第4回JR北信太駅周辺地区
まちづくり懇談会資料

北信太駅前整備基本計画
（素案）

－使いやすくて住みやすい 和泉市北の玄関口のまちづくり－

平成　　年　　月

和　泉　市

※本計画では、平成 31 年 5 月以降の元号についても、便宜上「平成」としています。

― 目　次 ―

頁

1.　はじめに 1

1.1　計画策定の目的と位置付け 1

1.2　本計画の目標年次 1

1.3　計画の策定体制 2

2.　対象地区の概況 3

2.1　計画の対象地区 3

2.2　対象地区の変遷と歴史・文化 4

2.2.1　鉄道の開通と住宅開発 4

2.2.2　周辺地区での基盤整備など 5

2.2.3　信太貝吹山古墳 6

2.2.4　葛葉稲荷神社 6

2.3　上位・関連計画の整理 7

2.3.1　第５次和泉市総合計画 7

2.3.2　第２次和泉市都市計画マスタープラン 8

2.3.3　和泉市公共施設等総合管理計画 8

2.3.4　和泉市観光振興戦略プラン 9

2.3.5　和泉市立地適正化計画 9

2.3.6　和泉市地域公共交通網形成計画 10

2.4　対象地区の現状 11

2.4.1　地区別人口の推移 11

2.4.2　土地利用、用途地域 12

2.4.3　都市施設 14

2.4.4　施設利用状況 17

2.4.5　主要施設の立地状況 20

2.5　北信太駅周辺実態調査 22

2.5.1　北信太駅周辺駐輪状況調査 22

2.5.2　北信太駅自由通路利用調査 23

2.6　北信太駅周辺住民意識調査 24

2.6.1　調査概要 24

2.6.2　調査結果概要 24

頁

3. 北信太駅周辺地区における課題 27

3.1 歩行者や駅利用者等が危険を感じる駅前空間 28

3.2 交通結節機能の不足 29

3.3 バリアフリー化されていない自由通路 30

3.4 市営駐輪場の建替え 31

3.5 日常生活に欠かせない生活利便施設の不足 32

3.6 地域資源の魅力を伝える情報発信の不足 33

3.7 課題の整理 34

4. 北信太駅周辺地区の整備方針 35

4.1 整備コンセプト 35

4.2 整備方針 35

4.3 整備方針の整理 40

5. 施設別整備計画 41

5.1 駅前広場の整備計画 41

5.1.1 将来乗降数の設定 41

5.1.2 駅前広場施設の計画施設数 42

5.1.3 駅前広場施設配置のポイント 43

5.1.4 駅西地区周辺整備 45

5.2 北信太駅前線の整備 46

5.2.1 北信太駅前線及び周辺道路整備のポイント 46

5.2.2 駅前広場周辺道路の歩行者優先化 48

5.3 東西自由通路のバリアフリー化 49

5.4 市営駐輪場の建替え 50

5.4.1 市営駐輪場建替えにおけるポイント 50

5.4.2 市営駐輪場の移転 50

5.4.3 市営駐輪場建替え後の収容台数 51

5.4.4 市営駐輪場の移転・建替えの流れ 51

5.5 整備イメージ 52

頁

6.　事業推進方法 53

6.1　事業推進にあたっての連携体制 53

6.2　各事業における役割分担 53

6.3　スケジュール 54

6.3.1　整備方針とスケジュールの関連性について 54

6.3.2　整備のスケジュール 55

6.4　事業化手法 57

6.5　事業の進捗管理 57

7.　参考資料 58

7.1　北信太駅前整備基本計画　策定経緯 58

7.2　JR 北信太駅周辺地区まちづくり懇談会設置要綱 59

7.3　JR 北信太駅周辺地区まちづくり懇談会ニュースレター 63

1. はじめに

1.1　計画策定の目的と位置付け

和泉市では、平成２８年８月に「第２次和泉市都市計画マスタープラン」を策定し、第５次総合計画で設定した将来都市像「未来に躍進！活力と賑わいあふれるスマイル都市」をめざし、まちづくりを進めています。

JR 阪和線の北信太駅は、大阪市内方面からの来訪者にとって、“北の玄関口”となる駅でありながら、駅前周辺では、府道大阪和泉泉南線から駅までの北信太駅前線及び駅前広場が未整備であり、基盤整備が十分とは言えず、バス交通などとの交通結節機能やアクセス性に課題があります。また、駅前駐輪場の耐震の問題や駅の東西を結ぶ自由通路（地下道）のバリアフリー化など、様々な地域課題があります。

当該駅周辺地区については、地域拠点のまちづくりや資源を守り活かしたまちづくりなどを目指すことと位置付けられていることから、この方針を踏まえ、交通結節機能の強化や都市景観の形成など、地域拠点にふさわしい魅力ある駅前の機能形成に向けた包括的、多角的及び継続的な取り組みを実践するために整備基本計画を策定するものです。

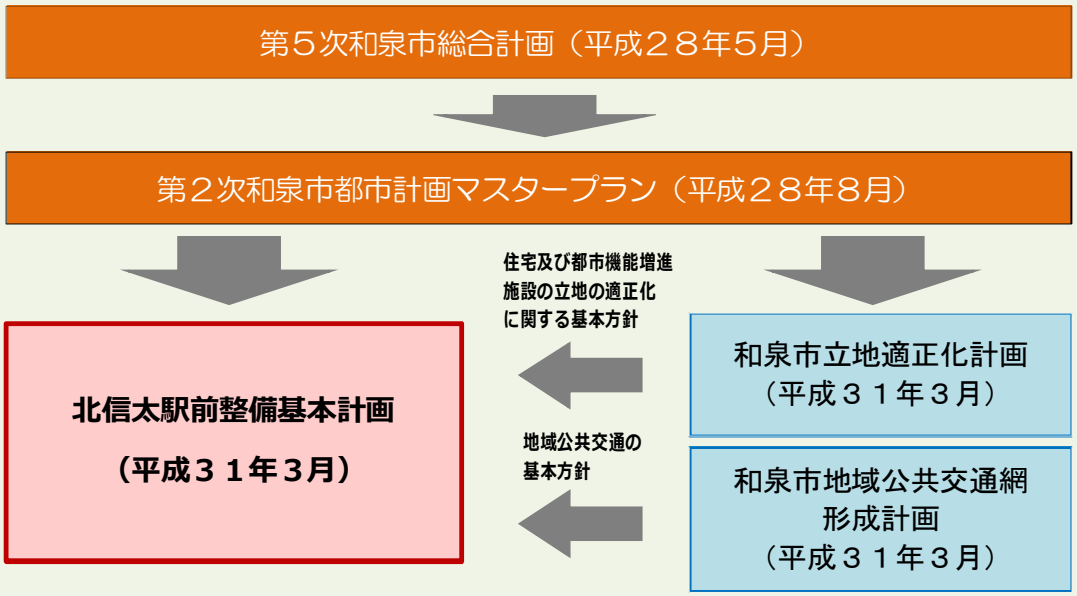


図　計画の位置付け

1.2　本計画の目標年次

本計画の目標年次は、都市計画マスタープランにおける目標年次などを踏まえて、長期目標を平成 45 年度（2033 年）とします。また、短期目標・中期目標の設定により、段階的に計画を推進していきます。

1.3　計画の策定体制

本計画の策定にあたっては、北信太駅周辺地区の校区会長（信太校区・鶴山台北校区・鶴山台南校区）や信太校区の各町会長をはじめとした地域の方々などで構成された「JR 北信太駅周辺地区まちづくり懇談会（以下、懇談会）」を設置し、地区の目指すべき方向性や様々な課題について、地域住民を中心に意見を傾聴しながら、共有すべきまちづくり像などを検討するとともに、関係各課との庁内検討会議も行い、これらの議論を通じて、計画策定を行いました。

懇談会については、ファシリテーター役として学識経験者を交えて議論を重ねました。

また、駅周辺地区の住民の皆様からの幅広い意見等を計画に反映するためのアンケート調査や自由通路及び駅周辺の駐輪場において利用実態調査を実施し、計画策定に活用しています。

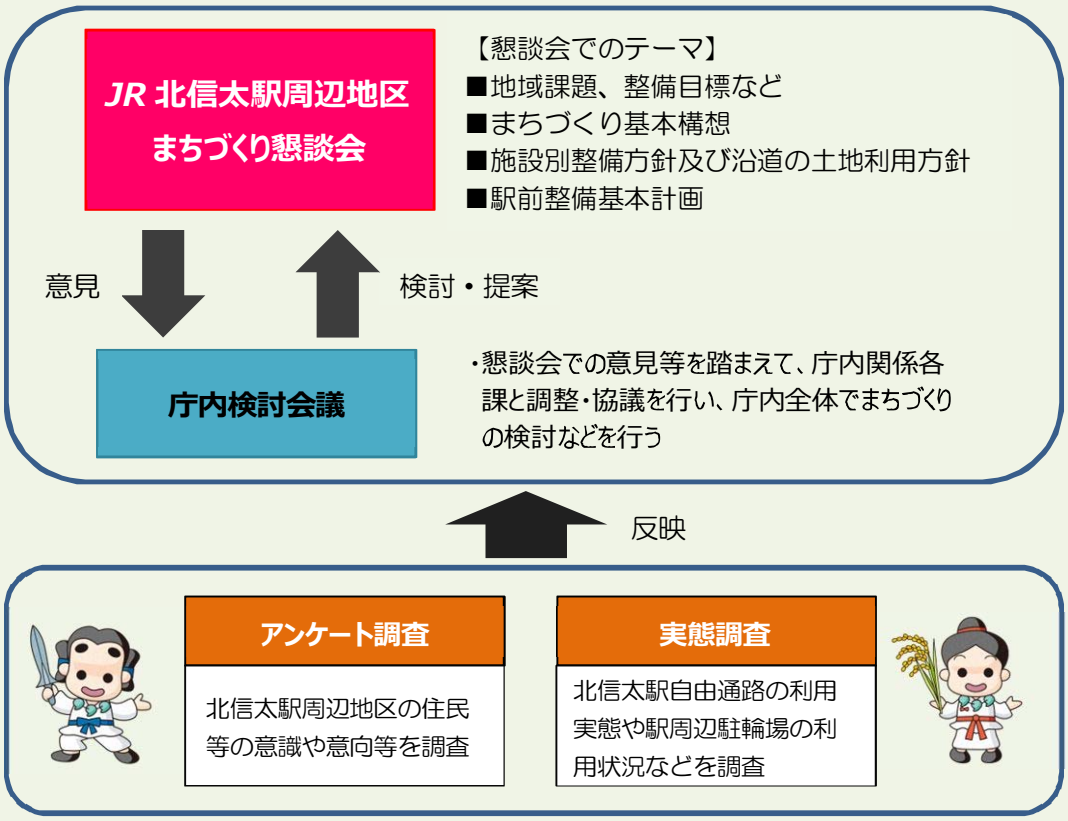


図　計画の策定体制

（写真）懇談会の様子

2. 対象地区の概況

2.1 計画の対象地区

北信太駅は、本市の北部に位置しており、大阪市内方面からの来訪者にとって“北の玄関口”となる駅です。

本計画の対象地区は、以下に示すとおり、未整備の都市計画道路である北信太駅前線を中心とした区域とします。

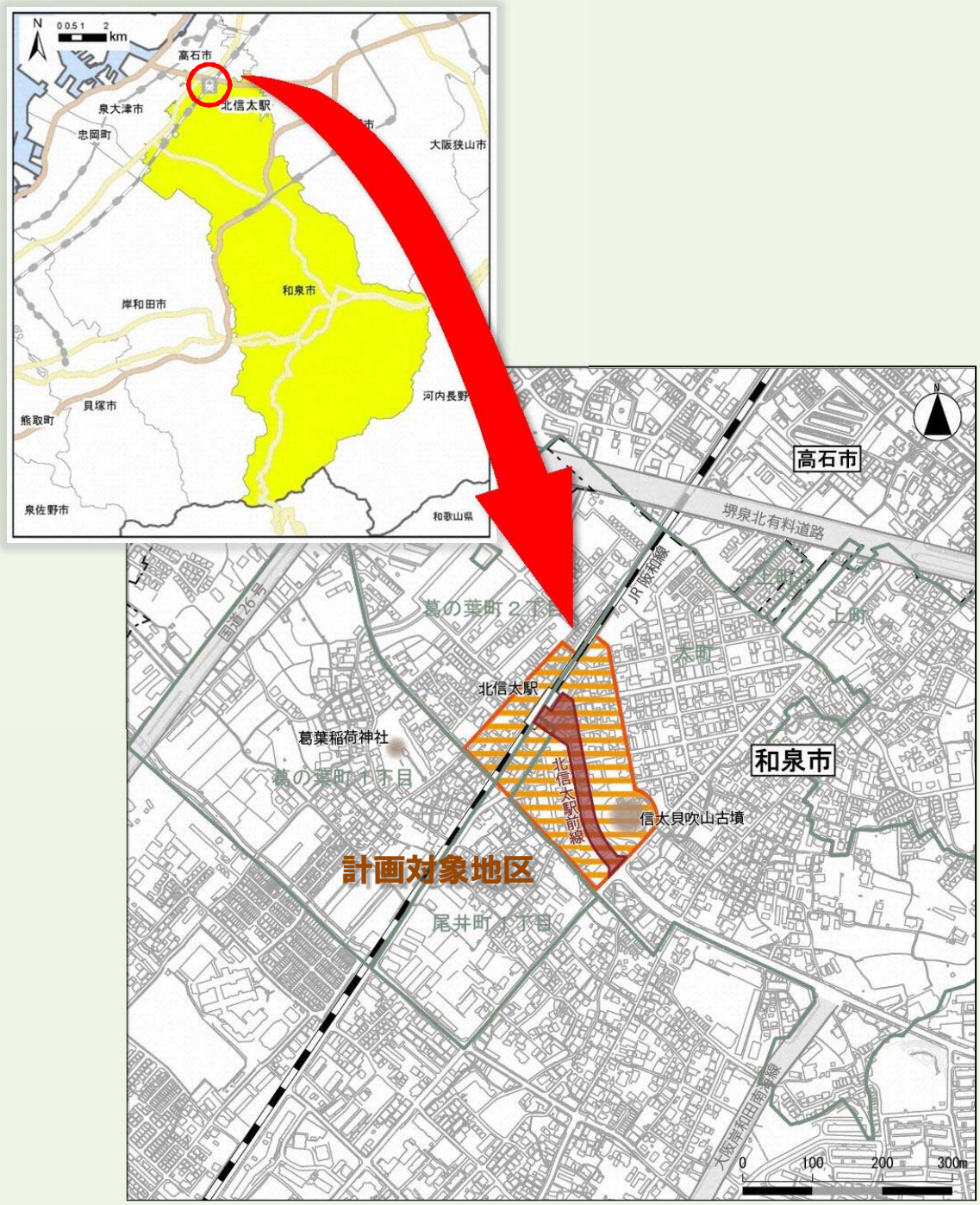


図　計画対象地区

2.2 対象地区の変遷と歴史・文化

2.2.1 鉄道の開通と住宅開発

北信太駅周辺は、和泉市域における郊外型宅地開発のさきがけとなった住宅地であり、開発当時の面影をよく残しています。

大正 15 年（1926 年）に、現在の JR 阪和線に該当する阪和電気鉄道株式会社（以下、阪和電鉄）が設立され、昭和 2 年（1927 年）２月に鉄道施設工事が始まりました。天王寺―和泉府中間が昭和４年（1929年）７月に開通し、昭和５年（1930年）６月に和歌山までの全線が開通しました。開業時に、鳳―和泉府中間に設置された駅は信太山停留場（現信太山駅）のみでしたが、当時の信太村では、村を挙げて村内に駅を誘致し、昭和７年（1932 年）２月には葛葉稲荷停留場（同年中に阪和葛葉停留場と改称）が設置されました。

北信太駅前の宅地開発を担ったのは、阪和電鉄本社内に事務所を構えていた大阪近郊土地株式会社であり、当初は千枝の荘住宅として分譲が始まりました。葛葉稲荷の千枝の楠にちなんだ名前であると思われます。昭和 10 年（1935 年）からは阪和電鉄自身の手で、聖ヶ岡住宅地として売り出されることになりました。阪和電鉄にとっては、上野芝向ヶ丘及び上野芝霞ヶ丘につづく沿線住宅開発の第三弾と位置付けられていました。

阪和電鉄は、戦時体制下の陸運統制令により、鉄道省主導で南海鉄道と合併することとなり、昭和 15 年（1940 年）12 月に南海鉄道山手線となり、阪和葛葉停留場も葛葉稲荷停留場と改称しました。さらに昭和 19 年（1944 年）５月に国鉄へと移行し、葛葉稲荷停留場は北信太駅となりました。

表　対象地区の変遷（１）

1929　天王寺―和泉府中間の鉄道が開通

1932　葛葉稲荷停留場開設

1935　聖ヶ岡住宅分譲開始

1944　国鉄へ移行し北信太駅に改称

昔はこんな風景だったのか

資料：国土地理院航空写真、和泉市 55 年のあゆみパネル展など

2.2.2 周辺地区での基盤整備など

昭和 46 年（1971 年）には UR 鶴山台団地の入居が始まり、現在の北信太駅前線が開通しました。その後、周辺での住宅開発などが進み、平成 17 年（2005 年）～21 年（2009 年）には、駅西側において、葛の葉町東・北土地区画整理事業が完了し、その後、平成 24 年（2012 年）に北信太駅西口改札及び自由通路が整備され、平成 27 年（2015 年）には北部リージョンセンターが竣工し、現在に至っています。

表　対象地区の変遷（2）

1966　北信太駅前線都市計画決定

1971　UR 鶴山台団地入居開始

北信太駅前線開通

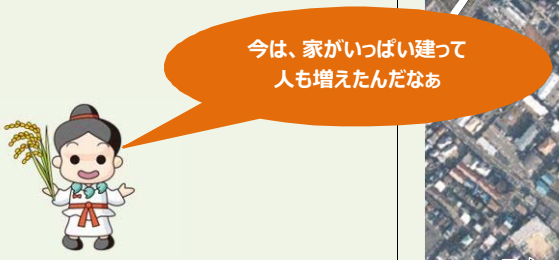
1981　北信太駅前自転車等駐車場完成

2005　葛の葉町東土地区画整理事業完了

2009　葛の葉町北土地区画整理事業完了

2012　駅地下通路の自由通路化
北信太駅西口の設置

2015　北部リージョンセンター竣工



資料：国土地理院航空写真、和泉市 55 年のあゆみパネル展など

2.2.3 信太貝吹山古墳

北信太駅の南東には、平成 15 年（2003 年）3 月 28 日に和泉市史跡として指定されている信太貝吹山古墳が立地しています。信太貝吹山古墳は、信太山丘陵上に築かれた、和泉黄金塚古墳からはじまる首長系譜上に連なる古墳として重要です。また、江戸時代に和泉・大鳥郡内の一橋家領五十四ヶ村の農民が蜂起した「千原騒動」の際、一揆に参加した農民たちが、法螺貝を合図にここに集まったことから「貝吹山」とよばれるようになったとも伝えられており、近世史の上からも重要な位置を占めています。

図　信太貝吹山古墳の航空写真

また、古墳の更に南東側約 100m には歴史的街道である熊野古道（小栗街道）が通っており、南約 400m には和泉国三宮の信太大明神（聖神社）の一の鳥居と熊野九十九王子の一つ「篠田王子跡」があります。

2.2.4 葛葉稲荷神社

駅の南西には、葛の葉伝説で知られ、和泉市指定天然記念物のクスの巨木もある葛葉稲荷神社があります。葛葉稲荷神社の創建は、社伝によれば、和銅元年（708 年）といわれており、安倍保名と葛の葉姫の恋物語が言い伝えられています。

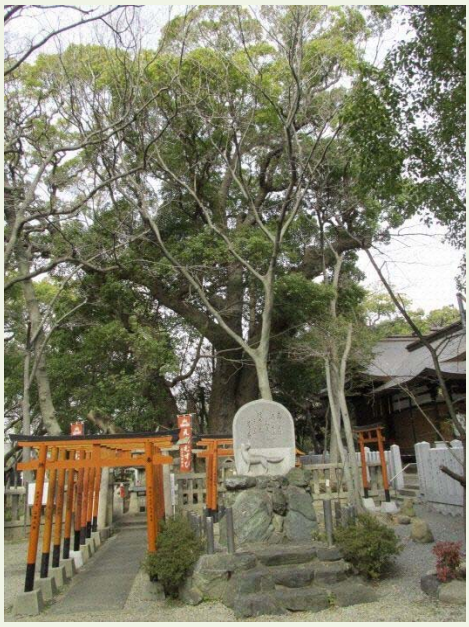


図　葛葉稲荷神社のクス

図　初午でにぎわう葛葉稲荷神社【昭和 31 年頃】

2.3 上位・関連計画の整理

北信太駅周辺地区に関する上位関連計画は以下のとおりです。次頁より、下記計画のうち、北信太駅周辺に関連する記述を抜粋します。

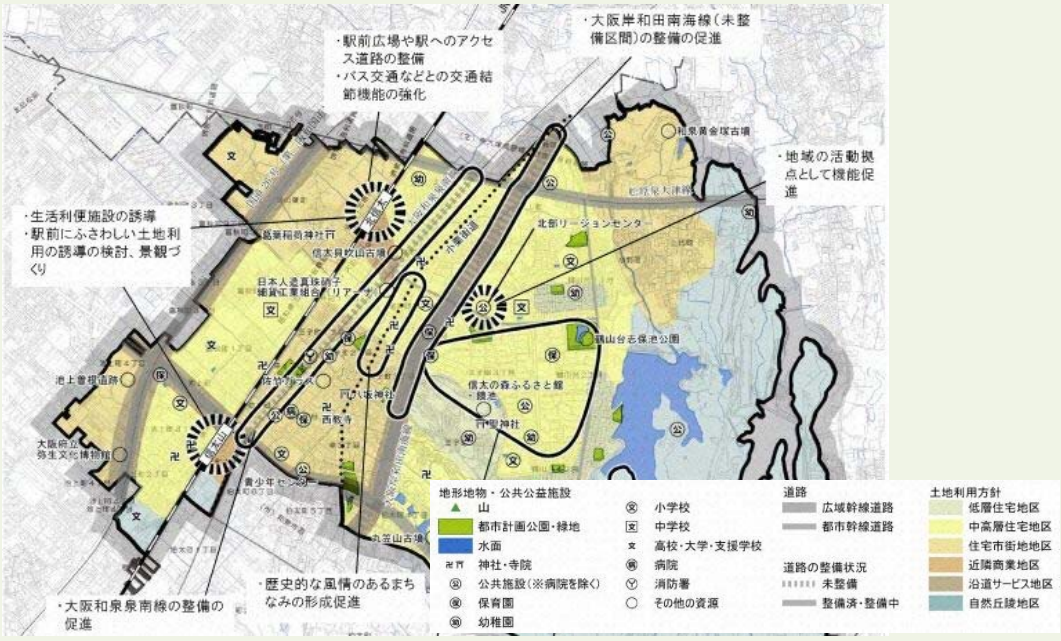
表　北信太駅周辺地区に関連する上位関連計画

番　　号	計　　画　　名	策　　定　　日
①	第５次和泉市総合計画	平成 28 年５月
②	第２次和泉市都市計画マスタープラン	平成 28 年８月
③	和泉市公共施設等総合管理計画	平成 29 年３月
④	和泉市観光振興戦略プラン	平成 28 年２月
⑤	和泉市立地適正化計画	平成 31 年３月
⑥	和泉市地域公共交通網形成計画	平成 31 年３月

