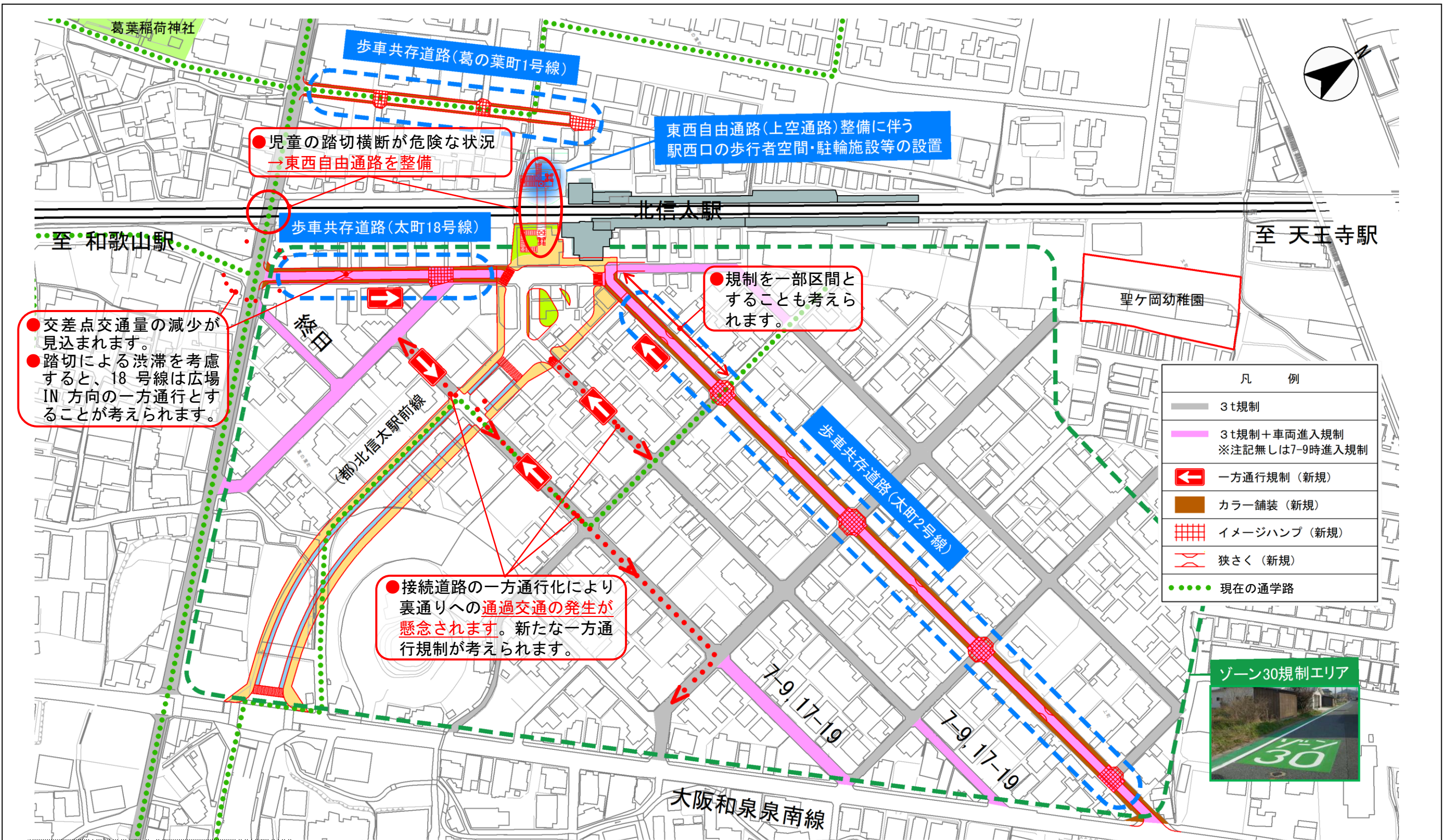
古墳周辺の整備・利活用

- 信太貝吹山古墳の墳丘部の一般開放
- 古墳周辺の広場化（周濠跡地含む）
- イベント開催などによる賑わい創出（仮設店舗の設置など）

【地域資源の活用イメージ図(案)】

2. 駅前広場周辺道路の歩行者優先化・規制（第2回検討部会での意見を踏まえて）

- 第2回検討部会において、道路分断案との比較検討を行った結果、生活道路の分断は日常生活の移動に支障をきたすとの意見があり、一方通行案を基本とする意見が多かったと考えます。
- 一方通行化により通過交通を抑制することで、交通量の約50%減少、踏切交差点交通量の減少が予想されます。但し、裏通りの通過交通発生が懸念され、新たな一方通行規制が考えられます。



【今後の課題】第2回検討部会においては、一方通行規制を一部区間とする意見がありました。今後、商業関係者などの意見も取り入れ、規制区間についての検討が必要です。また、実現化に向けては、交通社会実験の実施など生活者に影響が生じないように慎重に進める必要があります。

歩行者優先道路（歩車共存道路）の整備イメージ（案）

