



JR 北信太駅周辺地区 施設整備計画書



令和2年5月

和泉市

目 次

1. 施設整備検討部会について	1
1-1. 施設整備検討部会の概要	
1-2. 施設整備検討部会での主な意見	
2. 駅前広場周辺道路の歩行者優先化・規制	3
2-1. 駅前の安全対策の考え方	
2-2. 駅前の通過交通の抑制対策	
2-3. 駅前広場の整備計画	
2-4. 歩行者優先道路(歩車共存道路)の整備計画	
3. 地域活性化(公共空間デザイン)計画	7
3-1. デザインのコンセプト・基本的な方向性	
3-2. 公共空間(モノ・コト)デザイン計画	
4. 今後の課題	11
J R北信太駅周辺地区 整備イメージ【鳥瞰図】	12

1. 施設整備検討部会について

1-1. 施設整備検討部会の概要

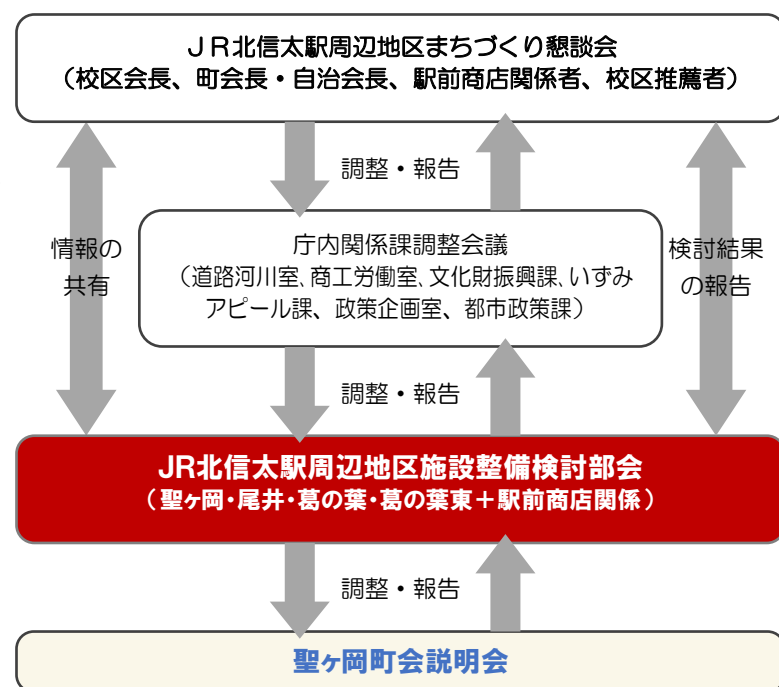
■北信太駅前の事業推進の考え方

- ・北信太駅前整備事業の推進にあたっては、基本計画の整備コンセプトである「使いやすく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、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。
- ・具体的な検討に際しては、地域をよく知る住民の方々とともに、基本計画の熟度を高め、事業を推進していくことが重要となります。従って、従来のまちづくり懇談会を継続するとともに、細部検討を行う「JR北信太駅周辺地区施設整備検討部会」を新たに設置することで、具体的な検討を行う環境を整え、地域住民の方々とともに議論を活発化させ、事業の推進に資するものとしております。本整備計画書は、検討部会で議論した結果をまとめたものです。