2.3.1 第5次和泉市総合計画

計 画 名	第５次和泉市総合計画
概　　要	土地利用構想の中で、JR 阪和線沿線の既成市街地において、良好な住環境や操業環境の形成を目指すこととしています。 また、重点施策として、「外出機会を創出するうるおいのある都市基盤の整備」を掲げており、施策の体系として「住み続けたくなる快適な都市環境の整備」及び「外出を容易にする交通機能の充実」を挙げています。

2.3.2 第2次和泉市都市計画マスタープラン

計 画 名	第２次和泉市都市計画マスタープラン
概　　要	北信太駅周辺は、将来都市構造として、日常生活・地域コミュニティの核となる都市機能が立地する「地域拠点」として位置付けています。 土地利用方針としては、周辺住民の日常生活の利便性向上に供する商業、公共サービス機能の充実を図ることが示されています。また、交通の方針として、公共交通網の充実と鉄道駅の利便性向上が挙げられています。鉄道駅の利便性向上については、施設のユニバーサルデザイン化やアクセス道路の改善などを進めていくこととしています。 特に、北信太駅周辺の地区については、駅前広場やアクセス道路の整備などにより、駅利用者の利便性を高めるほか、鉄道とバスとの交通結節機能を向上させることとしています。 また、幹線道路や通学路における交通安全対策をはじめとした安心・安全なまちづくりを進めていくこととしています。さらに、地域の歴史的資源を保全し魅力を発信するとともに、地域住民によって継承されてきた身近な文化や資源を未来に受け継いでいくことも重要と位置付けています。 

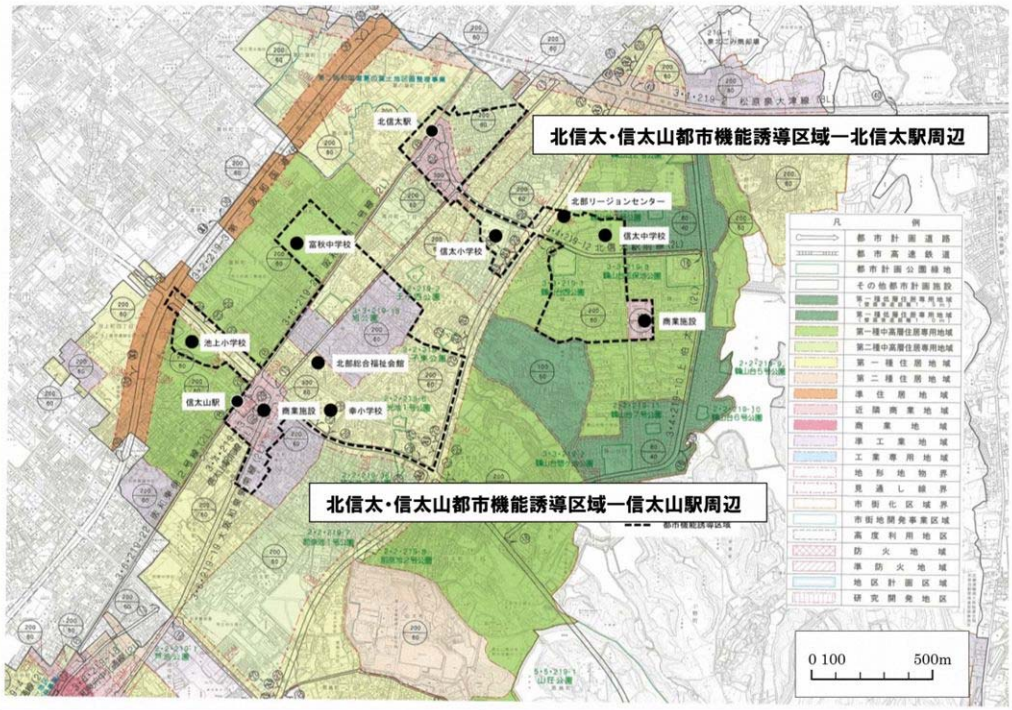
2.3.3 和泉市公共施設等総合管理計画

計 画 名	和泉市公共施設等総合管理計画
概　　要	北信太駅前自転車等駐車場は、建物が老朽化しているため、北信太駅周辺整備事業の一環として建替えの検討を実施するとともに、さらなる民間活力の有効活用を検討することとしています。

2.3.4 和泉市観光振興戦略プラン

計 画 名	和泉市観光振興戦略プラン
概　　要	北信太駅周辺は、「和泉・信太の森恋パールガラススクエア」として位置付けています。 その中で北信太駅周辺の施設としては、和泉市の特産品である和泉パール、ガラス細工を取り扱う日本人造真珠硝子細貨工業組合展示場（リアーナ）や陰陽師　安部晴明「葛葉伝説」の舞台である信太森葛葉稲荷神社を取り上げています。

2.3.5 和泉市立地適正化計画

計 画 名	和泉市立地適正化計画
概　　要	まちづくりのテーマである「暮らしの質・交流・活力の向上により、都市の利便性や魅力を持続しながら躍進していくまち」の実現を目指し、北信太駅周辺は市街化区域であるため、居住促進区域（一定のエリアにおいて人口密度を維持することで、生活サービス機能や地域コミュニティが維持されるよう、居住を促進すべき区域）に指定しています。 また、都市拠点及び地域拠点として位置付けている和泉府中駅周辺と和泉中央駅周辺、光明池駅周辺、信太山駅周辺と併せて、北信太駅周辺は都市機能誘導区域を設定することとしています。 北信太・信太山都市機能誘導区域 

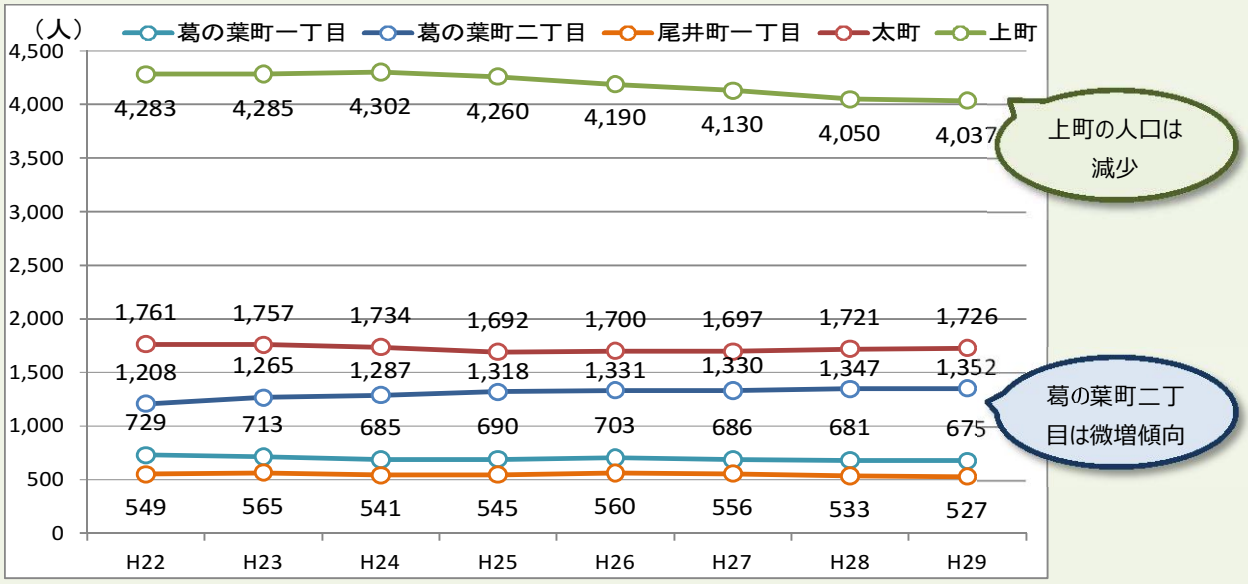
2.3.6 和泉市地域公共交通網形成計画

計 画 名	和泉市地域公共交通網形成計画
概　　要	目指す理念である「自動車に過度に頼らず安全・快適に生活できるまち・いずみの実現」のために、まちづくりと連携し、主要駅を拠点とした交通結節機能を強化するとともに、交通機関の相互補完の役割分担を明確化し、競合や路線の重複を避けながら、利用者にとって利便性の高い交通ネットワークづくりを目指し、具体的には以下に記す事業となります。 (2) 基本方針 ① 基本方針１：主要駅を拠点として、まちづくりと連携した交通結節機能の強化 中心駅である和泉府中駅及び和泉中央駅を拠点として、路線バス及び地域バス（コミュニティバス「めぐーる」、路線維持運行バス、オレンジバス）のネットワークを形成します。 また、すべての鉄道駅が拠点となって交通機関同士の連携により、移動しやすい環境を整えます。 【主要事業】 １．市内の交通結節点としての駅周辺整備及び交通環境の改善 ２．主要な拠点の利用者の利便性向上に向けた検討 ３．駅における地域公共交通と他の交通手段を合わせた案内の充実 ４．南部地域のまちづくりと連携した交通ネットワークの検討

2.4 対象地区の現状

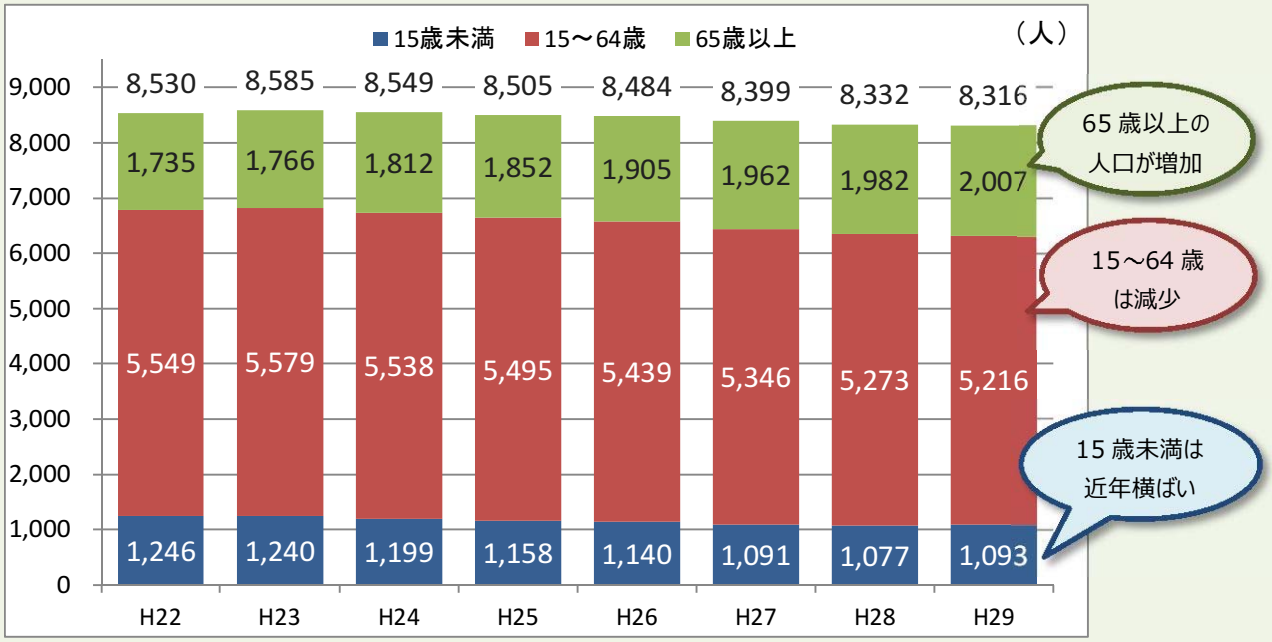
2.4.1 地区別人口の推移

北信太駅周辺の町丁目別人口をみると、上町においては減少傾向となっています。一方、比較的北信太駅に近い葛の葉町二丁目は増加傾向にあります。また、葛の葉町一丁目、尾井町一丁目、太町は横ばいとなっています。また、対象地区の年齢別人口をみると、65 歳以上の人口が増加し、65 歳未満の人口が減少傾向であることから、少子高齢化が進展していることがわかります。なお、15 歳未満は平成 27 年以降横ばいとなっている。



※各年 12 月末現在の数値
資料：和泉市統計書

図　北信太駅周辺地区の地区別人口



※各年 12 月末現在の数値
資料：和泉市統計書

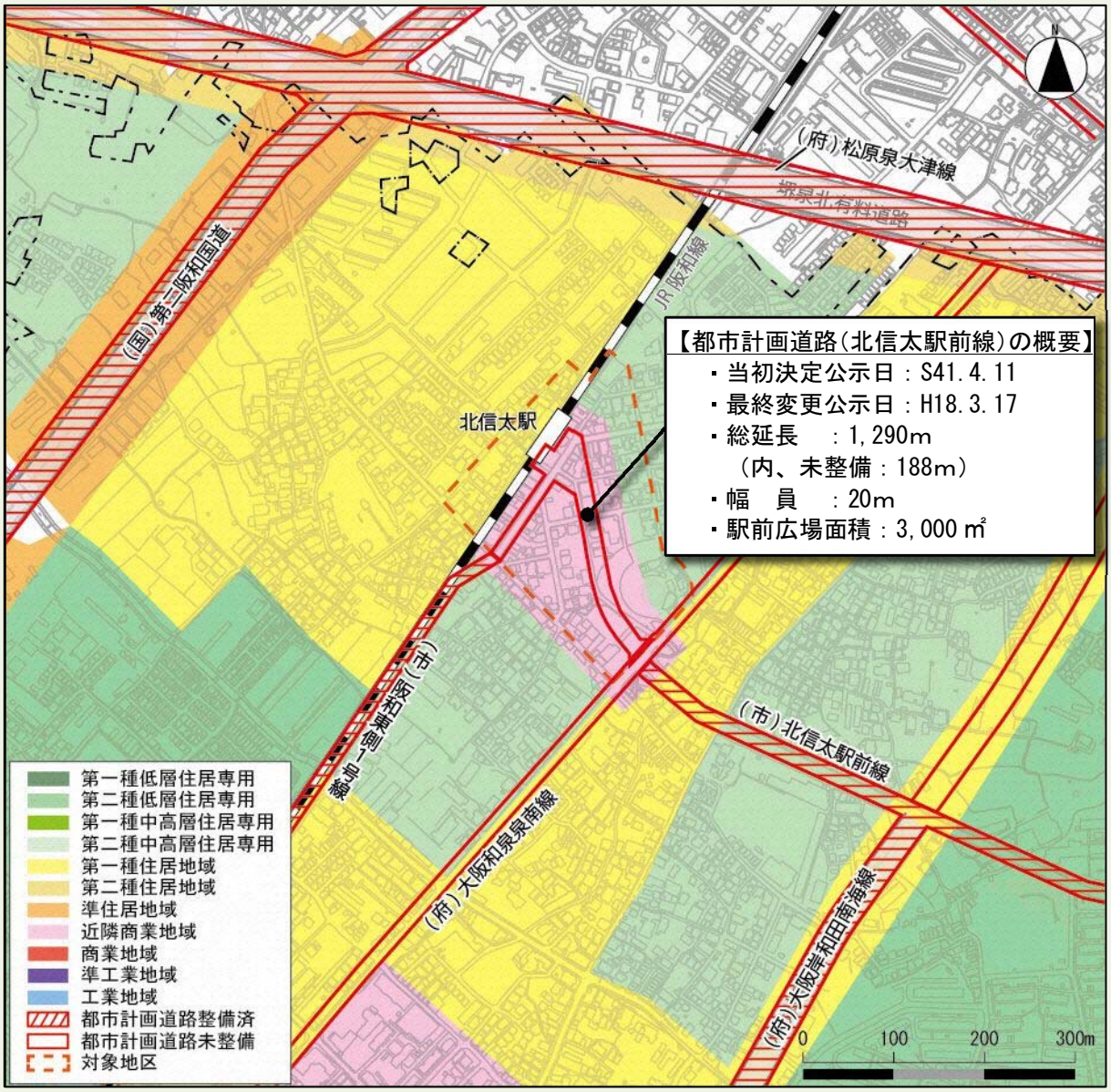
図　北信太駅周辺地区の年齢別人口

2.4.2 土地利用、用途地域

(1) 用途地域の指定状況及び都市計画道路の整備状況

用途地域の指定状況は、北信太駅の東側は近隣商業地域ですが、近隣商業地域の南北は第二種中高層住居専用、西側は第一種居住地域となっており、主に住居地域としての性格が強い地域です。

都市計画道路の整備状況をみると、北信太駅前線の府道大阪和泉泉南線から北信太駅に至る区間の他、府道大阪岸和田南海線の北信太駅前線以北の区間などが未整備となっています。

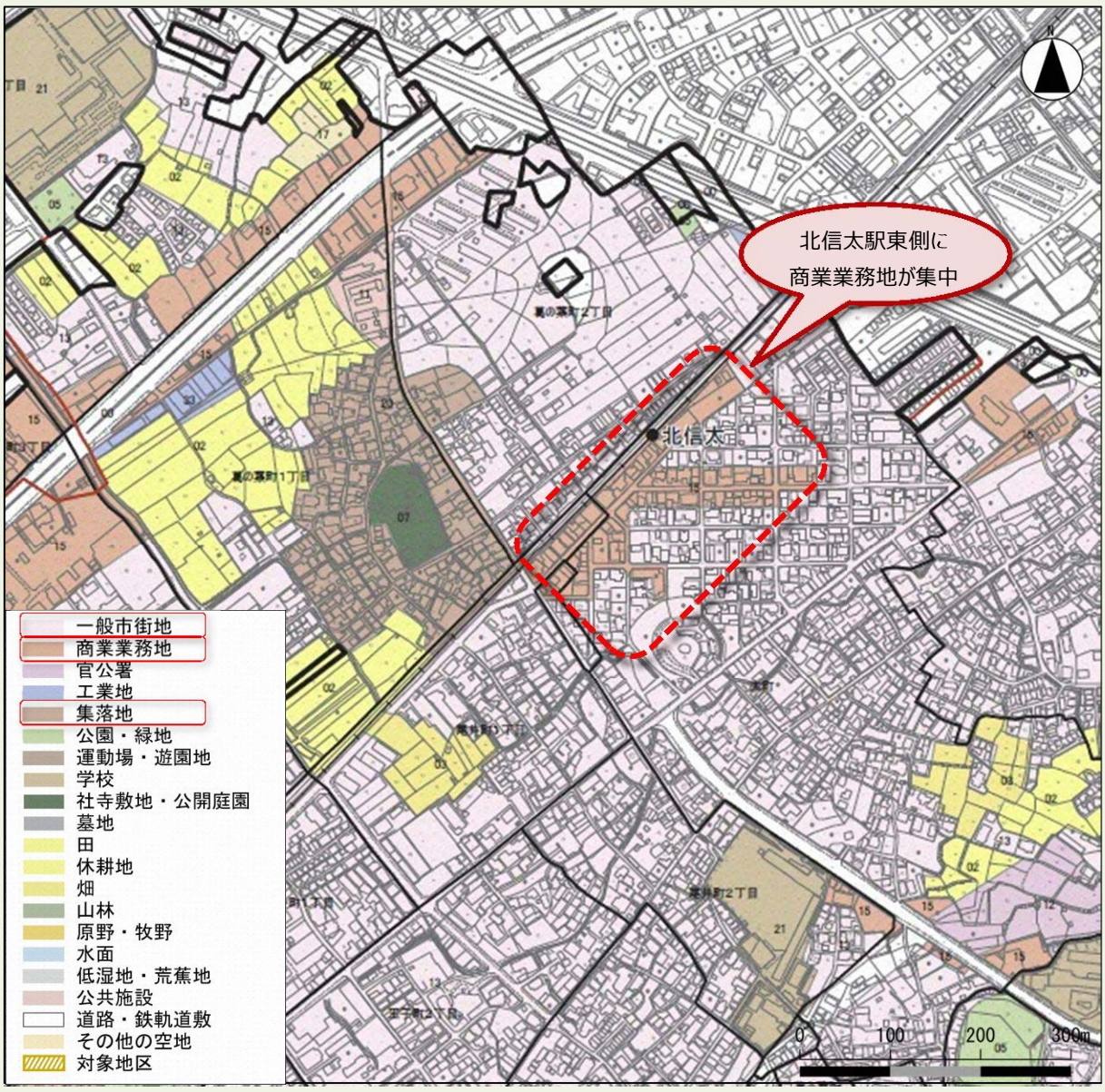


資料：和泉市HP、大阪府地図情報システム

図　都市計画の指定状況

(2)　土地利用の状況

土地利用の状況をみると、北信太駅の周辺は主に一般市街地や集落地が多く広がっており、主に居住地として利用されていることが分かります。その中でも、北信太駅東側の一部には商業業務地が集中しており、北信太駅周辺地区の中心となる地域となっていることが分かります。