- 通過交通の抑制とともに重要となるのが、生活道路としての安全性の向上であり、駅東西において、歩行者優先道路（歩車共存道路）として、**歩行空間・車両通行空間の明示とともに、速度抑制による生活環境の向上を図る**ことが考えられます。また、駅西側においては、葛葉稲荷神社への参道として、**景観にも配慮した修景整備**が考えられます。

歩行者優先道路の対象路線の現状

- 駅東側においては、幅員 7.0m道路において、沿道両側に店舗併用住宅などが立地しており、商店前への車両停車時に、歩行者にとって見通しが悪い状況となっております。通過交通の抑制により交通量は減少するものの、生活車両が多く通行することから、舗装色の違いにより**歩行空間・車両通行空間を明示**することが考えられます。



- 駅西側においては、幅員 6.0m道路において、沿道両側に戸建てや集合住宅などが立地しており、鳥居箇所が特徴的な景観となっています。交通量が比較的小さいことから、**修景舗装などにより、車両速度を抑制する効果を見込むことが有効**と考えられます。



歩行者優先道路の整備イメージ

太町 2 号線より駅舎方面を望む(イメージ)



- 【太町 2 号線】W=7.0m
- 舗装色彩で歩行空間を明示
- 一方通行規制を基本

駅西口より稲荷神社方面を望む(イメージ)