資料：平成 27 年土地利用現況図

図　土地利用の状況

駅東側の状況

駅東側の状況

駅西側の状況

2.4.3 都市施設

(1) 道路網の状況

北信太駅周辺の道路網をみると、西には国道２６号、北には堺泉北有料道路及び府道泉大津美原線、東には府道大阪和泉泉南線が整備されています。しかし、それぞれの道路から北信太駅へのアクセス道路が整備されておらず、駅へのアクセス性が課題となっています。

JR 阪和線西側の地域については、南東にある信太小学校へ児童が通学するには踏切を渡る必要があり、通学路の安全対策が望まれています。なお、北信太駅の地下自由通路は、防犯面などから、通学路として利用されていない状況です。

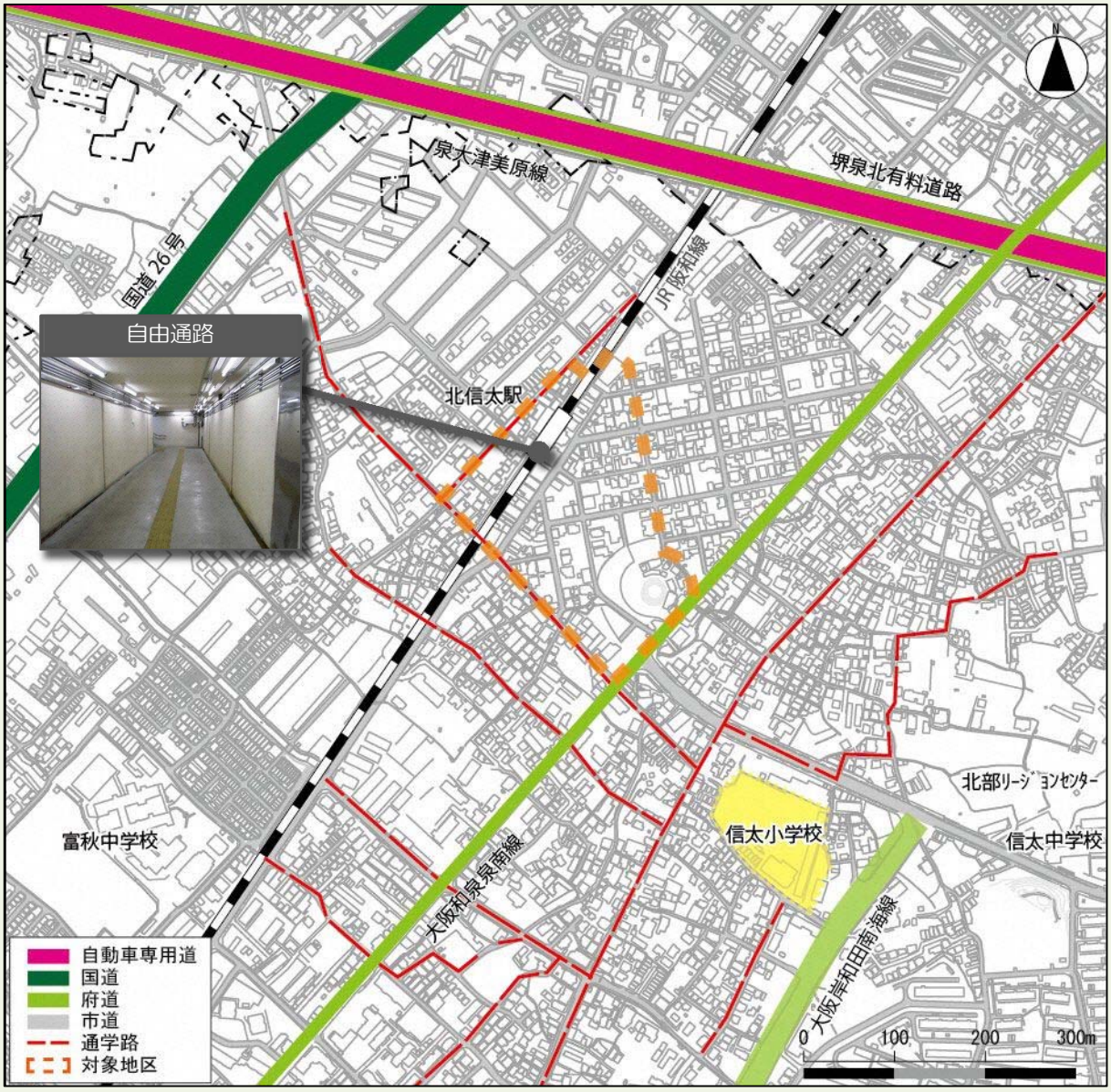


図　道路網の状況

(2) 公共交通網の状況

北信太駅周辺を運行しているバスは、路線バスの鶴山台団地線及びコミュニティバスの阪和線沿線ルートがありますが、駅前へのアクセス道路がないため、約 300m 離れた北信太駅筋停留所までの運行となっています。

また、タクシーについても、駅前での待機スペースなどがないことから、駅前への乗り入れができず、公共交通を利用して北部地域にある公共施設等（北部リージョンセンター、北部コミュニティセンターなど）へのアクセスが出来ないなど、交通結節機能が不十分な状況です。

資料：和泉市バス路線図（平成 30 年 10 月現在）より抜粋

図　公共交通網の状況

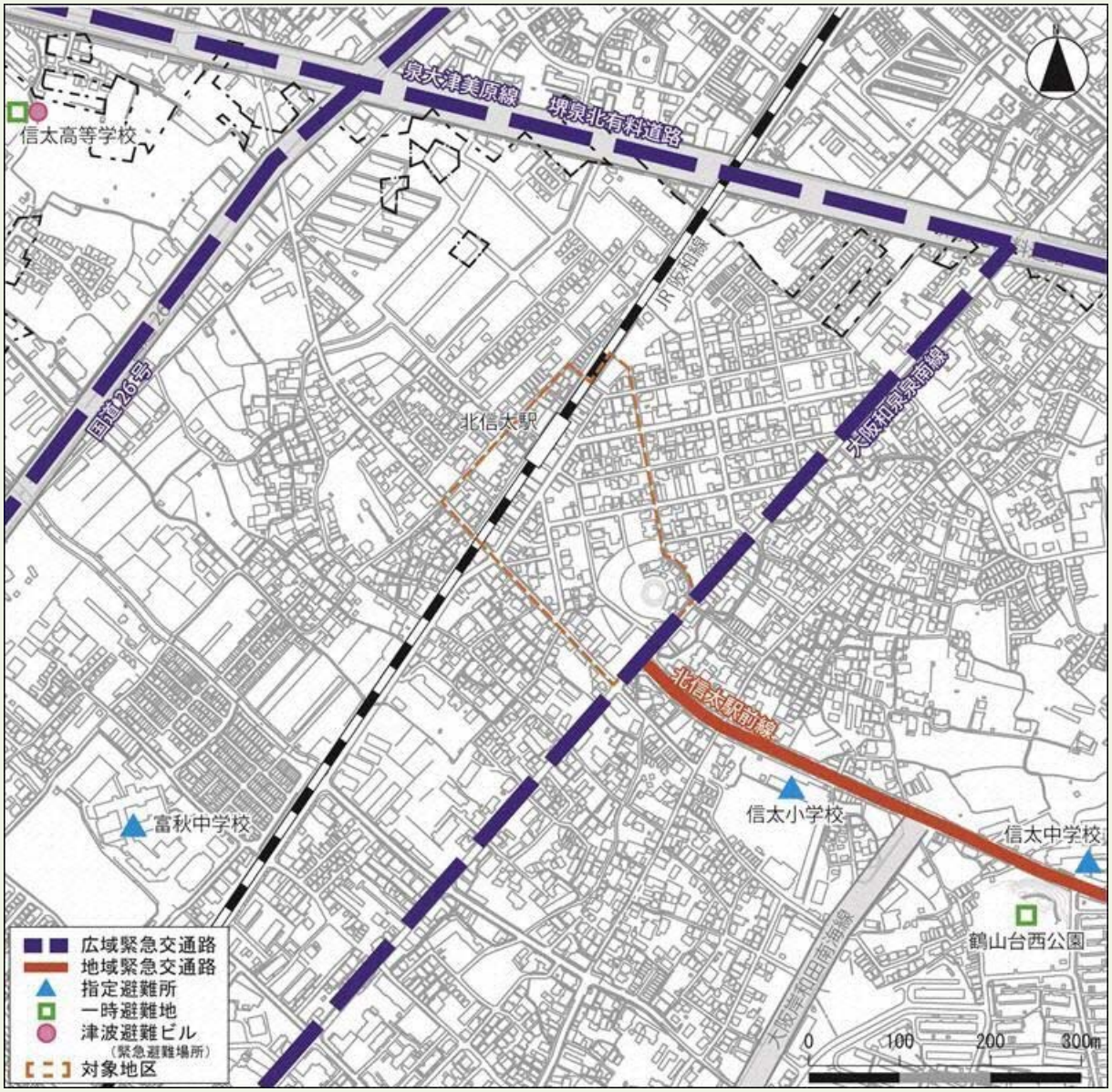
現在の駅前

コミュニティバス

(3) 防災関連施設の状況

北信太駅前線は全区間が地域緊急交通路に指定されています。また、府道大阪和泉泉南線、府道泉大津美原線、国道 26 号、堺泉北有料道路は、大阪府より広域緊急交通路に指定されています。

さらに、北信太駅周辺には、指定避難所に指定されている 3 つの小中学校（信太小学区、信太中学校、富秋中学校）と一時避難地に指定されている信太高等学校と鶴山台西公園が立地しています。



資料：和泉市地域防災計画、和泉市防災ガイドマップ

図　緊急交通路及び指定避難所等の状況

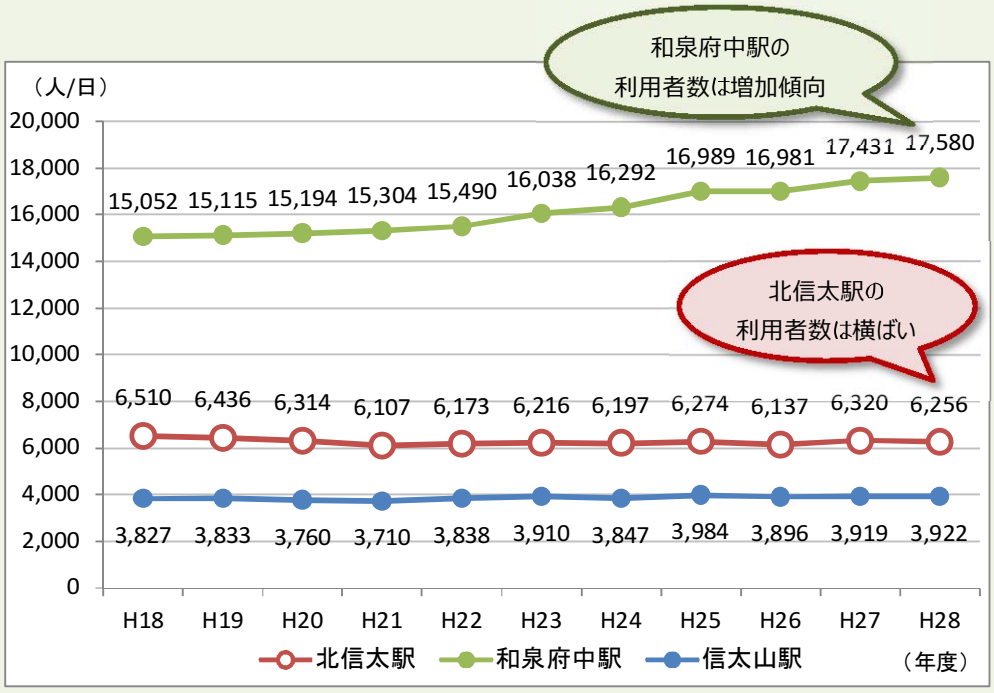
2.4.4　施設利用状況

(1)　鉄道の利用状況

本市内に立地する JR 阪和線の駅は北から順に北信太駅、信太山駅、和泉府中駅で、北信太駅の乗車人員は平均で約 6,300 人/日前後で、平成 18 年度以降横ばいとなっています。

信太山駅の乗車人員も横ばいですが、和泉府中駅は再開発事業により基盤整備がされたことから増加傾向にあり、平成 18 年度の約 1.5 万人/日から平成 28 年度の約 1.8 万人/日まで増加しています。

また、快速等の優等列車が停車する駅は和泉府中駅のみですが、天王寺・鳳駅間は快速と同様の停車駅で、鳳駅以南は各駅に停車する区間快速も 3 駅に共通して停車します。



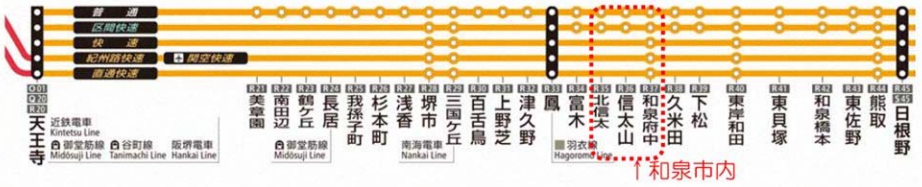
資料：和泉市統計書

図　和泉市内の JR 阪和線各駅の平均乗車人員の推移

運行本数は平成 30 年 6 月現在

快速には「関空・紀州路快速」「直通快速」を含む

駅	線路数	待避設備の有無	ホーム数	天王寺方面への運行本数（本/時）（平日）上：朝ﾋﾟｰｸ時、下：昼間時			
				普通	区間快速	快速	合計
北信太		なし	相対×2	朝：6 昼：0	朝：0 昼：4	通過	朝：6 昼：4
信太山	複線	なし	相対×2	朝：6 昼：0	朝：0 昼：4	通過	朝：6 昼：4
和泉府中		あり	島式×2	朝：7 昼：0	朝：0 昼：4	朝：9 昼：4	朝：16 昼：8



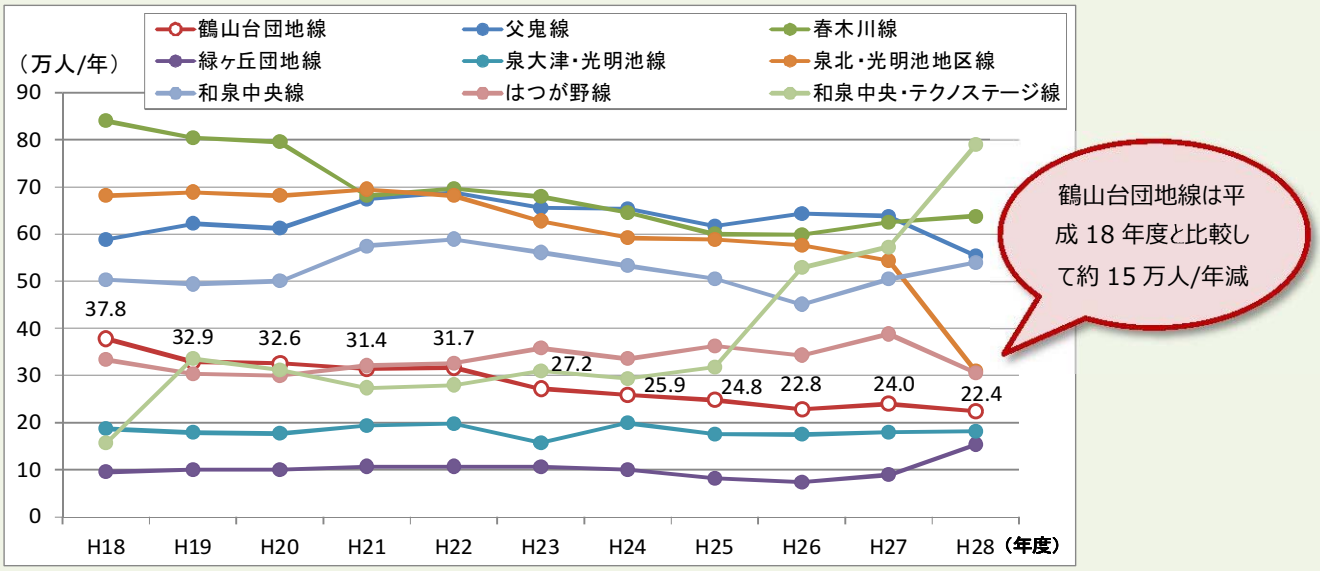
資料：和泉市地域公共交通網形成計画

図　和泉市内の JR 阪和線各駅の列車運行に関する特徴

(2) バスの利用状況

① 路線バスの利用状況

和泉市における路線別バス利用者数をみると、北信太駅筋停留所を経由する鶴山台団地線では、平成 18 年度以降減少傾向となっています。平成 18 年度では 37.8 万人/年でしたが、平成 28 年度では 22.4 万人/年となり、利用者が約 4 割程度減少しています。



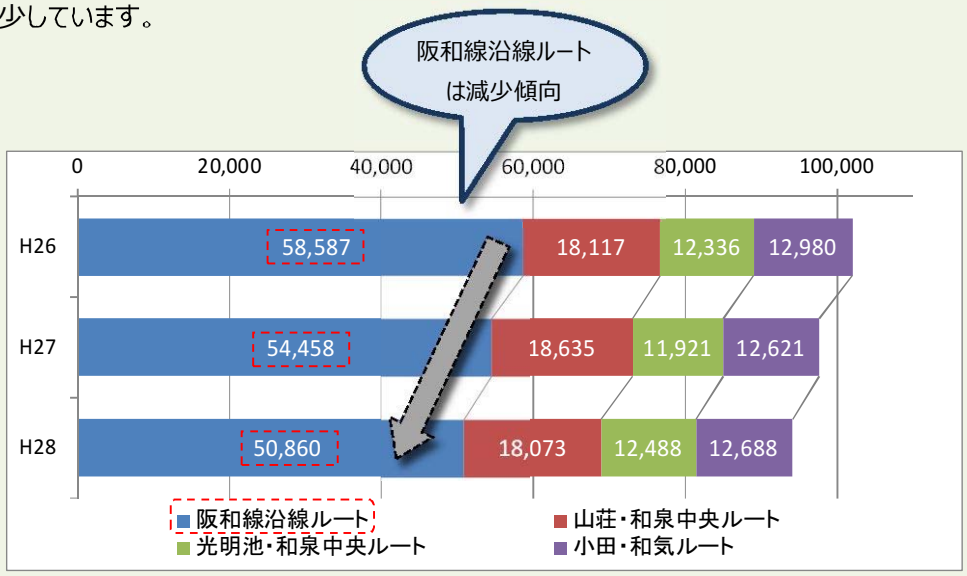
資料：統計いずみ

図　和泉市における路線別バス利用者数の推移

② コミュニティバスの利用状況

和泉市におけるコミュニティバスの利用者数をみると、全ルートのうち、北信太駅筋停留所を経由する阪和線沿線ルートの利用者数はもっとも多く平成 28 年で約 5 万人/年となっています。

しかし、平成 26～28 年の利用者数の推移をみると、阪和線沿線ルートの利用者数は、約 2 割程度減少しています。



資料：和泉市資料

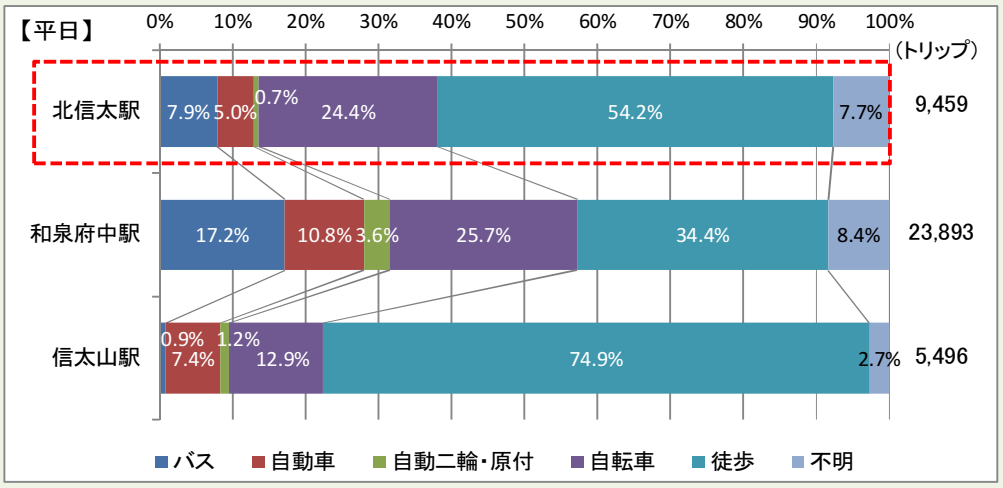
図　和泉市コミュニティバス「めぐーる」の年間利用者数の推移

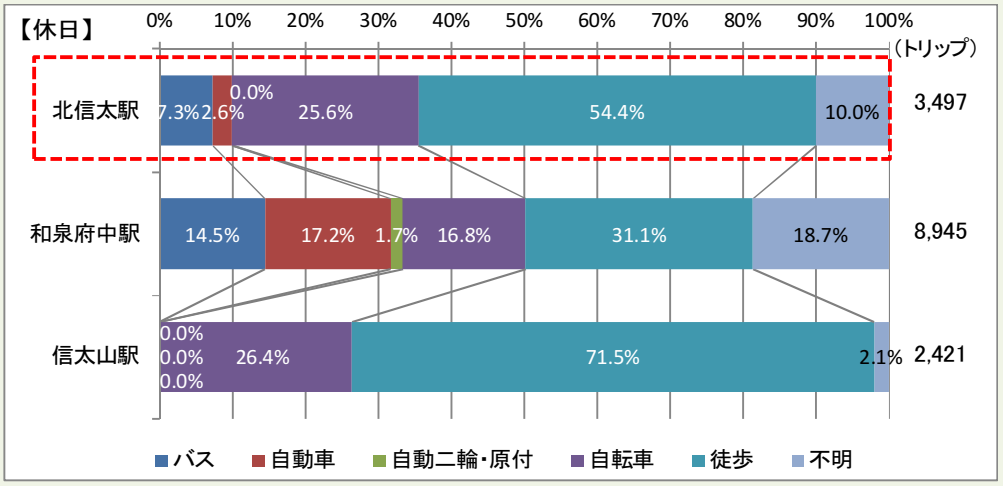
(3)　北信太駅の端末交通手段

北信太駅の端末交通手段をみると、平日、休日ともに徒歩の割合が最も多く、過半数を占めており、次いで自転車の割合が約２割を占めています。

駅前広場が整備されており、複数の路線バスが乗り入れている和泉府中駅と比べると、バスの占める割合が低く、徒歩の占める割合が高いため、近隣住民の利用が主であることがわかります。

一方、信太山駅と比べると、バスの占める割合が高いです。北信太駅にはアクセス道路がなく、最寄りの停留所が離れていますが、北信太駅南東に立地する鶴山台団地等から路線バスに対して一定の需要があると考えられます。





資料：第５回近畿圏パーソントリップ調査

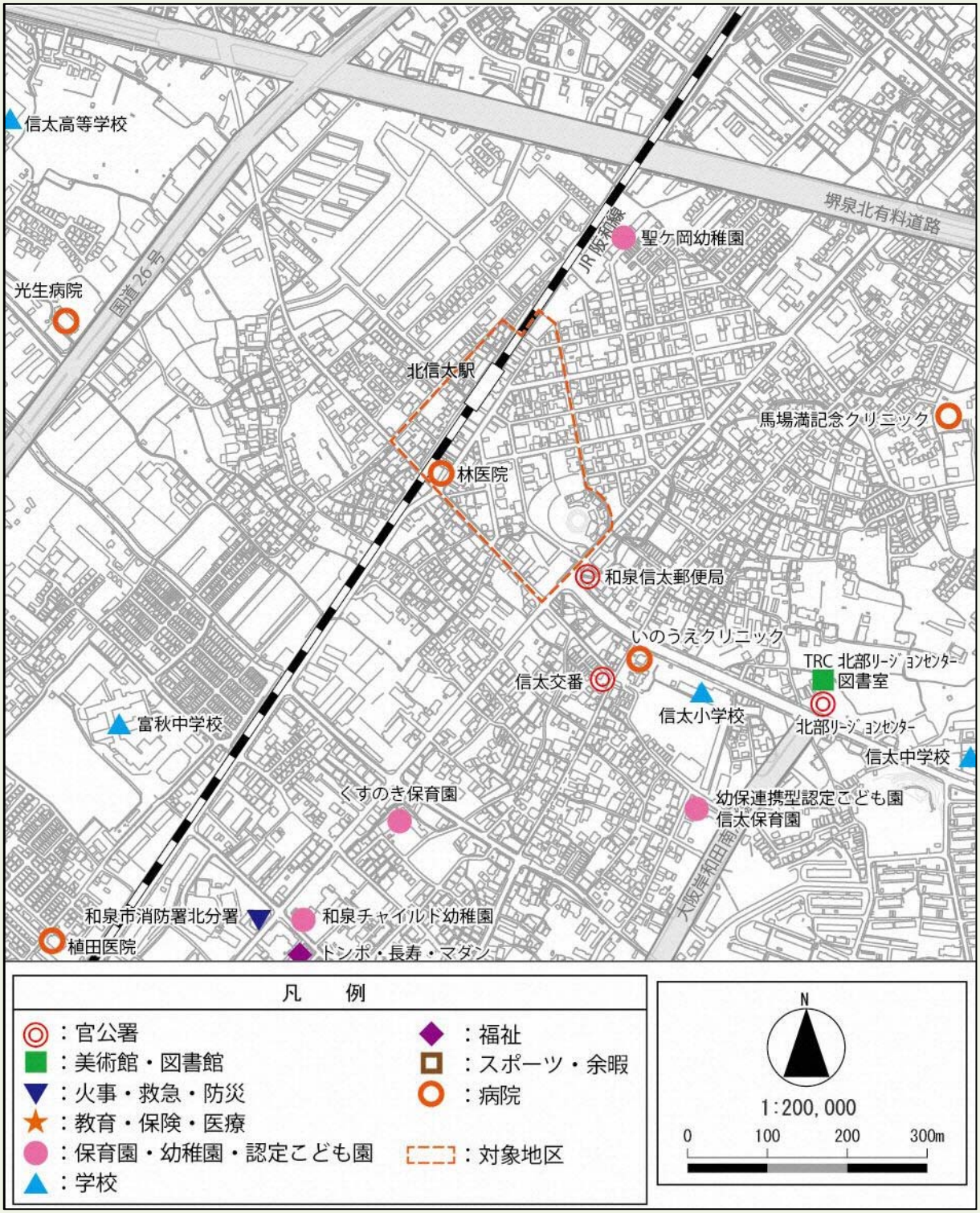
図　和泉市内のJR阪和線各駅の端末交通手段分担率（乗降計）

2.4.5 主要施設の立地状況

(1) 主要な公共施設等の分布

北信太駅の南東には北部リージョンセンターが立地し、同施設内には図書館も設置されています。

また、５つの保育園・幼稚園・認定こども園があるほか、１つの小学校、２つの中学校、１つの高校があり、子育てや教育に関連した施設が多数立地しています。



資料：和泉市施設マップ、いずみ暮らしの便利帳第３版

図　主要施設（公共施設等の分布）

(2) 主な商業施設の分布

北信太駅周辺に大規模な商業施設は立地していません。コンビニや小規模な金融機関等が数件立地しています。スーパーやドラッグストアは北信太駅前線沿線等に立地しています。

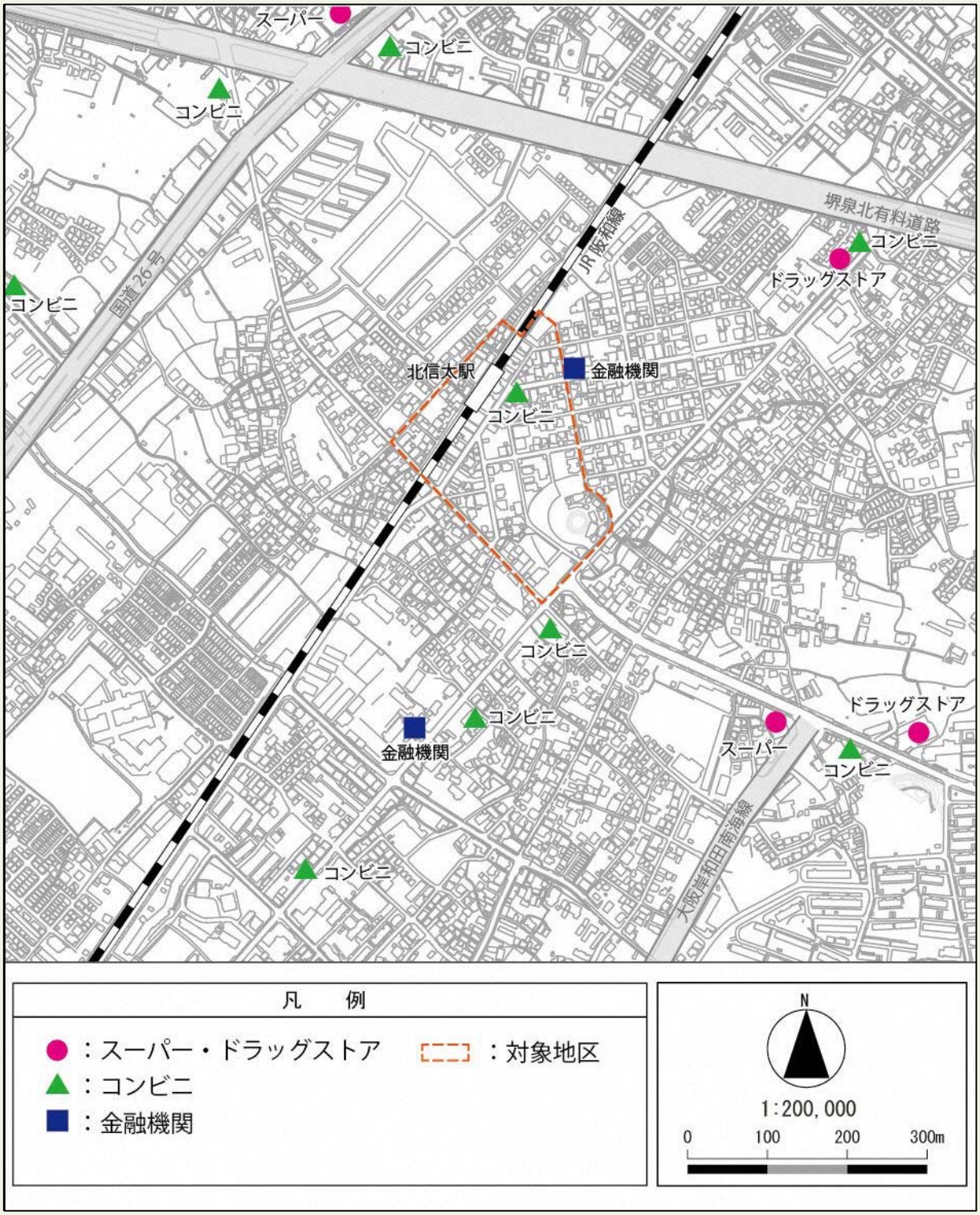


図　主要施設（商業施設の分布）

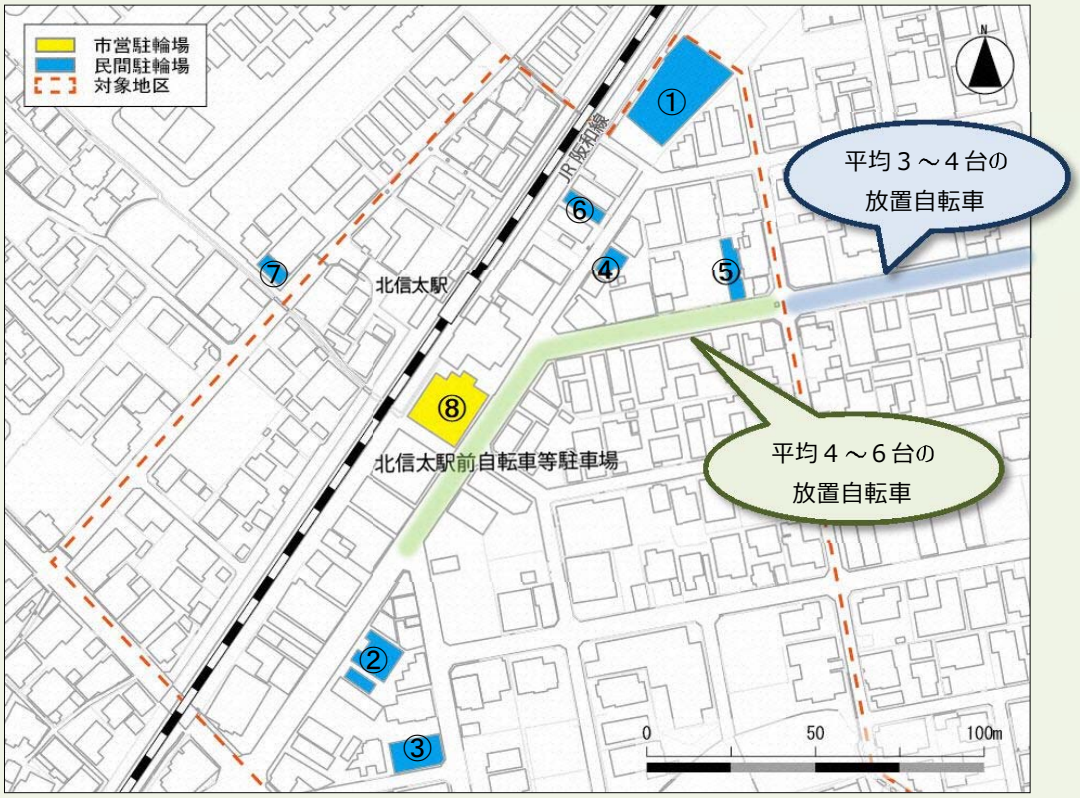
2.5 北信太駅周辺実態調査

本計画の策定にあたり、北信太駅周辺の駐輪場の利用状況及び自由通路の利用実態などを把握し、現状と課題を把握するために、実態調査を実施しました。

2.5.1 北信太駅周辺駐輪状況調査

(1) 駐輪場調査及び駐輪場利用台数調査結果

北信太駅周辺には、市営の「北信太駅前自転車等駐車場」や民間の駐輪場を含め、8件の駐輪場が立地しており、約 1,800 台収容可能な自転車及び二輪の駐輪場が整備されています。各駐輪場の空き状況をみると、北信太駅前自転車等駐車場（市営駐輪場）を除く計7駐輪場で計約 600 台の空がある状態でした。また、駅から距離が離れると、駐輪場の利用率が低くなることがわかりました。



調査日時：平成29年10月18日（水）7：00～19：00

図　駐輪場の立地状況と放置自転車の状況

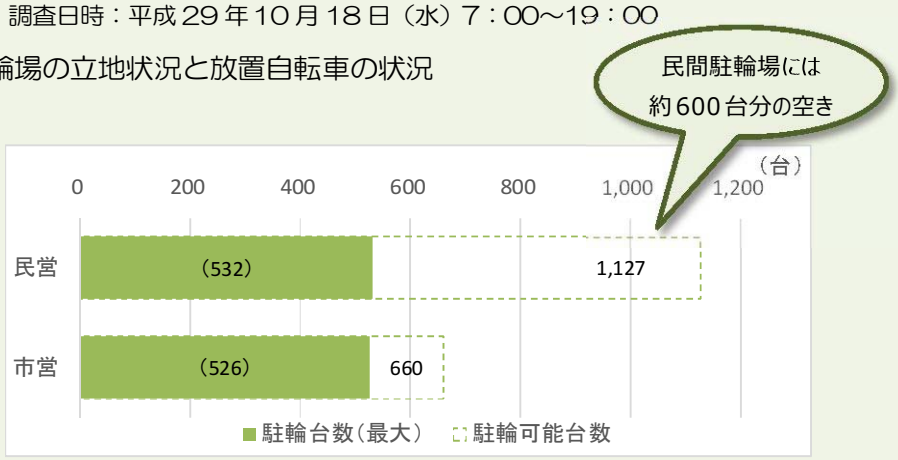


図　駐輪場の駐輪可能台数及び駐輪台数（最大）

(2) 放置自転車状況調査

北信太駅周辺の路上駐輪の状況をみると、駅東口に近い区間において、1 時間あたり平均 4 台以上の路上駐輪（自転車・原付・二輪含む）が確認されました。

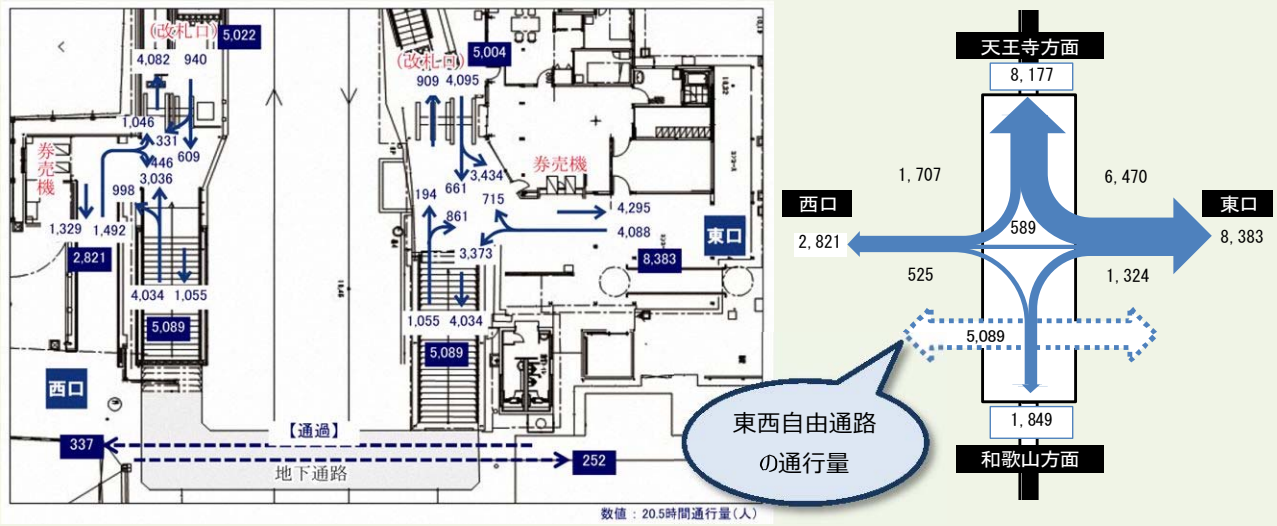
また、いくつかの商店等が立地する区間においても平均 3 台前後の路上駐輪が確認されています。

ただし、調査対象地区全体における路上駐輪台数の最大は 12 時台の 48 台となっており、駐輪場の不足が原因である路上駐輪は発生していないと考えられますが、周辺施設や空き地などでは、敷地内に不法駐輪されている状況も見受けられました。

2.5.2 北信太駅自由通路利用調査

北信太駅の 1 日の利用者数は、天王寺方面が約 8,000 人/日、和歌山方面が約 2,000 人/日でした。

時間帯別の通行量をみると、東西自由通路の通行者数は約 5,000 人/日で、朝の通勤・通学の時間帯において、東側から西側への通行が一番多いことがわかりました。



調査日時：平成 29 年 10 月 18 日(水) 4:30～25:00（20.5 時間）

図　北信太駅方面別通行量

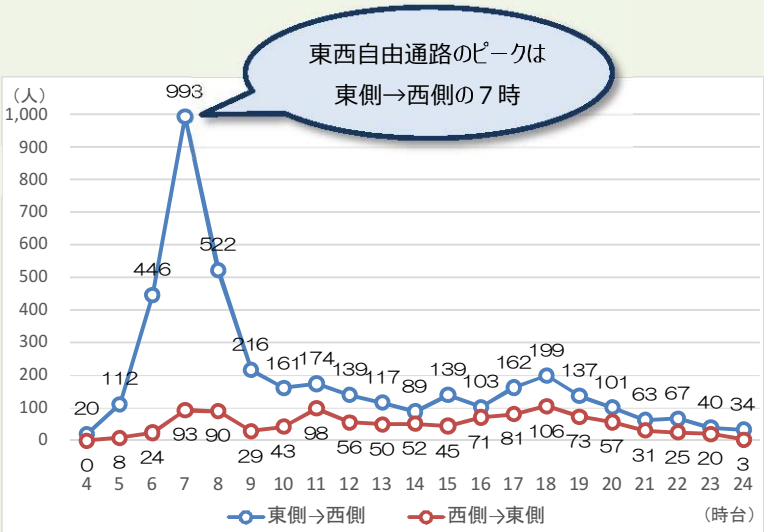


図　東西自由通路　時間帯別交通量

2.6 北信太駅周辺住民意識調査

2.6.1 調査概要

本計画の策定にあたり、北信太駅周辺地区の住民を対象に、普段の北信太駅の利用状況や北信太駅周辺地区に対する問題点や将来のまちづくりに対するイメージ、市営駐輪場の利用などを把握することを目的として、アンケート調査を実施しました。

その結果、アンケート対象者の約半数となる約 700 名の方からご回答を頂きました。

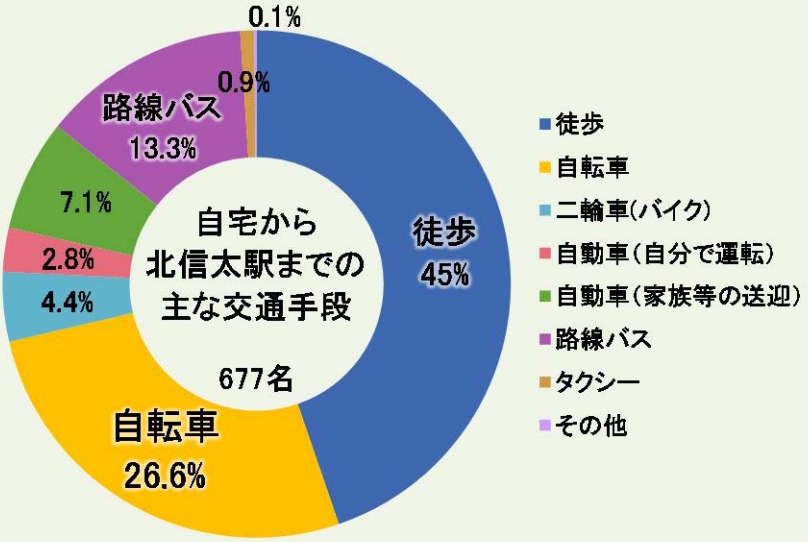
表　調査概要

項目	内容
調査名	JR 北信太駅前整備に関するアンケート調査
調査期間	平成 29 年 10 月 17 日（火）～11 月 1 日（水）
対象者	15 歳以上の信太校区及び鶴山台北・南校区の住民
調査票配布票数	1,399 票
調査票回収票数	678 票
回収率	48.4%

2.6.2 調査結果概要

(1)　自宅から北信太駅までの主な交通手段

- 自宅から駅までの主な交通手段をみると、徒歩が最も多く、４割以上を占めています。次いで、自転車が約３割を占めています。
- 路線バス及び自動車（自分での運転及び家族等の送迎含む）は約２割となっています。



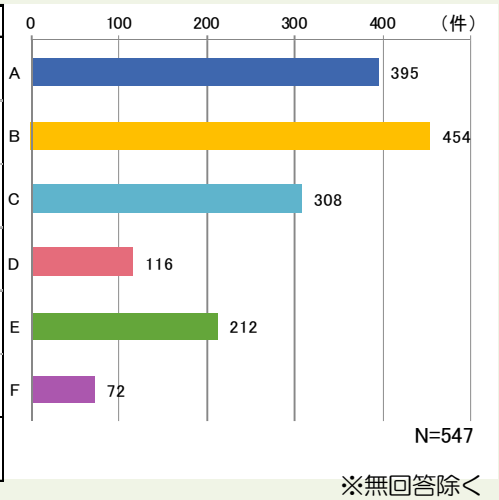
※無回答除く

図　自宅から北信太駅までの主な交通手段

(2) 北信太駅周辺の問題点

- 北信太駅周辺において、特に問題だと思う項目については、回答者の約８割が「B. 道が狭く歩行者と自動車が交錯して危険である。」を選択しています。次いで、回答者の約７割が「A. 駅東側の駅前広場及び府道からのアクセス道路が未整備でありバスやタクシーの利用が不便。」を選択しています。
- 一方、「F. 貝吹山古墳や葛葉稲荷神社などの駅周辺の観光資源が活用されていない。」を選択した回答者は、約１割となっています。