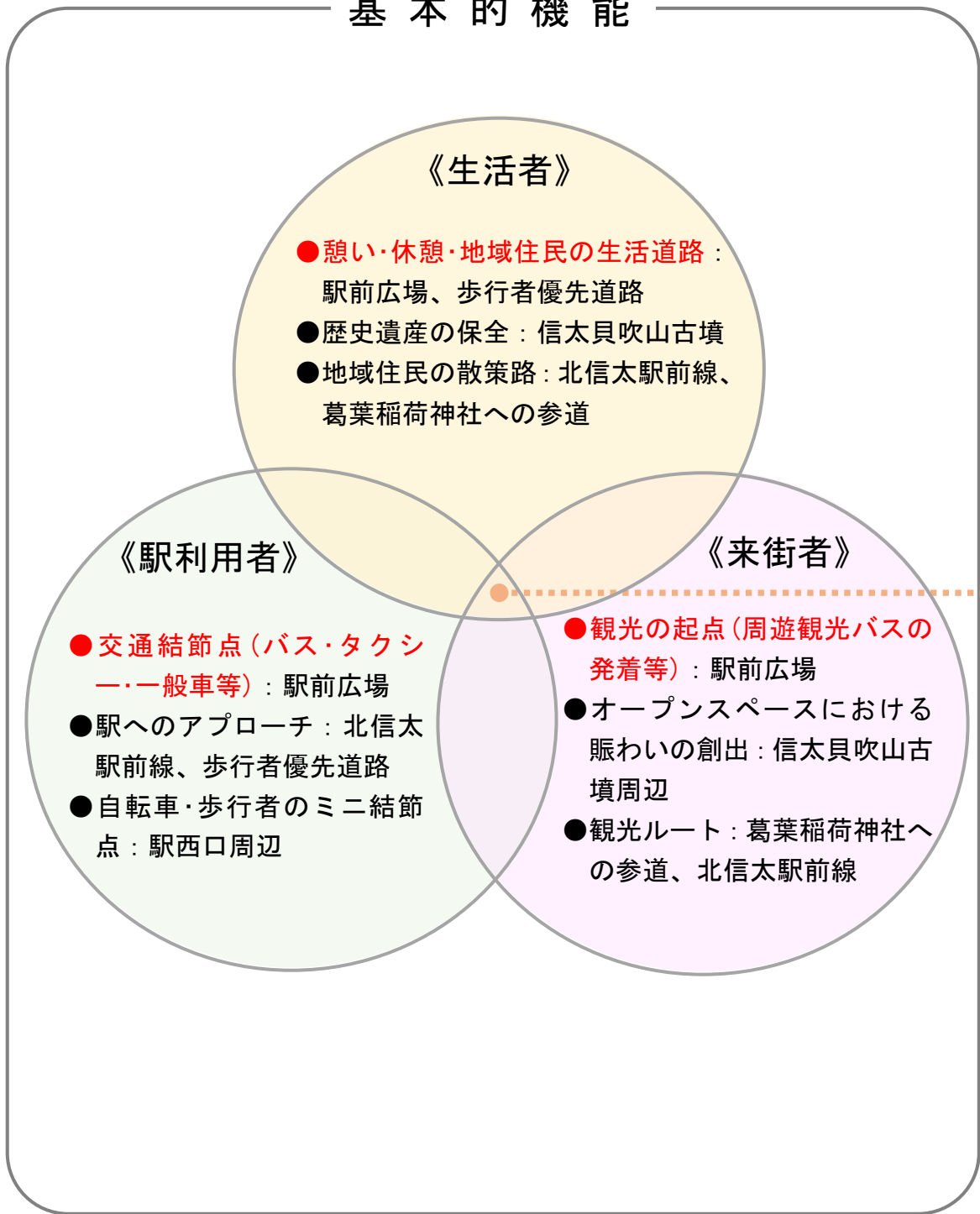
- 【葛の葉町 1 号線】W=6.0m
- 住宅地内の歩車共存道路
- 葛葉稲荷神社参道としての修景

3. 地域活性化（公共空間デザイン）計画（案）

3-1. デザインコンセプト（案）

●北信太駅周辺地区のデザイン計画の検討にあたっては、『**地区の基本的機能**』と『**地域性（らしさ）**』の両輪で検討する必要があります。『地区の基本的機能』については、異なる立場（駅利用者・生活者・来街者）の視点で考えられる機能を挙げました。『地域性』については、信太地域の歴史文化を踏まえたストーリーについて提案します。

基本的機能



地域性（らしさ）

○信太地域の歴史文化に関わるキーワード

古代集落	海路・陸路の基点となる大園集落（大和王権の流通の拠点）
古墳文化	大和王権下、和泉黄金塚古墳が現れ、朝鮮半島派兵の海上交通に関係
熊野詣	奈良時代以降、京から紀伊熊野に通じる中継地、後鳥羽上皇の参詣
信太の森	平安時代以降、和歌に詠まれてきた信太の森（詠みこまれるべき地名）
ものづくり	古代の埴輪、明治期からのいずみパール・いずみ硝子の工芸