		回答数	回答比率
A	駅東側の駅前広場及び府道からのアクセス道路が未整備でありバスやタクシーの利用が不便	395	72.2%
B	道が狭く歩行者と自動車が交錯して危険である。	454	83.0%
C	駅地下自由通路がバリアフリー化されていない。（エレベーター未整備）	308	56.3%
D	駅西側からの自動車によるアクセスが不便である。	116	21.2%
E	駅前にふさわしい土地利用となっておらず買い物等するのに不便である。	212	38.8%
F	貝吹山古墳や葛葉稲荷神社などの駅周辺の観光資源が活用されていない。	72	13.2%
計		1,557	－



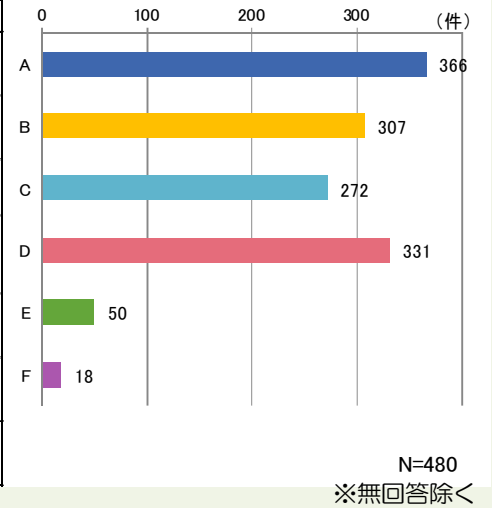
※無回答除く

図　北信太駅周辺の問題点（上位３項目を複数選択）

(3) 北信太駅周辺のまちづくりのイメージ

- 北信太駅周辺のまちづくりにおいて、特に重要だと思うイメージについては、回答者の約８割が、「A. バスやタクシーなどの公共交通が利用しやすい交通利便性の高いまち」を選択しています。次いで、回答者の約７割が「D. 幼児や高齢者、障がい者をはじめとする誰もが安全で安心して外出することができるバリアフリー化されたまち」を選択しています。
- 一方、「E. 貝吹山古墳や葛葉稲荷神社等観光資源の PR により来街者でにぎわうまち」を選択した回答者は約１割、「F. 現状のままのまち」を選択した回答者は１割以下となっています。

		回答数	回答比率
A	バスやタクシーなどの公共交通が利用しやすい交通利便性の高いまち	366	76.3%
B	生活利便施設（買物施設等）や公共サービスが充実した利便性の高いまち	307	64.0%
C	良好な住環境が保全された住みやすいまち	272	56.7%
D	幼児や高齢者、障がい者をはじめとする誰もが安全で安心して外出することができるバリアフリー化されたまち	331	69.0%
E	貝吹山古墳や葛葉稲荷神社等観光資源のPRにより来街者でにぎわうまち	50	10.4%
F	現状のままのまち	18	3.8%
計		1,344	－

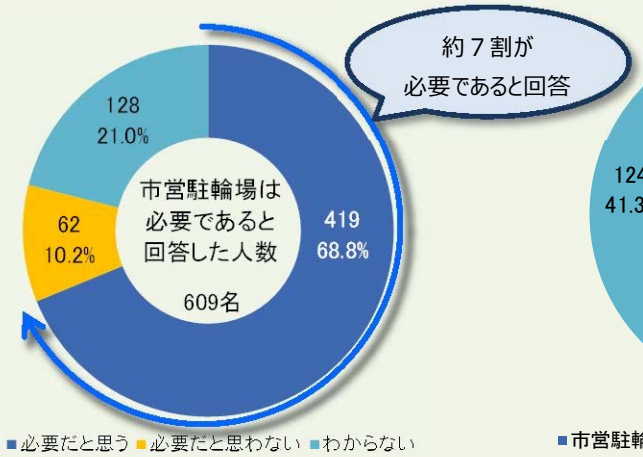


※無回答除く

図　北信太駅周辺のまちづくりのイメージ（上位３項目を選択）

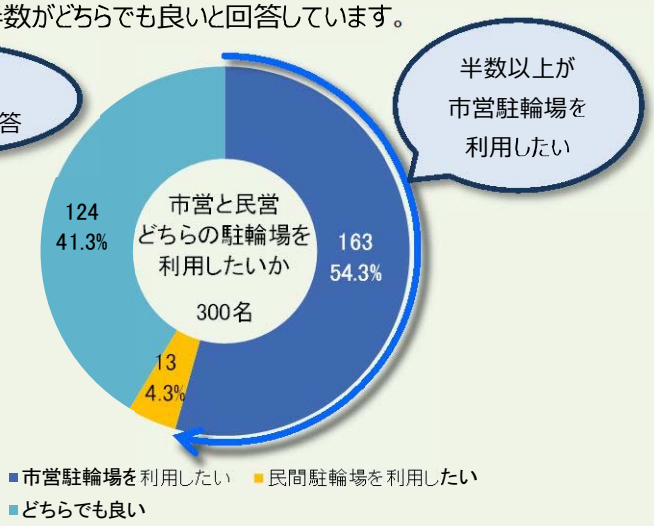
(4) 市営駐輪場の必要性と利用意向について

- 市営駐輪場の必要性をみると、市営駐輪場が必要だと思っている回答者は約７割となっています。
- 駐輪場の利用意向をみると、市営駐輪場を利用したい回答者が約半数を占めています。
- 一方、どちらでも良いという回答は約４割となっています。
- 駐輪場利用実態別の利用意向をみると、市営駐輪場利用者の約７割が市営駐輪場を利用したいと回答しています。一方、民間駐輪場利用者では約半数がどちらでも良いと回答しています。



※無回答除く

図　市営駐輪場の必要性について

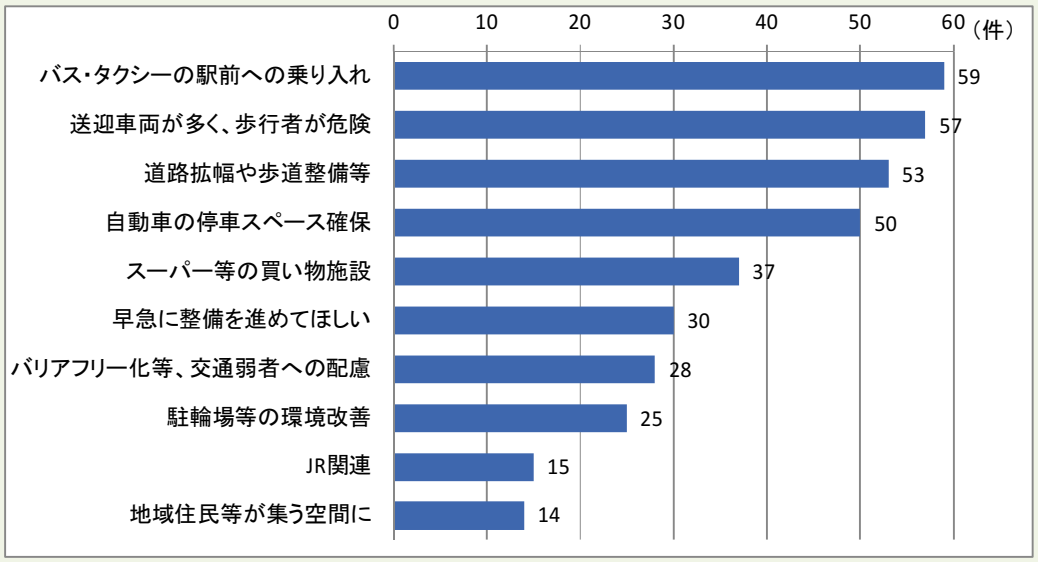


※駐輪場を利用しない及び無回答除く

図　駐輪場利用者の利用意向

(5) 自由意見

- 自由意見で寄せられた主な回答をみると、「バス・タクシーの駅前への乗り入れ」及び「送迎車両が多く、歩行者が危険」等、駅前広場整備や道路整備に関する意見が多くなっています。
- 「スーパー等の買い物施設」や「地域住民等が集う空間に」等、まちづくりに関する意見もみられます。
- なお、「JR 関連」では、「新しい駅舎を整備してほしい」、「快速を停車させてほしい」、「高架化等、踏切を改善してほしい」といった意見がみられました。



※自由意見を各要素に分類し、集計

図　自由意見の分類（主な意見上位 10 件を抜粋）

3. 北信太駅周辺地区における課題

計画対象地区は、和泉市域における郊外型住宅開発のさきがけとなった住宅地で、その後も、鶴山台団地の整備や土地区画整理事業などの居住機能を中心とした基盤整備が行われてきました。

北信太駅は、通勤・通学利用者をはじめ、本市を訪れる方にとっての“北の玄関口”となっていますが、都市計画道路である北信太駅前線や駅前広場が未整備となっており、駐輪場の老朽化や自由通路のバリアフリー化など様々な課題を有しています。

こうした地区の現況を踏まえたうえで、地域住民へのアンケートや懇談会等で得られた地域住民の方々の声やニーズ等から、以下の６つの問題点を整理し、課題を抽出しました。

北信太駅周辺地区における問題点

１．歩行者や駅利用者等が危険を感じる駅前空間

２．交通結節機能の不足

３．バリアフリー化されていない自由通路

４．市営駐輪場の建替え

５．日常生活に欠かせない生活利便施設の不足

６．地域資源の魅力を伝える情報発信の不足

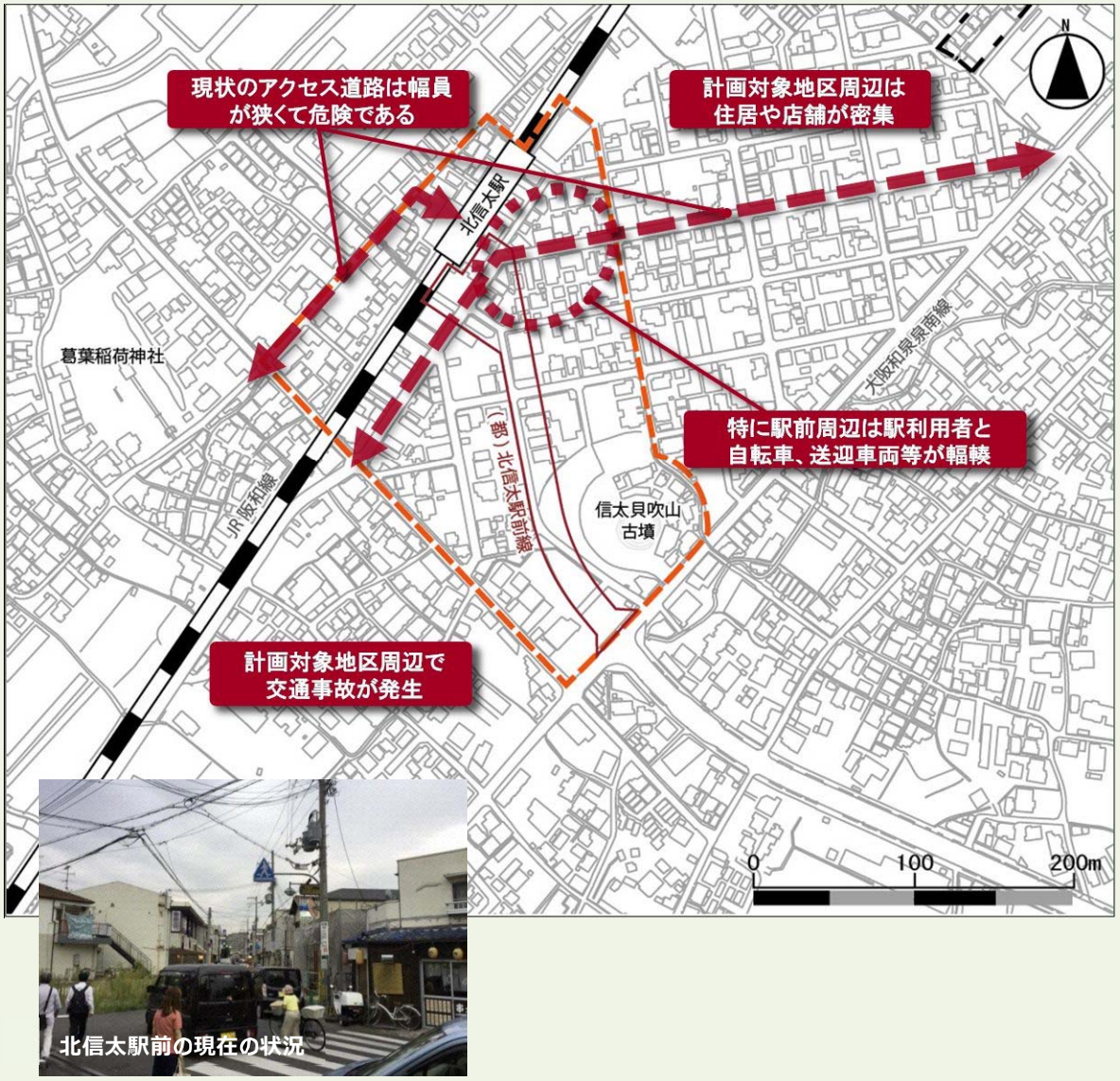
3.1 歩行者や駅利用者等が危険を感じる駅前空間

計画対象区域は、住居や店舗が密集しており、周辺道路は歩道もない状況です。北信太駅は、平均で約 6,300 人/日前後の乗車人員があるにも関わらず、駅東側では都市計画道路である北信太駅前線及び駅前広場が未整備のため、歩行者と自転車、駅利用者の送迎車等が輻輳して危険な状態です。また、駅西側においても、駅へのアクセス道路が狭く危険な状態です。

地域の方からは、交通ルールの順守や防犯の観点から、駅前に交番や防犯カメラを設置してほしいという声もあります。

【地域の声】
・雨の日などは、送迎車が多く、駅前に停車する車両も多いために事故の危険性がある。
・道路が狭く、歩行者、自転車、自動車が混在しており、危険である。
・地域住民の安心・安全のため、交番や防犯カメラを設置してほしい。

課題：安心・安全に利用できる駅前空間の整備



3.2 交通結節機能の不足

現状の北信太駅前については、駅へのアクセス道路が狭く、都市計画道路である北信太駅前線及び駅前広場が整備されていないことから、路線バスやタクシーなどの公共交通が乗り入れできないため、地域公共交通の利便性が悪く、交通結節点としての機能が不十分な状況です。

【地域の声】
・バス停が駅から遠く、駅前での乗降が出来ないため不便。
・タクシーの待機所がなく、駅からの乗車が出来ないため不便。

課題：快適に地域公共交通を利用できる交通結節機能の向上

北信太駅東口

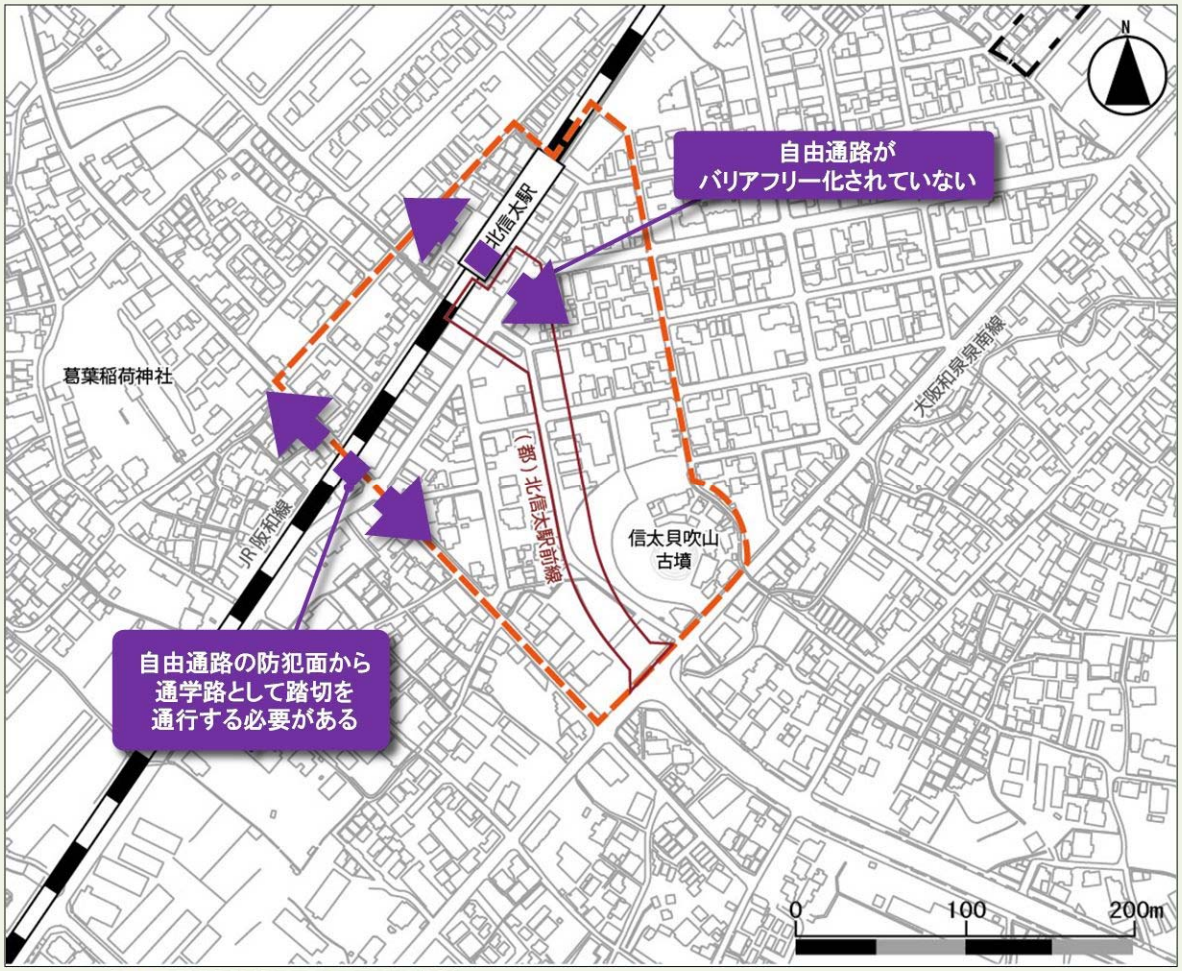
北信太駅西口

3.3 バリアフリー化されていない自由通路

現在、北信太駅東西の移動は北信太駅の自由通路を利用することができますが、階段しかなく、高齢者や障がい者の方々などの利用が困難な状況です。また、自由通路が地下道のため、防犯面の問題などから、児童の通学路として利用されておらず、踏切を渡る必要があり、安全対策が望まれています。

【地域の声】
・階段しかなく、バリアフリー化されていないことから、車椅子やベビーカーなどの利用が困難。
・児童が通学路として踏切を渡る必要があるが、歩道もなく事故の危険性がある。

課題：安全で円滑に移動できる自由通路の整備



朝の自由通路（駅西口）

駅南側の踏切

3.4 市営駐輪場の建替え

駅前の市営駐輪場は、老朽化及び耐震の問題などもあり、建て替えが必要です。建替えにあたっては、駐輪場の利用状況調査の結果も踏まえて、需給バランスを考慮した施設規模を検討する必要があります。

さらに、現在の市営駐輪場は駅前の直近にありますが、自転車と自動車、歩行者が混在し危険な状態です。駅前広場の整備と整合を図りながら、駅前空間の安全性・利便性を考慮し、移転も含めた検討が必要です。また、駅の西側では、空き地への不法駐輪などが確認されており、駐輪対策が望まれています。

【地域の声】
・駐輪場施設の老朽化など、利用がしにくい。
・自転車通行にも配慮した安全な駅前空間の整備が必要。
・駅西側における駐輪対策も必要。

課題：駅前空間の安全性・利便性を考慮した駐輪場の計画

3.5 日常生活に欠かせない生活利便施設の不足

北信太駅周辺では、より快適な住民の生活を支えるための生活利便施設が不足しています。また、今後の高齢化の進展を考慮しても、公共交通や徒歩圏内で日常生活を送れることが重要です。

住民の日常生活の利便性確保や都市の魅力の向上という観点から、集客力があり、まちの賑わいを生み出す施設（日常の買物に欠かせない商業施設等）が望まれています。

【地域の声】
・駅の近くにスーパーなどの生活利便施設がなく、買い物するのに不便。
・喫茶店などの飲食店や人が集まる施設が少なく、駅周辺地区の活性化が必要。

課題：活気があふれ、人が集まり、生活しやすい住環境の創出

3.6 地域資源の魅力を伝える情報発信の不足

北信太駅周辺には、葛葉稲荷神社や信太貝吹山古墳など歴史・文化を有する地域資源があり、また、北信太駅南東に立地する日本人造真珠硝子細貨工業組合展示場 （リアーナ）では、和泉市の特産品である「いずみパール・いずみ硝子」の展示販売を行っており、和泉市観光振興戦略プランにおいて、「和泉・信太の森恋パールガラススクエア」として位置付けられています。

しかし、現状では来訪者に対する案内情報の提供も少なく、来訪者を誘導・案内する環境は十分とは言えない状況です。

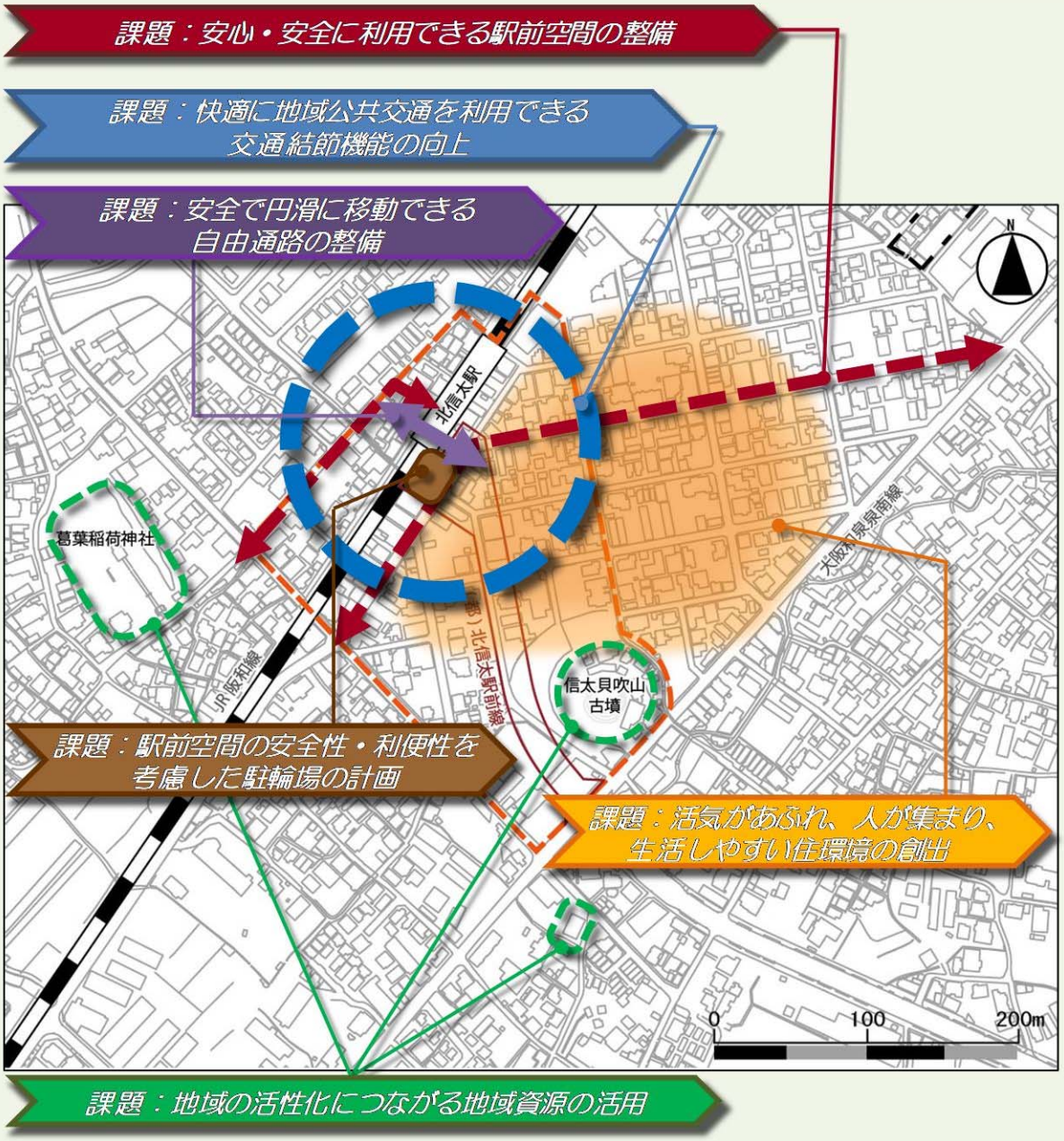
【地域の声】
・歴史ある地域でありながら、人が訪れたくなる環境整備が不十分。
・信太貝吹山古墳や葛葉稲荷神社などの地域資源の更なる活用が必要。

課題：地域の活性化につながる地域資源の活用

3.7 課題の整理

これまでに整理した課題を地図上で整理すると、以下のとおりです。

これらの課題の解決に向けて、北信太駅前整備にあたっての整備方針を策定します。



4. 北信太駅周辺地区の整備方針

4.1 整備コンセプト

北信太駅周辺は、鉄道が整備されてから現在までの間、閑静な住宅地として発展してきました。そのため、整備にあたっても、地域住民の住みやすさをより向上させていくための取り組みも求められています。

また、北信太駅は、大阪方面からの来訪者にとって最初の駅となることから、本市の北の玄関口となります。

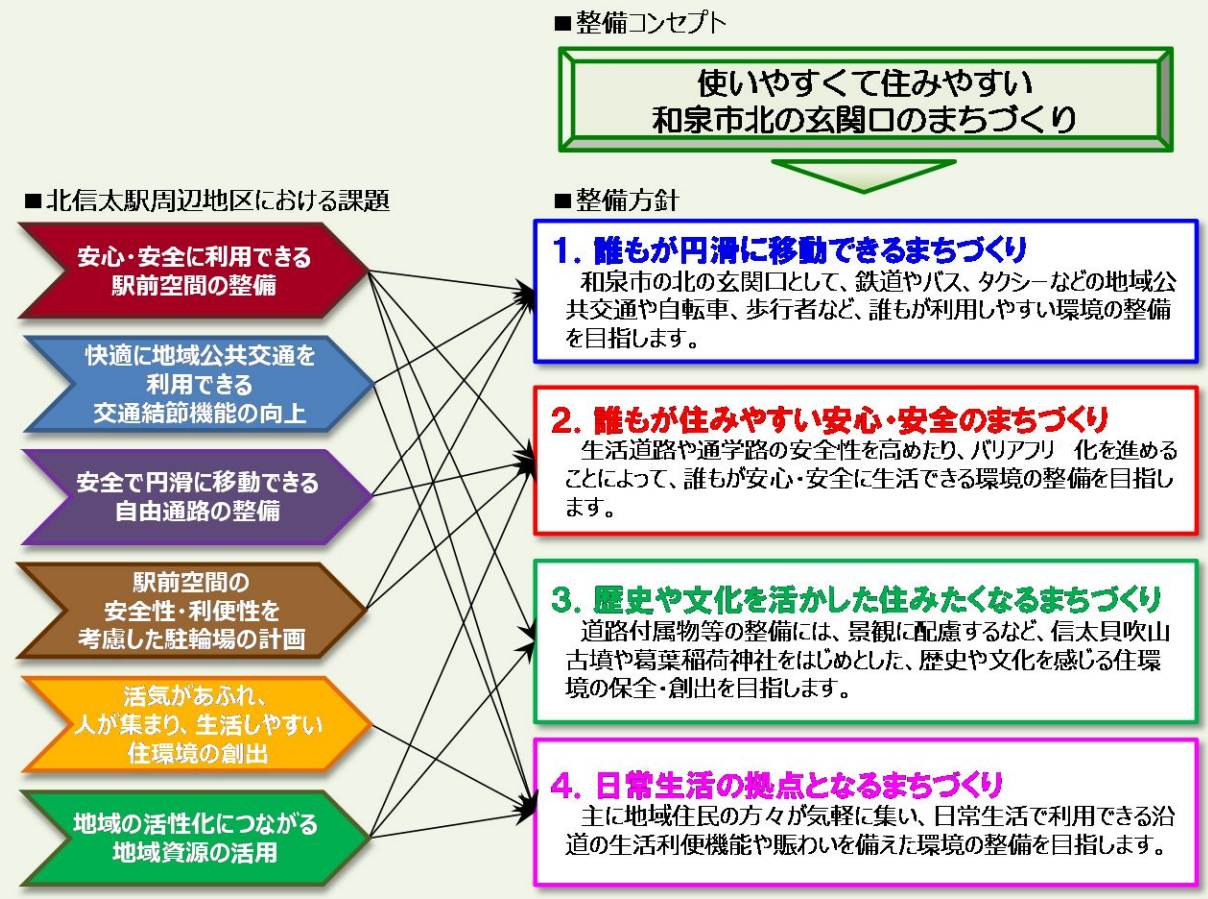
しかし、北信太駅前には駅前広場やアクセス道路が整備されておらず、駅利用者や周辺住民などにとって利用しにくい状況となっています。今回の駅前整備にあたっては、北信太駅周辺の安全性及び利便性を向上させる取り組みを進めていくことが重要です。

以上を踏まえて、北信太駅周辺地区のまちづくりにあたって、以下に示すコンセプトを定めました。

使いやすくて住みやすい 和泉市北の玄関口のまちづくり

4.2 整備方針

計画対象地区の概況や住民アンケート調査結果から分かった住民の方々の意向を踏まえて抽出した課題に対して、整備コンセプトを実現するための４つの整備方針を設定しました。



整備方針１

誰もが円滑に移動できるまちづくり

現在の北信太駅前は、アクセス道路や十分な駅前空間がなく、路線バスやタクシーといった地域公共交通を容易に利用できないため、交通結節機能やアクセス性の向上が課題です。また、複数の交通手段の動線が輻輳しており、円滑な移動が困難な状況となっています。また、今後、北信太駅周辺において進展する高齢化を踏まえても高齢者や障がい者をはじめとした、交通弱者といわれる方々も円滑に移動できる交通環境が必要です。

そこで、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。

取組み①：交通結節機能の強化

北信太駅前には駅前広場が無く、最寄りの路線バス停留所が駅から約３００ｍ離れているなど、路線バスやタクシーといった地域公共交通との乗換機能が不十分です。

そこで、北信太駅の東側に駅前広場を整備するとともに、路線バスやタクシーの乗降・待機できる空間の確保等をはじめとして、公共交通の利便性の向上を図り、交通結節点としての機能を強化します。

一方、駅の西側については、新たに交通広場の空間を確保することが難しいと考えられるため、特に歩行者や自転車の利用者にとっての安全性・利便性の向上を図ります。

取組み②：アクセス性の向上

現在、北信太駅前にアクセスするための道路は幅員が狭く、アクセス道路としては不十分です。北信太周辺を走る路線バスやコミュニティバスも、道路幅員が狭いため、北信太駅前まで乗入れすることができません。

そこで、駅の東側は、都市計画道路である北信太駅前線の整備を中心に、大阪和泉泉南線からのアクセス性の向上を図ります。

駅の西側も道路が狭いため、歩行者優先の道路空間の創出、自転車利用に配慮した施設整備などを検討し、歩行者や自転車の利用者にとっての安全性・利便性の向上を図ります。

取組み③：移動しやすい動線の確保

市営駐輪場が北信太駅の直近にあるなど、現在の自動車、自転車、歩行者の動線が輻輳していて、円滑な交通が妨げられています。

駅前整備にあたっては、アクセス道路との関係や駐輪場の位置等を考慮して、利用者にとって利便性が高く、移動しやすい動線を確保します。

整備方針２

誰もが住みやすい安心・安全のまちづくり

現在の北信太駅へのアクセス道路には、歩行者の通行空間が確保されていないため、自動車や自転車と輻輳して危険な状態です。また、自由通路はバリアフリー化されていないうえに、防犯面の観点から通学路として利用されていないなど、地域の方々が安心・安全に通行できる環境の整備が望まれています。

そこで、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の整備を目指します。

取組み①：安心・安全な駅前・道路空間の創出

現在の駅前空間は十分な広さが確保されておらず、自動車や自転車、歩行者が輻輳していて、危険な状況です。また、現在の駅へのアクセス道路においては、送迎車両等の自家用車が幅員の狭い道を通過することが、地域住民をはじめとした歩行者等が危険を感じる大きな要因となっています。

駅前整備にあたっては、駅利用者が無理なく通行できる駅前空間を確保します。また、北信太駅前線を北信太駅への新たなアクセス道路として位置付けることで、現在の駅へのアクセス道路は、地域住民の生活道路として、一方通行化やカラー舗装等を検討し、安心・安全に通行できる歩行者優先の道路空間を創出します。

取組み②：バリアフリー化の促進

現在の自由通路は、平成 24 年の西口改札新設と同時に、駅構内であった地下通路を自由通路化したものですが、北信太駅は、毎日約 6,000 人の利用があるにもかかわらず、自由通路はバリアフリー化されていません。

高齢者及びベビーカーや車いす利用者の方等が不自由なく移動できるように、自由通路へのエレベーターの設置をはじめとしたバリアフリー化を促進していきます。

取組み③：安心・安全な北信太駅前市営駐輪場の建替え

現在の市営駐輪場は老朽化や耐震の問題などもあり、公共施設等総合管理計画においても、建替えの検討が必要とされています。

しかしながら、現在の市営駐輪場は、北信太駅直近に立地しており、駅前広場の都市計画区域内に位置していることから、現在の場所で建替えを行った場合、駅前広場として活用できる面積が縮小してしまいます。また、駐輪場が駅直近に立地している場合、駅利用者と自転車との動線が輻輳し、事故の危険性が高まります。

そこで、市営駐輪場の建替えにあたっては、移転を前提として、駐輪場利用者の利便性及び民間駐輪場との需給バランスも考慮して、駅利用者が安心・安全に駅を利用できる場所や施設規模などを検討し、建替えを行います。

整備方針３

歴史や文化を活かした住みたくなるまちづくり

歴史や文化は、地域にとっての重要な資産です。また、地域の歴史や文化を感じられることは、そこに住む人の誇りや愛着を生む源となります。

北信太駅周辺地区には、信太貝吹山古墳や葛葉稲荷神社等といった潜在的な地域資源があります。

また、日本人造真珠硝子細貨工業組合展示場（リアーナ）では、和泉地域の地場産業である「いずみパール・いずみ硝子」の展示・販売が行われています。

そこで、北信太駅前整備と併せた道路付属物等の整備の際には、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。

取組み①：歴史・文化資源の有効活用

北信太駅前周辺にある地域資源のうち、信太貝吹山古墳は市指定文化財ですが、現時点では整備等は行われておらず、立ち入ることはできない状況です。

そこで、北信太駅前整備と併せて、信太貝吹山古墳とその周辺を、北信太駅周辺の象徴として、ランドマークとなる整備の検討を行います。整備にあたっては、広場空間や実際に墳丘に登れるようにするなど、市民にとっての憩いの場となることを目指して、活用方法を検討します。

取組み②：地域資源へのアクセスルート等の確保

現在、北信太駅から信太貝吹山古墳や葛葉稲荷神社、リアーナといった地域資源へのアクセスルートの設定や案内板等も設置されていないことから、魅力ある情報発信が出来ていない状況です。

そこで、北信太駅東側に立地する信太貝吹山古墳やリアーナへのアクセスルートについては、新たに整備する北信太駅前線の整備に併せて、多言語対応の案内表示板などの設置や地域の特色や景観に配慮した道路付属物等の整備を検討します。

また、北信太駅の西側に立地する葛葉稲荷神社へのアクセスルートは、現在、駅西口から葛葉稲荷神社に至るまでの間に鳥居が設置されていますが、道路幅員が狭く歩行者が危険を感じる道路であることから、参道らしい歩行者優先の道路として整備することを検討します。

なお、北信太駅周辺はだんじりの曳行ルートにもなっています。北信太駅前整備にあたっては、整備後にも同様に実施できるように、駅前広場や取付道路の形状等を検討します。

取組み③：観光案内機能の充実

現在の北信太駅周辺には、来訪者へ情報を提供するための施設や滞留するための広場等が整備されていません。

そこで、来訪者への対応として、駅前整備とあわせてＦｒｅｅ　Ｗｉ-Ｆｉ等のＩＴを活用した観光案内機能の充実に向けた取り組みを進めます。また、市営駐輪場の観光レンタルサイクルを活用し、北信太駅を拠点とした周遊ルートなども検討します。

整備方針４

日常生活の拠点となるまちづくり

北信太駅周辺地区においては、居住機能を中心としたまちづくりが行われてきましたが、本市の北の玄関口でもあることから、交通結節点としての機能以外にも地域の方々の日常生活を支える拠点となることも求められています。今回の整備にあわせて、さらに住みやすいまちづくりを進めるためには、商業施設をはじめとした日常生活を支える施設の立地も欠かせません。

そのため、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。

取組み①：まち歩きの促進による賑わいの創出

北信太駅周辺には、複数の店舗等が立地していますが、道路幅員が狭いうえに駅への送迎や通り抜けする自動車が通過している状況です。まちに賑わいをもたらすためには、安心して買い物等をできる空間づくりが求められています。

北信太駅前線の整備にあわせて、現在の駅へのアクセス道路での一方通行化やカラー舗装等の整備によって、安心・安全に歩行できる空間を確保することで、地域住民や駅利用者の日常的なまち歩きを促し、賑わいの創出を図ります。

取組み②：地域の方や駅利用者が集うことができるオープンスペースの創出

現在の駅前空間には店舗や住居等が密集しており、地域の方や駅利用者が集うことができる空間は確保されていません。

小学生の校外学習等を行う際の集合場所や高齢者の方が休憩できるようなベンチを設置するなど、地域住民の方々や駅利用者等が滞留できるオープンスペースを創出します。また、オープンスペースには緑化や時期に応じたイルミネーション等を実施することで、地域の景観創出や活性化に寄与する空間とします。

取組み③：生活利便施設等の誘導

北信太駅周辺は、「第２次和泉市都市計画マスタープラン」において、日常生活・地域コミュニティの核となる都市機能が立地する「地域拠点」として位置付けられていることから、日常生活を支える商業、交流機能の強化を図る必要があります。

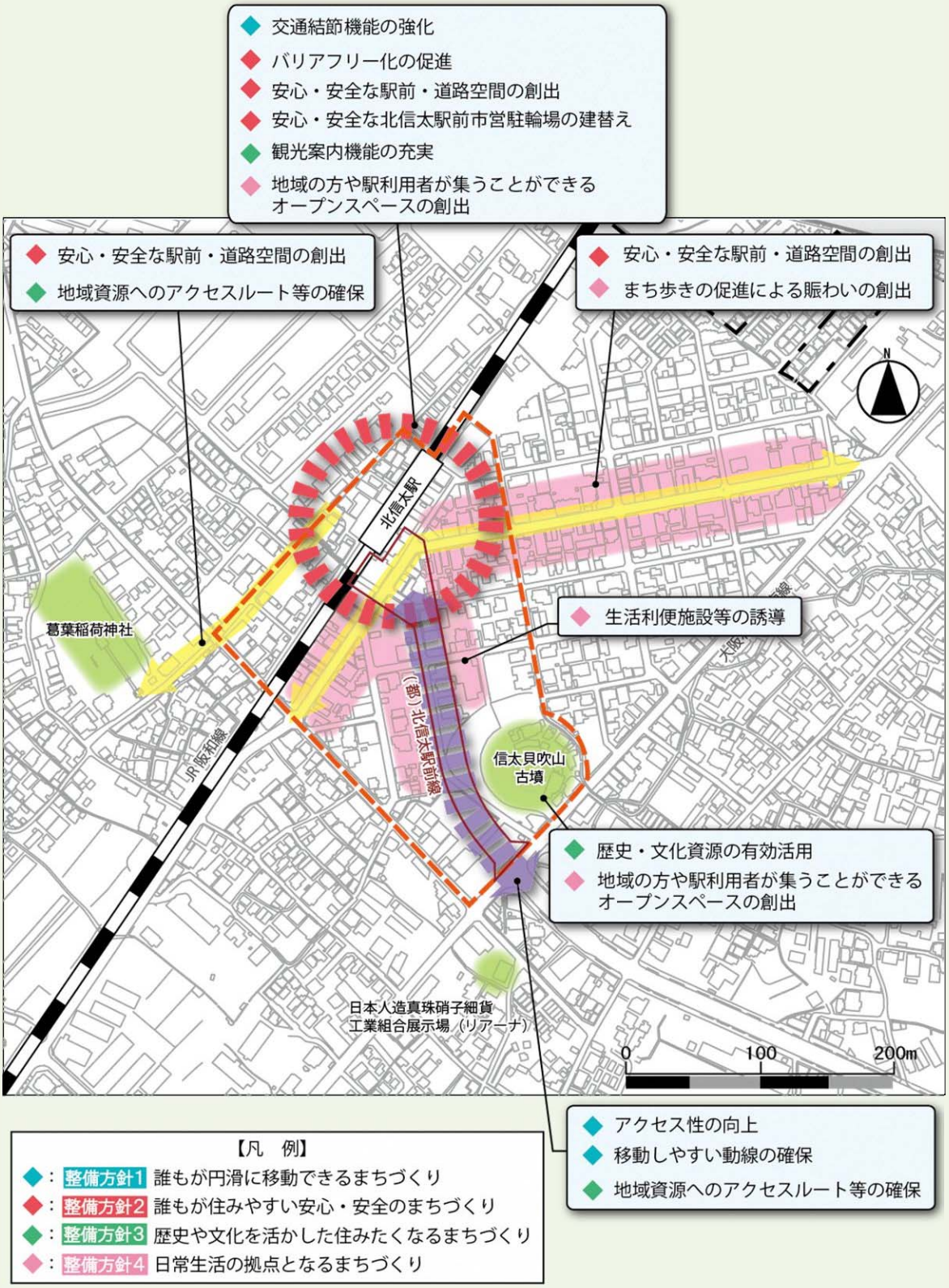
このため、高齢化の進行など顕在化する都市の課題に対応しつつ、持続可能な都市の構築に向けた取り組みを推進していくための行政と市民が共有する指針として、「和泉市立地適正化計画」を策定しました。

この「和泉市立地適正化計画」において、当該対象地区についても居住促進区域に設定することで、市民の日常生活に必要な生活利便施設の誘導を目指します。

4.3 整備方針の整理

それぞれの整備方針に応じた取組を地図上で整理すると、以下のとおりです。

整備方針に応じた取組みに基づいて、施設別の具体的な整備計画を策定します。



5. 施設別整備計画

!! 本章で示す施設整備計画は、あくまで現時点の計画であり、整備内容は確定したものではありません。
実際の整備内容は、今後の関係者との協議等を踏まえ、必要に応じて変更されることがあります。

5.1 駅前広場の整備計画

北信太駅前広場は、昭和 41 年に約 3,000 ㎡で都市計画決定されています。駅前広場のバス、タクシー乗場等の必要施設数は、北信太駅の将来利用者数から「駅前広場計画指針（建設省都市局交通調査室 監修、平成 10 年）」の考え方に基づいて算定しました。