■北信太駅周辺のデザインコンセプト（案）

信太の歴史・文化を継承し発信する地域のプラットフォーム「北信太駅」

■和泉市北部の玄関口としてふさわしい顔づくりに向けて（STORY）

◎信太地域は、陸路・海路の拠点として、**古来より街道を通じ、外部との交流が盛んな地**であり、独自の文化を育んできました。古墳時代は朝鮮半島派兵の海上交通に関わり、大和王権との強い繋がりを景初3年銘鏡（和泉黄金塚古墳）にみることができます。奈良時代以降は熊野詣の中継地として信太社（聖神社）が信仰の拠り所としての役割を果たしてきました。信太の森は「（和歌に）詠みこまれるべき地名」として都貴族に広く認知され、鏡池とともに葛葉伝説の所縁地ともなっています。また、古代の埴輪から現代のいずみパール・いずみ硝子の工芸など、ものづくりの地として発展しております。

◎北信太駅を現代の街道（阪和線）拠点として位置づけ、**古くからの歴史・文化を感じられるまち空間づくりを通じ、住む人・訪れる人の交流を促進することで賑わいを創出し、地域活性化に資するもの**とします。



★和泉市北部の玄関口としてふさわしい顔づくりのため、基本的機能を満たし、**地域性を演出したデザインを検討（主として公共空間を対象）**

- 公共空間のデザインにあたって留意すべき点として、『**平面的な見方でなく空間を意識する**』『**直接的な表現を避ける**』『**全体として違和感のないもの**』『**整備後も保たれる**』といったことが挙げられます。

公共空間のデザイン計画で留意すべきこと

- 平面的な見方でなく空間を意識する 動線や見え方を考慮し立体的に空間を検討
- 直接的な表現を避ける 形や色そのものでなく素材の持つ美しさ・雰囲気表現
- 全体として違和感のないもの 素材が主張せず風景として馴染む
- 整備後も保たれる 経年変化に耐え補修により機能・意匠が保たれる

それでは、ある2つの駅の事例をもとに考えてみましょう(どちらの駅の方が、来街者に印象深く利用者に優しいと考えられますか?)

A駅:モノにこだわった意匠デザイン



B駅:人を引き立てる空間デザイン



参考データ) A駅: 駅乗降客数 22,000人/日、都市人口 19万人
B駅: 駅乗降客数 3,000人/日、都市人口 6万人

北信太駅周辺のデザインコンセプト（案）

信太の歴史・文化を継承し発信する地域のプラットフォーム「北信太駅」

1

駅フロント景観の形成（駅に求心力を持たせるとともに信太の歴史・文化を演出）

- 駅正面のシェルターを街の顔としてデザインし、駅フロント景観を形成
- 古くから街道筋の街として発展してきた歴史的背景を踏まえ、現代の街道（阪和線）の拠点としての求心力あるデザイン
- 街道（街並み）を印象付ける木格子をシェルター前面に配し、既存駅舎と自由通路の両施設を景観的に融和
- 駅舎外観を茶系色に塗装（JRとの協議必要）