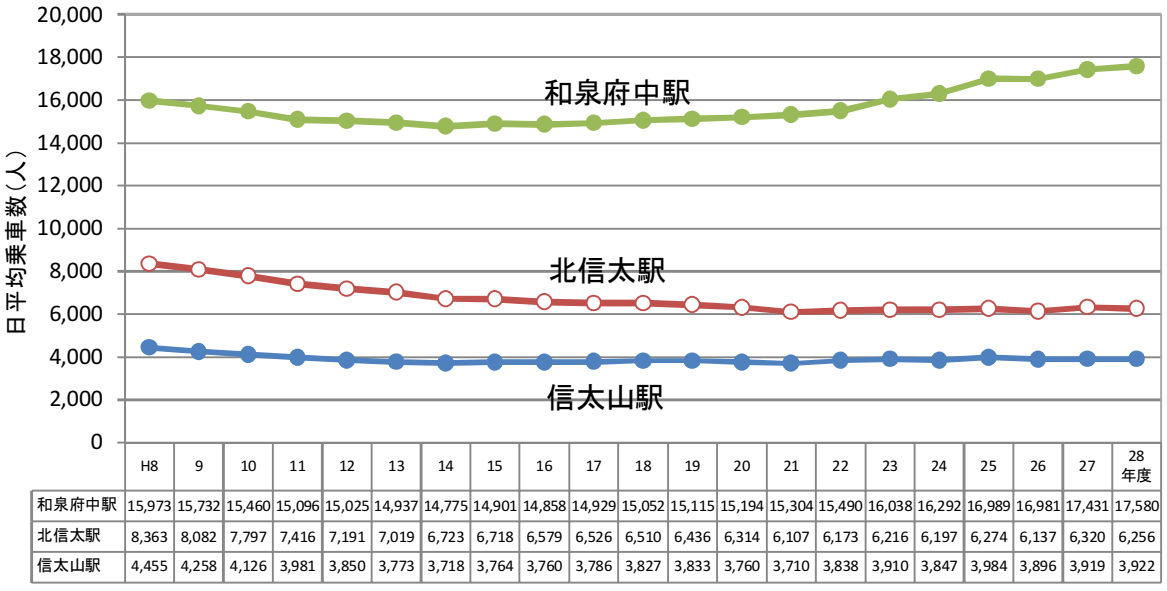
5.1.1 将来乗降数の設定

JR 北信太駅の乗降数は漸減傾向でしたが、近年は横ばいとなっていることから、将来の乗降数としては現状維持程度と考え、過去 10 年間の日平均乗車数の平均から将来乗降数を設定しました。北信太駅は郊外通勤駅の性格が強く、休日よりも平日の利用者数が多いことから、第 5 回近畿圏パーソントリップ調査の平休トリップ数から平休比率を設定し、平日の利用者数を将来利用者数として設定しました。

・日平均乗車数：6243 人（H19～28 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：　6243×2×1.26 ＝ 15732 ≒ 15,700 人



	H8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28 年度
和泉府中駅	15,973	15,732	15,460	15,096	15,025	14,937	14,775	14,901	14,858	14,929	15,052	15,115	15,194	15,304	15,490	16,038	16,292	16,989	16,981	17,431	17,580
北信太駅	8,363	8,082	7,797	7,416	7,191	7,019	6,723	6,718	6,579	6,526	6,510	6,436	6,314	6,107	6,173	6,216	6,197	6,274	6,137	6,320	6,256
信太山駅	4,455	4,258	4,126	3,981	3,850	3,773	3,718	3,764	3,760	3,786	3,827	3,833	3,760	3,710	3,838	3,910	3,847	3,984	3,896	3,919	3,922

図　駅利用者数の経年変化

5.1.2 駅前広場施設の計画施設数

将来乗降数から交通手段別のピーク時利用者数を推計し、必要となる施設数を算定しました。その上で、実際のレイアウトや今後の利用方法を想定し、計画施設数を設定しました。検討結果は以下のとおりです。

表　駅前広場の計画施設数

		現状の施設数	計算上必要な施設数	計画施設数	備　考
一 般 車	乗降	０バース	３バース	３バース	
福祉車両	乗降	０バース	１バース	１バース	
タクシー	乗車	０バース	１バース	１バース	
	降車	０バース	１バース	１バース	
	待機場	０バース	１バース	４バース	
バ　　ス	乗車 降車	０バース ※約 300m 離れた場所に「北信太駅前筋停留所」が立地	１バース	２バース	2 系統（コミバス含む）のバス乗り入れを想定

5.1.3 駅前広場施設配置のポイント

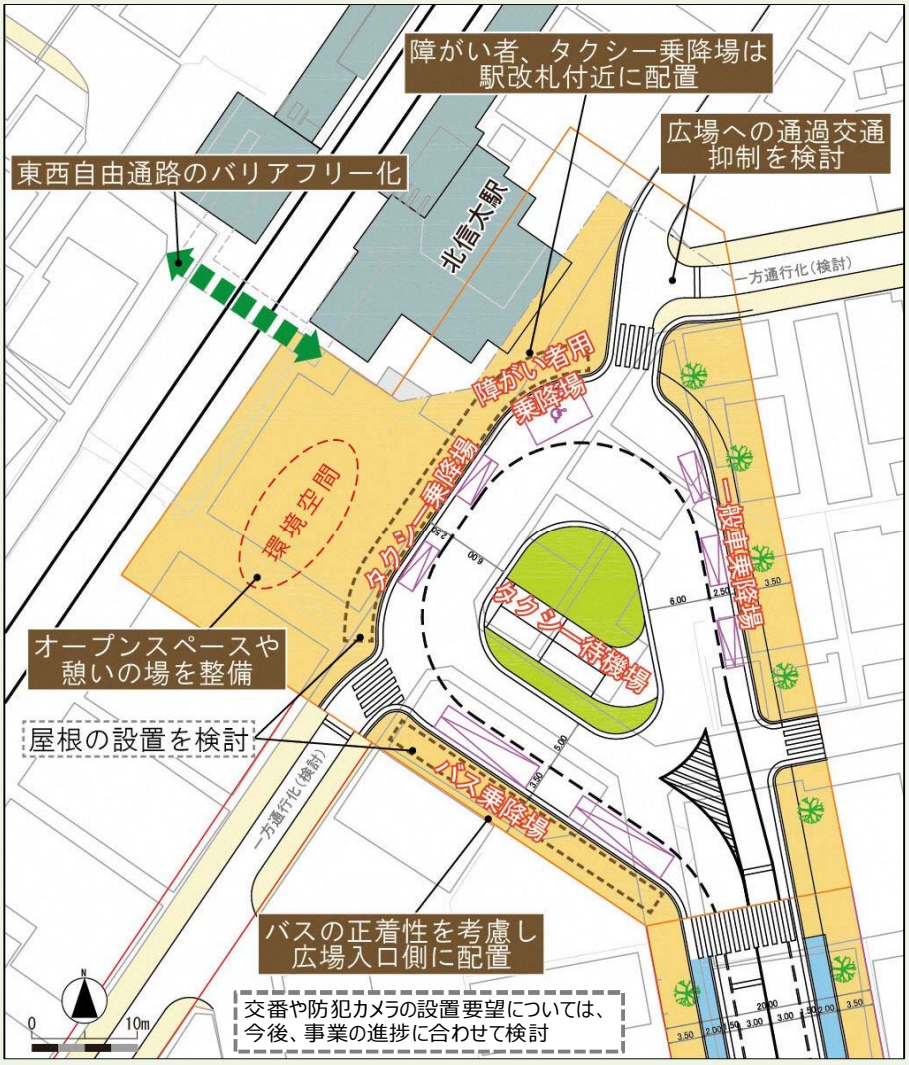
約 3,000 ㎡の都市計画決定区域をベースとして、必要施設の配置計画を行いました。

なお、都市計画区域は、施設配置計画を踏まえて、都市計画変更を行う可能性があります。

施設配置計画のポイントは以下のとおりです。

Point

- 障がい者用乗降場及びタクシー乗降場は駅改札やエレベーターに近い位置に配置
- バス車両が乗降場へ正着しやすいように、バス乗降場は広場入口側へ配置
- 小学生の課外活動時の集合など駅利用者の待ち合わせのためのオープンスペースを確保
- 植栽による修景やベンチの配置など近隣住民の憩いの場や賑わいの場となる環境空間を設置
- 駅前広場に通過交通が入らないように、広場に接続する周辺街路については一方通行化や歩行者優先の道路空間の導入を検討
- 自由通路のバリアフリー化検討における駅上空通路を新設する場合を想定して、歩道橋階段とエレベーターが設置できる空間を確保
- 障がい者用乗降場やタクシー・バス乗降場には屋根の設置を検討



駅前広場の整備イメージ

広場全景

改札から広場方向

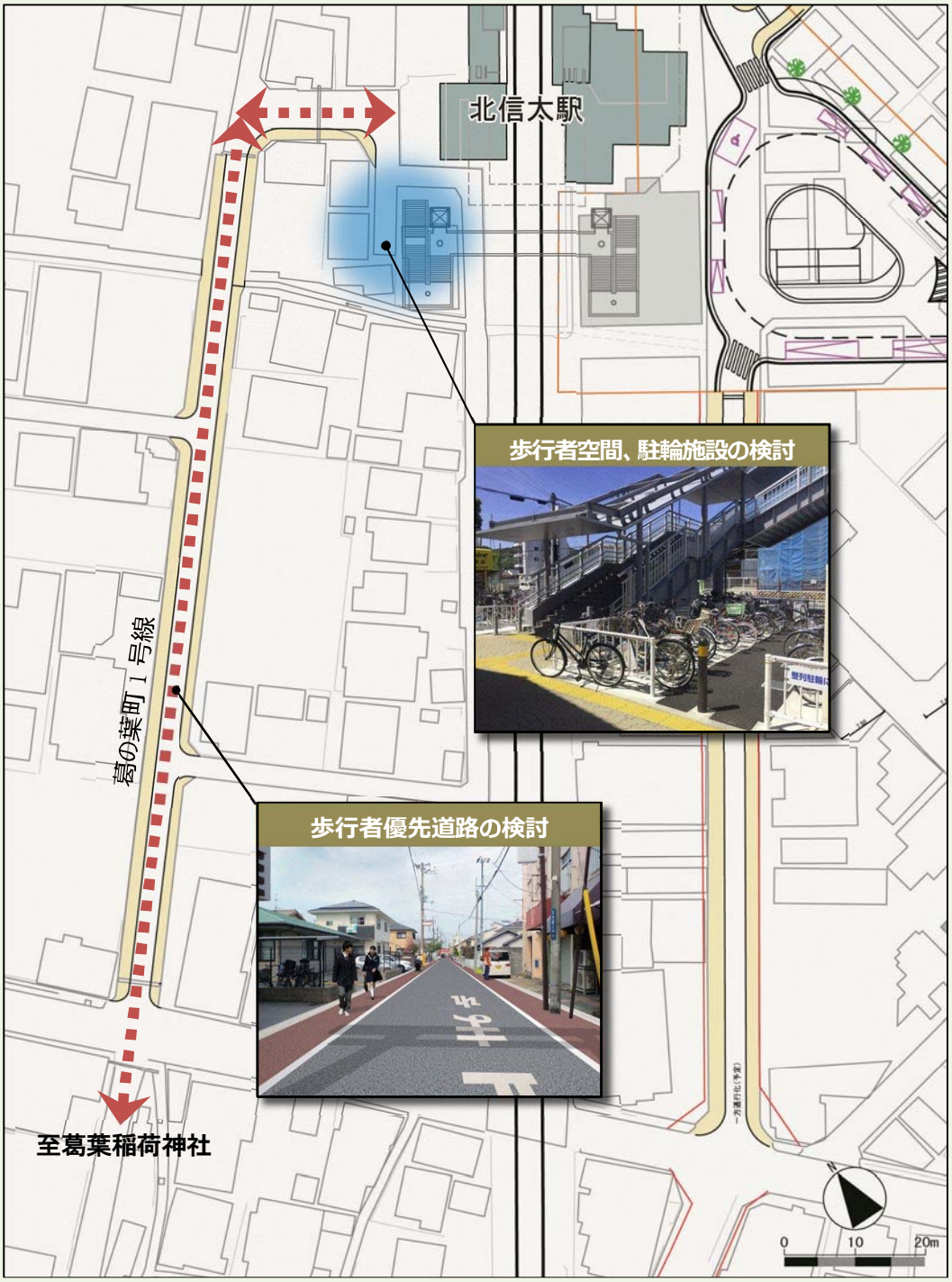
環境空間のイメージ

5.1.4 駅西地区周辺整備

駅前広場およびアクセス道路が都市計画決定されている駅東口ではバス、タクシー、一般車など全交通手段でのアクセスが可能となりますが、駅西口においては接続道路の幅員が狭いことから、自転車、歩行者中心の駅前空間を検討します。

自由通路のバリアフリー化のために、駅西口にもエレベーターや階段の新設が検討されますが、これに合わせて歩行者の滞留空間や自転車利用に配慮した施設整備などについても、今後、検討していきます。

また、葛葉稲荷神社への参道については、歩行者優先道路としての整備を検討していきます。



5.2 北信太駅前線の整備

5.2.1 北信太駅前線及び周辺道路整備のポイント

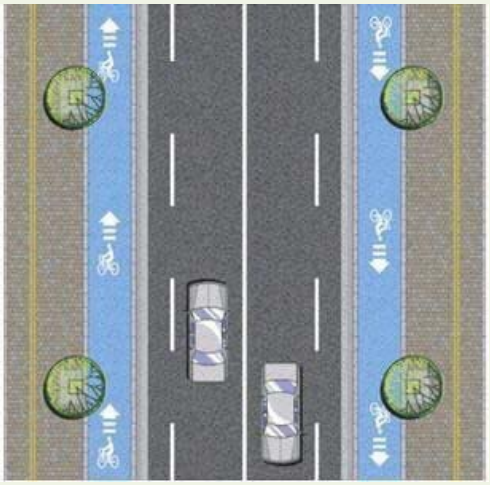
様々な交通手段の利用が可能で、誰もが安心・安全に移動できる駅前広場へのアクセス道路整備が必要です。そのため、駅前広場のアクセス道路となる北信太駅前線については、円滑な車両の走行空間と安全な歩行者空間を確保とします。

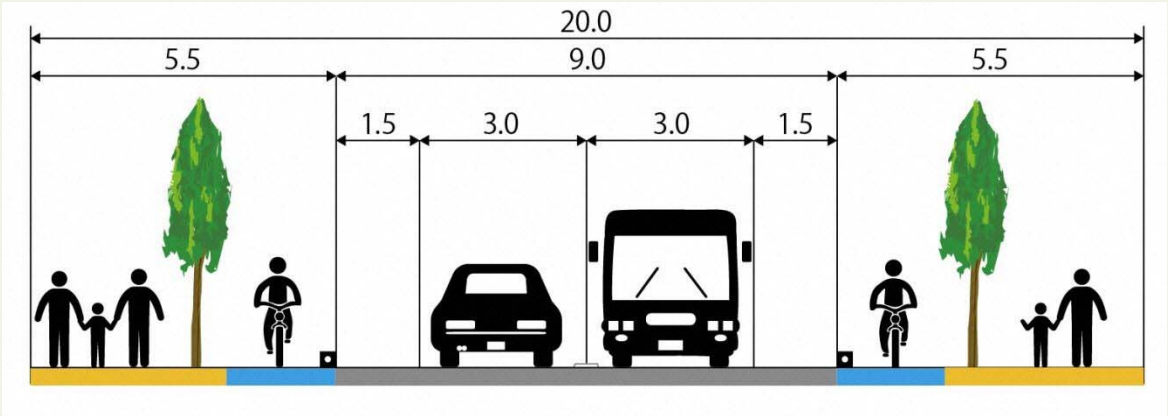
また、北信太駅前線は単に交通処理機能だけではなく、駅前のランドマークである信太貝吹山古墳へのアクセス動線として、和泉市北の玄関口にふさわしいシンボル性の高い道路空間整備を目指します。さらに、北信太駅前線の道路整備によって、幅員の狭い現在のアクセス道路に流入していた通過車両を抑制し、地域の安全性の向上を図ります。

Point

- 片側１車線とし、自転車レーンを設置することで車、自転車、歩行者の動線ができるだけ輻輳しない交通モード別の道路断面構成
- バリアフリーに配慮した段差の少ない歩道整備
- 地域の景観に配慮した道路付属物（照明、シェルター、ベンチなど）の整備や緑化
- 将来の沿道における土地利用の変化に伴う、荷捌きや送迎車両のための空間を考慮し、停車帯の設置を検討
- 通過交通を抑制し、安全な歩行者空間を確保するための、カラー舗装化など
- 駅周辺の自動車交通を整序化するための、交通規制の検討

北信太駅前線整備イメージ

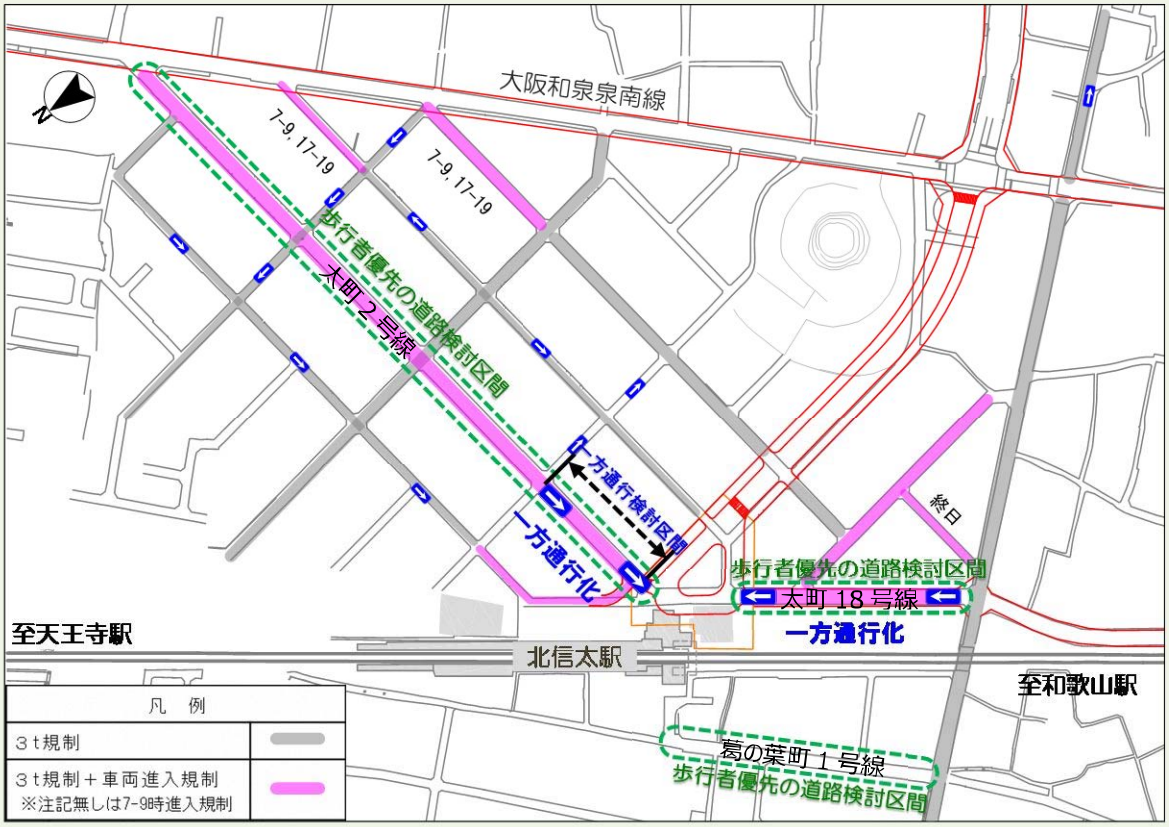


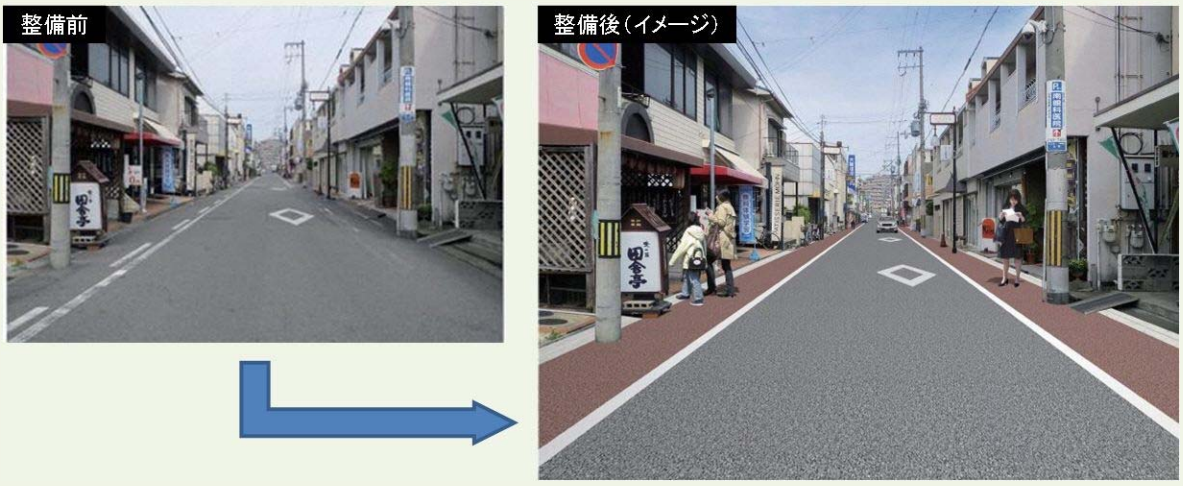


5.2.2 駅前広場周辺道路の歩行者優先化

府道大阪和泉泉南線から北信太駅前までの現在のアクセス道路沿道には、住宅や商店等が立地しています。

北信太駅前線の整備と合わせ、現在の駅へのアクセス道路の一方通行化やカラー舗装、通過交通を抑制する路面標示等を工夫することで、安心・安全で賑わいのある歩行者優先の道路空間の創出を検討します。また、北信太駅西側についても駅前の道路幅員が狭いため、歩行者優先の道路空間整備に向けて検討します。





交通規制の変更は地域住民の皆さんや警察との協議を踏まえて検討します

5.3 東西自由通路のバリアフリー化

北信太駅の東西の移動は自由通路が整備されているものの、階段しかなくバリアフリー化されていないことから、高齢者や障がい者の方々などの利用が困難です。また、通学路として踏切を渡る児童の安全対策が望まれています。そのため、駅東西を安全で円滑に移動できる経路の確保及びバリアフリー化が急務です。

現時点の整備方法は、現地下通路にエレベーターを設置する方法と、エレベーター付き上空通路(横断歩道橋)を新設する二つの方法が考えられます。

下記の表での比較検討では、地下通路の老朽化や安全な通学路の確保などの観点から、上空通路の案が優位となります。しかし、事業用地の確保や線路への落下物防止等の安全対策などの課題もあります。今後、鉄道事業者などの関係各機関との協議も踏まえつつ、地域の方々が利用しやすい自由通路となるように総合的に検討します。

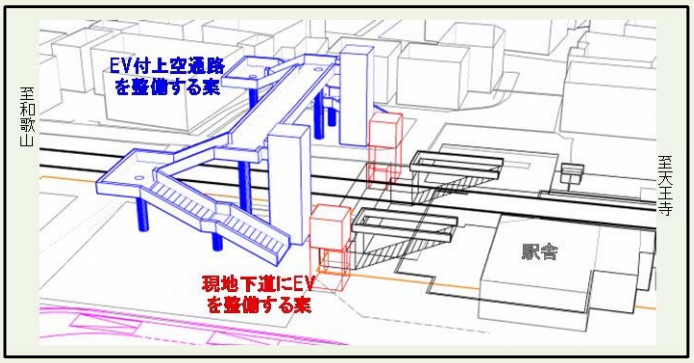
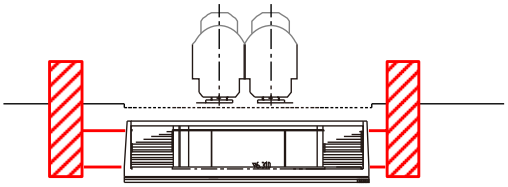
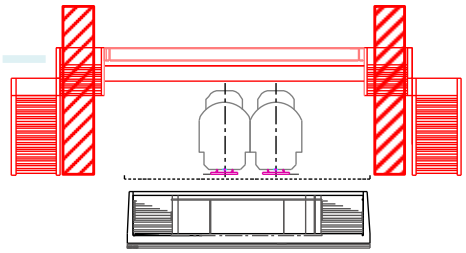


図　自由通路のバリアフリー化イメージ

Point

- 高齢者や障がい者等が利用しやすいバリアフリー化（エレベーターの設置など）
- 誰もが安心・安全に通行できる歩行空間の確保（安全な通学路の確保など）
- 駅前整備の計画と調和がとれた自由通路（環境空間の確保など）

表　自由通路バリアフリー化の比較

	地下通路活用案	上空通路新設案
整備 イメージ		
考え方	・現在の地下自由通路を活かし、新たにエレベーターを設置	・新たに鉄道上空に自由通路を整備し、エレベーターを設置
メリット	・駅前広場への影響は少ない ・上空通路案より、道路との高低差が小さい	・開放的な空間となり、防犯面の課題が解消される（通学路として利用可能） ・JR 設備が支障とならない
デメリット	・閉鎖的な地下空間であり、防犯面での課題がある（通学路として利用不可） ・JR 設備（地下道内の電気・通信ケーブル等）が支障となる ・地下通路本体が築 50 年以上経過しており、開口部など構造面で課題がある ・構造物の維持管理（排水ポンプ、湧水対策等）が必要	・新設する階段やエレベーターにより駅前広場空間への影響が大きい ・地下通路案より、道路との高低差が大きい ・線路への落下物防止等の安全対策などが必要

5.4 市営駐輪場の建替え

5.4.1 市営駐輪場建替えにおけるポイント

市営駐輪場は老朽化及び耐震の問題などもあり、建替えの必要があります。建替えにあたっては、駅前で自転車と自動車、歩行者が混在している状況を考慮し、駅前広場の整備と整合を図りながら、駅前空間の安全性・利便性の向上を図ります。

また、利用状況調査の結果等を踏まえて、適切な立地と需給バランスを考慮した施設規模を検討し、自転車利用者の利便性も確保します。

Point

- 現在の市営駐輪場は老朽化及び耐震の問題があるとともに、北信太駅前整備の支障となることから、可能な限り早期に解体して仮設駐輪場を整備
- 駅利用者や地域住民の安全に配慮して、整備後の動線を踏まえて立地を見直し
- 自転車利用者の利便性にも配慮して北信太駅前線沿道に移転
- 建替え後の市営駐輪場は、北信太駅周辺で不法駐輪が発生しない最低限の規模で整備

5.4.2 市営駐輪場の移転

現在、市営駐輪場が立地している場所は、都市計画道路である北信太駅前線の駅前広場区域内であるため、当該地で建替えた場合、駅前広場整備の支障となります。

また、現在の市営駐輪場は北信太駅に隣接していることから、自転車を利用する駅利用者にとっては利便性が高いものの、駅出入口付近まで市営駐輪場を利用する自転車が走行しているため、歩行者や自動車との動線が輻輳し、危険な状況となっている面もあります。

そのため、市営駐輪場の移転先については、駅利用者の安全性の観点から、駅前広場の範囲外とします。また、自転車を利用する駅利用者の利便性の観点から、自転車による駅へのアクセス動線を考慮し、新たに整備される北信太駅前線沿道に設置する予定です。

5.4.3 市営駐輪場建替え後の収容台数

駐輪実態調査により、市営駐輪場を閉鎖した場合、北信太駅周辺の駐輪可能台数は 1,127 台となります。その場合であっても、現状のピーク時の需要 1,112 台を満たすことが確認できていますが、一部、周辺施設や空き地などで、敷地内に不法駐輪されている状況も見受けられます。また、今後の駅前整備によっては、土地利用が変わる可能性などもあります。

そこで、市営駐輪場及び小規模な駐輪場が無くなった場合を想定すると、現況駐輪需要 1,112 台に対して収容台数は 800 台となり、最大 **312 台不足**することになります。

よって、現時点では、新設する市営駐輪場については、**最大約 350 台程度収容**できる規模の駐輪場を整備する計画とします。しかし、整備までに時間を要することから、整備時の周辺駐輪場の状況なども踏まえて、必要に応じて見直し・検討を行います。

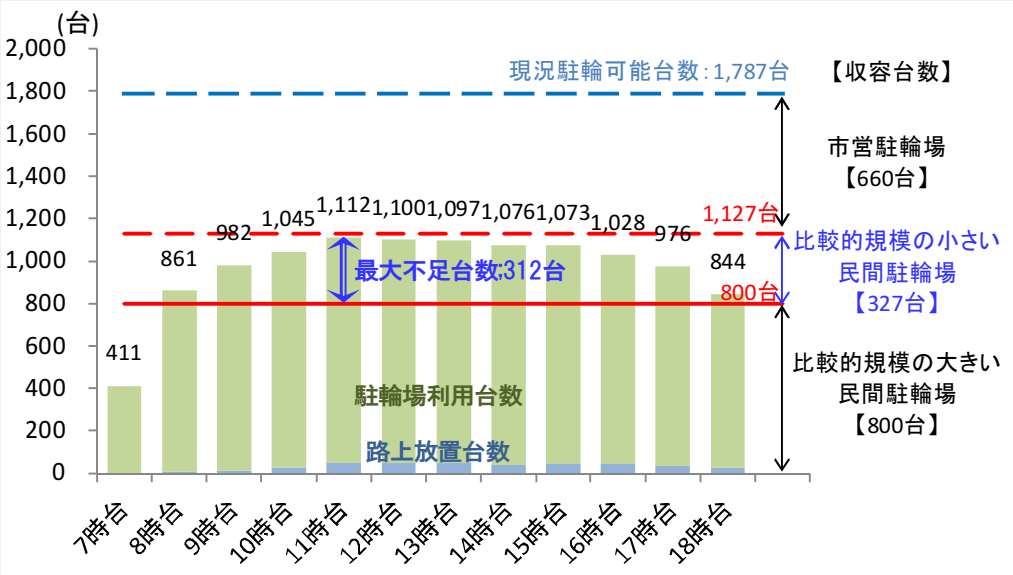


図　北信太駅周辺の駐輪場における収容台数

5.4.4 市営駐輪場の移転・建替えの流れ

まず、現在の市営駐輪場は新たに整備する東西自由通路や駅前広場整備の支障となるため、駅前整備に先立ち、撤去することが必要です。

撤去から建替えまでの間は、北信太駅前筋停留所北側の道路事業用地に仮設駐輪場を設置する計画とします。将来的には、上記にあるように約 350 台程度の駐輪場を計画していますが、仮設駐輪場では、約 240 台程度とします。

新設する駐輪場は、駅前広場及び駅前線の整備進捗と調整し、北信太駅前線の沿道に整備する予定です。

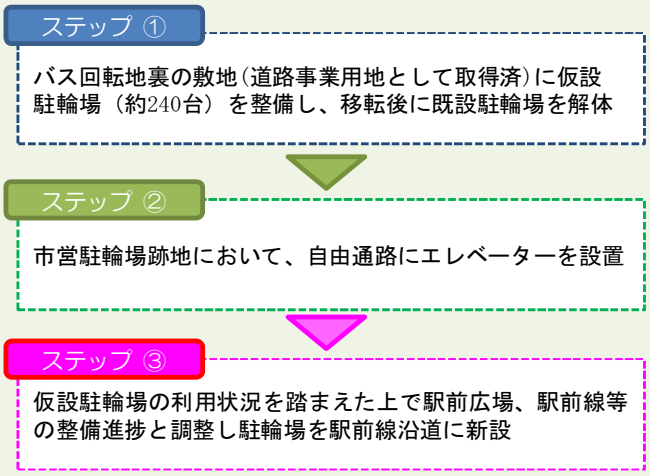
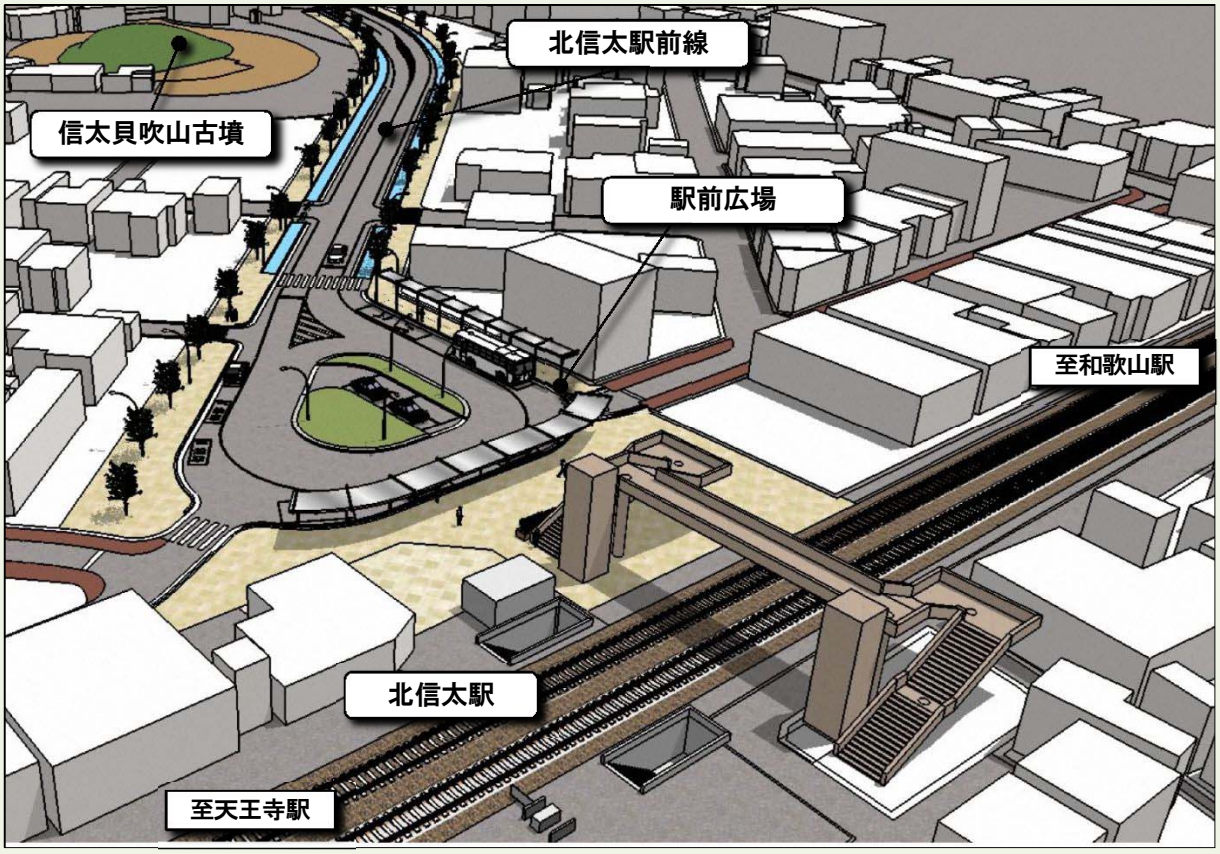
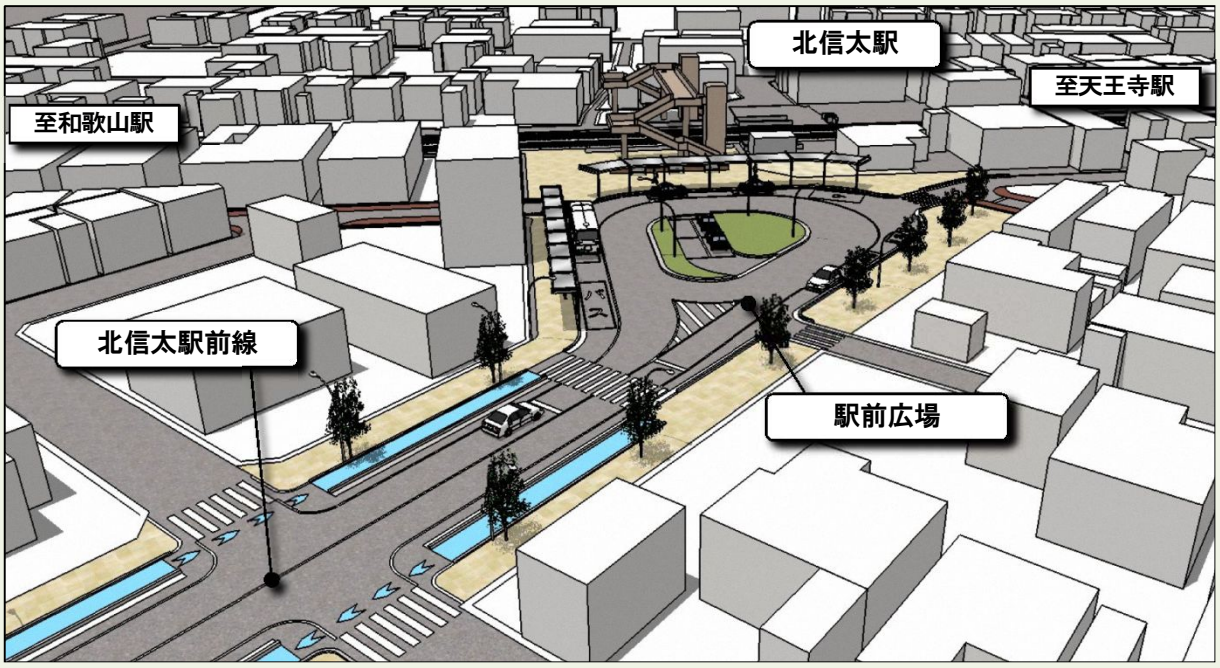


図　市営駐輪場建の移転・建替えの手順

5.5 整備イメージ





注）この図面は、整備イメージを示したものであり、整備内容や周辺状況などは実際とは異なります。
本整備イメージは、自由通路を上空通路とした場合を想定したもので、決定したものではありません。
また、上空通路の整備とした場合、現在の地下道は閉鎖となる可能性があります。

6. 事業推進方法

6.1 事業推進にあたっての連携体制

北信太駅前整備の推進にあたっては、整備コンセプトである**「使いやすくて住みやすい和泉市北の玄関口のまちづくり」**の実現に向け、今後、より具体的な検討に着手し、地域住民や関係機関などの協議を経て、整備を進めていきます。

また、駅前整備における事業や取組みについて、事業内容の周知や説明会を実施するなど、地域住民との合意形成を図っていきながら円滑な事業推進に努めていきます。

具体的な検討を行う際には、必要に応じコンサルなどの専門知識や経験等を有する専門家や大学との連携などを図り、地域住民の意見とすり合わせながら、計画の実現に向けて、市の関連部署が連携を図る庁内体制を構築するとともに、関係機関との調整を図ります。

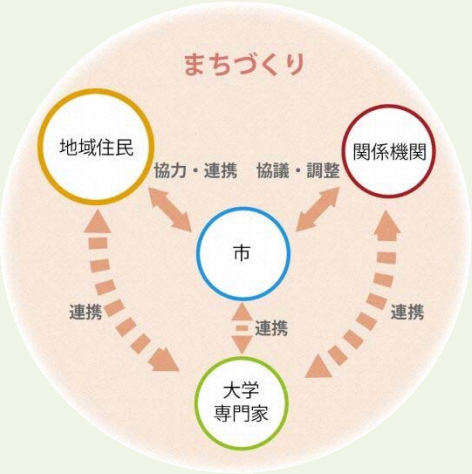


図　連携体制のイメージ

具体的に事業を推進していくためには、地域住民、関係機関などと連携し、対象地区が抱える課題について理解を深めるとともに、地域の魅力を高めるための取組みへの積極的な参加が望まれます。

6.2 各事業における役割分担

本計画での各事業においては、市の担当各課が中心となって、関係機関などと調整を図りながら、円滑に事業を進めていきます。

表　各事業における役割分担

事業	主な担当課	関係機関
駅前広場の整備	道路河川室	西日本旅客鉄道株式会社 警察
北信太駅前線の整備	道路河川室	警察・大阪府
駅前広場周辺道路の歩行者優先化	道路河川室	警察
東西自由通路のバリアフリー化	道路河川室	西日本旅客鉄道株式会社
市営駐輪場の建替え	道路河川室	警察
駅西地区周辺整備	道路河川室	警察
信太貝吹山古墳の整備	文化財振興課	
商工・観光関連施策	商工労働室 いずみアピール課	
まちづくり関連（都市計画変更の検討）	都市政策課	

6.3 スケジュール

6.3.1 整備方針とスケジュールの関連性について

整備方針１・２はまず実現すべき方針、整備方針３・４は将来にわたって実現すべき方針とします。

地域が抱える問題を解決するために、まず、住民生活の基本となる道路等の基盤整備が求められるものであり、「誰もが円滑に移動できるまちづくり」や「誰もが住みやすい安心・安全のまちづくり」に関連する、インフラ整備を早期に進めることが求められています。

そのうえで、住民生活の豊かさや地域の魅力をより向上させるために、住民の方々や民間事業者と協力して、「歴史や文化を活かした住みたくなるまちづくり」や「日常生活の拠点となるまちづくり」に基づく取組を継続的に進めていきます。

まず実現すべき方針

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の整備を目指します。

将来にわたって実現すべき方針

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。

「まず実現すべき方針」の下で実施する主な事業

- 駅前広場の整備
- 北信太駅前線の整備
- 駅前広場周辺道路の歩行者優先化
- 東西自由通路のバリアフリー化
- 市営駐輪場の建替え
- 駅西地区周辺整備

「将来にわたって実現すべき方針」の下で実施する主な事業

- 信太貝吹山古墳の整備
- 商工・観光関連施策
- まちづくり関連（都市計画変更の検討）

6.3.2 整備のスケジュール

本計画のうち、整備方針の１・２に位置付けられる事業については、「まず実現すべき方針」として整備を進めていきます。特に、着手可能な事業として、市営駐輪場の移転及び自由通路のバリアフリー化などは、先行的に整備を進めていきます。

また、整備方針の３・４に係る事業については、道路などの基盤整備と整合を図りながら、将来のまちづくりを見据えて継続的に検討していきます。

表　各事業のスケジュール

事業	短期 期間５年間	中期 期間５年間	長期 期間５年間	将来
駅前広場の整備	用地取得・関係機関協議	整備工事		
北信太駅前線の整備		用地取得・関係機関協議	整備工事	
駅前広場周辺道路の歩行者優先化		関係機関協議・整備		
東西自由通路のバリアフリー化	用地取得・整備工事			
市営駐輪場の建替え	仮設駐輪場設置⇒市営駐輪場撤去		用地取得・新設駐輪場整備	
駅西地区周辺整備		用地取得・関係機関協議	整備工事	
信太貝吹山古墳の整備				
商工･観光関連施策		整備状況に応じて施策を検討		
まちづくり関連（都市計画変更の検討）	整備状況に応じて都市計画変更を検討			

※事業実施の際には、関係機関との調整により、見直し･変更となる場合があります。

長期：駅前広場周辺道路の歩行者優先化
長期：駅西地区整備
短期：東西自由通路のバリアフリー化
中期：駅前広場の整備
長期：北信太駅前線の整備
短期：市営駐輪場の撤去・仮設駐輪場設置
長期：新設駐輪場の整備
長期：信太貝吹山古墳の整備

図　整備のスケジュール

6.4 事業化手法

本計画における道路事業では、現時点での概算事業費として約３５億円程度を見込んでおり、事業の実施にあたっては、社会資本整備総合交付金事業（街路事業・道路事業・都市再生整備計画事業等）などを活用して実施することを想定しています。

表　各事業の主体者及び事業化手法

事業	主体者	主な事業化手法
駅前広場の整備	道路河川室	社会資本整備総合交付金事業
北信太駅前線の整備	道路河川室	社会資本整備総合交付金事業
駅前広場周辺道路の歩行者優先化	道路河川室	社会資本整備総合交付金事業
東西自由通路のバリアフリー化	道路河川室	社会資本整備総合交付金事業
市営駐輪場の建替え	道路河川室	社会資本整備総合交付金事業
駅西地区周辺整備	道路河川室	社会資本整備総合交付金事業
信太貝吹山古墳の整備	文化財振興課	社会資本整備総合交付金事業
商工・観光関連施策	商工労働室 いずみアピール課	
まちづくり関連（都市計画変更の検討）	都市政策課	

※事業実施の際には、関係機関との調整により、見直し・変更となる場合があります。

6.5 事業の進捗管理

北信太駅前整備の進捗管理は、PDCA サイクルの考え方に沿って行います。

各事業については、本計画（Plan）の内容に基づいて、事業を実施（Do）していきます。計画期間が長期にわたることが予想されるため、概ね 5 年ごとに事業の評価（Check）を行うとともに、必要に応じて、計画の適切な改善や見直し（Action）を行います。

図　事業の進捗管理の考え方