熊野街道の街並み



格子デザイン事例



北信太駅前線より駅舎を望む（イメージ）

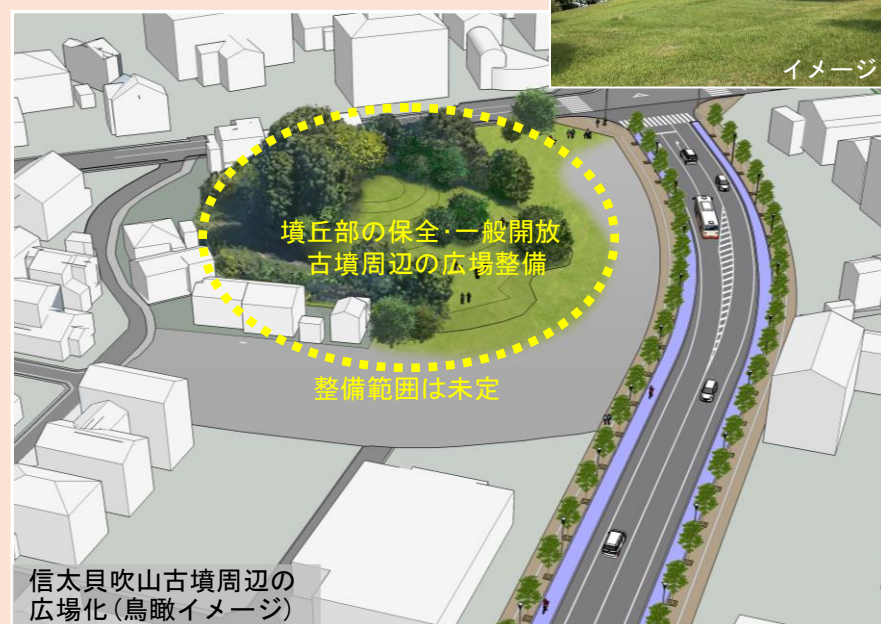
2

古墳周辺の交流空間の形成（地域のオープンスペースとして古墳周辺を整備・利活用）

墳丘の保全・一般開放事例



イメージ



信太貝吹山古墳周辺の広場化（鳥瞰イメージ）

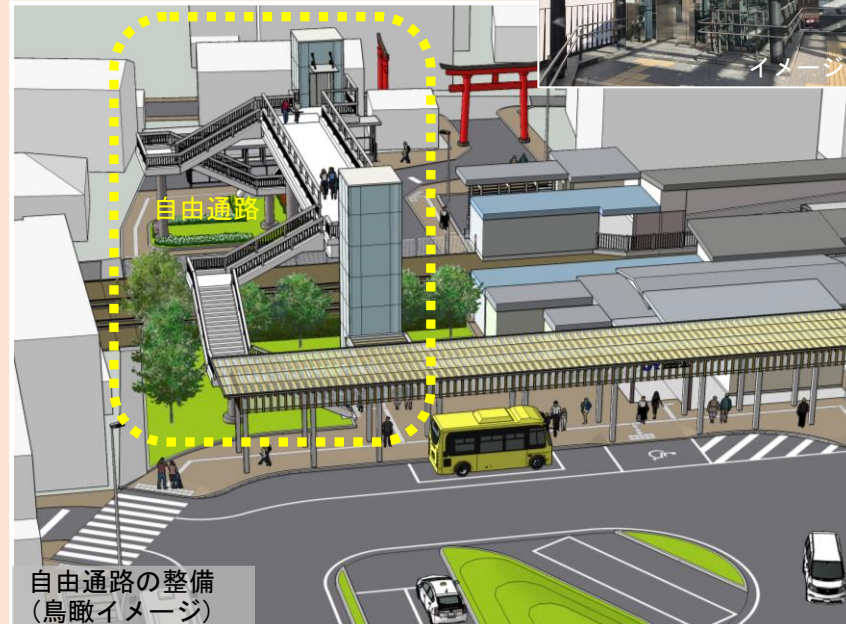
3

駅東西の連携の強化（自由通路・歩行者優先道路の整備による安全な歩行空間を創出）

自由通路（EV）の事例



イメージ



自由通路の整備（鳥瞰イメージ）

4

観光周遊ネットワークの形成（葛葉稲荷神社の参道整備、観光案内サイン・レンタサイクルの設置）

観光案内サインの事例



イメージ



葛葉稲荷神社の参道整備（イメージ）

つくる(モノ)

【考え方】駅に求心力をもたせ、駅を中心とした賑わいを誘発するため、駅フロント景観を形成するシェルターを街の顔とし、道路空間を形成する路面・路上空間の色彩は、人・風景を引き立て、樹木など自然と調和する「アースカラー(自然色)」とすることが考えられます。

■路面(舗装面)：

・落ち着いたアースカラーの色彩、維持修繕し易い舗装材（煉瓦ブロックやコンクリート平板など）を採用。

■路上空間(ポール類)：

・照明灯ポールなどは存在感を感じさせないシンプルな形状で、路面と調和した色彩を採用。

■ベンチ：

・駅前広場の環境空間に休憩ベンチを配置。シェルター下や植栽横といった休憩に適したスペースに配置。座面は木を基本とした素材を採用。

■植栽：

・信太山丘陵や古墳の緑をイメージし、常緑樹を主とした植栽を採用。特に駅前広場には緑量を感じられる樹形を採用。

■案内サイン：

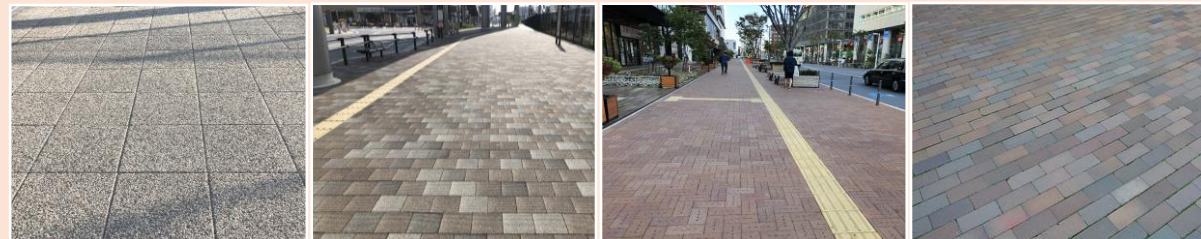
・駅舎前の観光案内、駅前広場の乗降場案内のサインを配置。

■夜間演出：

・通常の道路照明に加え、駅前広場内のベンチなどの足元照明で演出。

◎舗装材の色彩・素材について

・北信太駅周辺においては、街道筋のまちの歴史、弥生時代や古墳時代の歴史遺産の存在や、駅舎や人を風景の主役とするため、アースカラー(茶・グレー系)の色彩が考えられます。素材については、以下のものが考えられます。



コンクリート平板(擬石) コンクリート平板(複数色) 煉瓦ブロック(単色) 煉瓦ブロック(複数色)

・駅東側：自然の風合い・温かみを感じられる煉瓦や、色彩の組合せが可能なコンクリート平板が考えられます。

・駅西側：神社参道として、コンクリート平板(擬石)が考えられます。

【事例】煉瓦ブロック(阪和線沿線)、コンクリート平板(和泉府中駅)

使う・参加する(コト)

【考え方】新たに整備される空間は、市民や地元住民に愛着を持ってもらうことで、日常の中で大切に使用され、様々な活動に活用されることで、賑わいを創出することが考えられます。このため、整備段階及び整備後において、市民・住民参加型のデザインを検討することが重要です。

■整備段階で考えられる利活用方法(案)

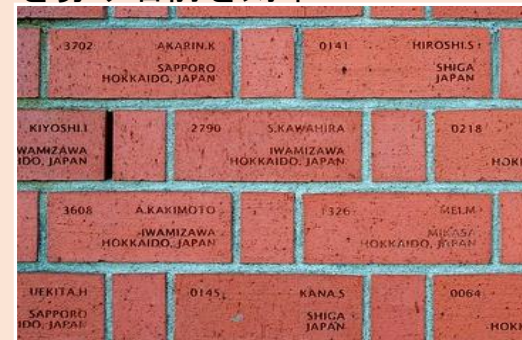
- 市民の寄付を募る（舗装材料の寄付・名前の刻印など）
- 広場の完成セレモニーへの参加（植樹祭イベントの開催など）
- 広場の愛称を募集する（市民への愛称公募など）

■整備後に考えられる利活用方法(案)

- 市民・住民・企業・指定管理者による植栽管理・清掃活動
 - だんじり祭時における歩行者天国（やりまわしの臨時客席など）
 - 駅前広場におけるイベント等の開催（朝市の定期開催など）
- ※駅前広場の環境空間は規模が小さいことから、古墳周辺スペースの活用など、駅周辺全体での公共空間の利活用が考えられます。

◎駅前広場の活用事例について

■整備段階：駅壁面レンガに寄付を募り名前を刻印



岩見沢駅(北海道)

■整備段階：広場オープニングでの芝張イベント



牛久駅(茨城県)

■整備後：住民による広場維持管理・イベント活動



北鴻巣駅(埼玉県)

■整備後：駅前広場での定期的な市場の開催



日向市駅(宮崎県)