■施設整備検討部会の概要

検討方法

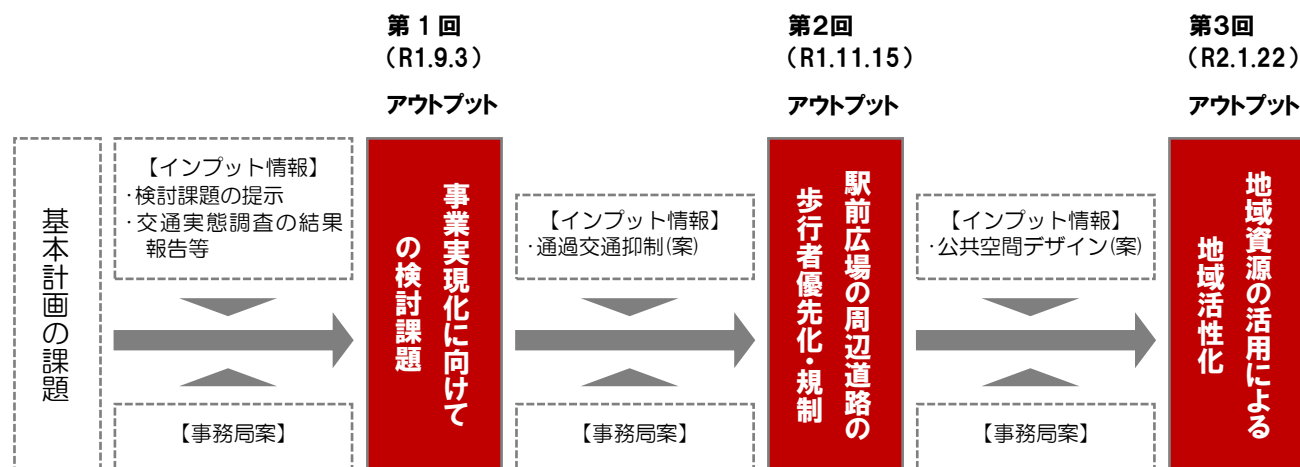
- 施設整備検討部会では、大阪市立大学の内田教授にファシリテーターとして参加いただき、基本計画をもとに、駅周辺施設に関する細部の内容を検討してきました。
- まちづくり懇談会で課題を共有し、部会でさらに検討を深め、その結果を懇談会に報告する、といったキャッチボール方式で議論しております。
- 部会での議論の内容については、駅直近住民の方々（聖ヶ岡町会）に対して説明会を行い、事業に理解を得ながら進めております。



■ 検討組織間の関係図 ■

検討スケジュール

- 部会の主な議題と開催スケジュールは、下記のとおりであり、計3回開催しました。毎回、事務局案を元にグループに分かれ、ワークショップ方式で活発な議論を行いました。



■ 検討部会の進め方のフロー ■

基本計画の整備コンセプト：『使いやすく住みやすい 和泉市北の玄関口のまちづくり』

基本方針1：誰もが円滑に移動できるまちづくり

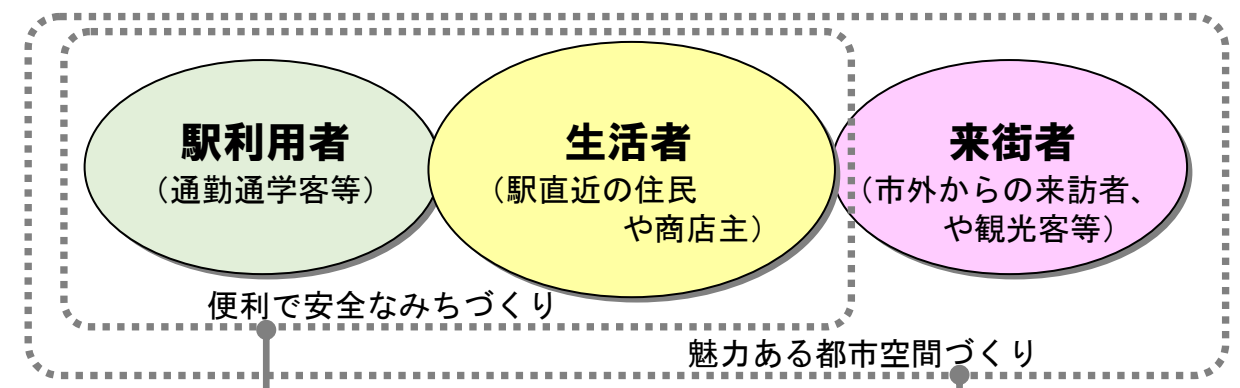
基本方針2：誰もが住みやすい安心・安全のまちづくり

基本方針3：歴史や文化を活かした住みたくなるまちづくり

基本方針4：日常生活の拠点となるまちづくり

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？

- 駅前広場への取付道路の形態、通過交通の抑制方法などについての検討が必要



第2回検討部会で検討

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？

- 駅前広場や駅前線の景観整備の方向性や、古墳のオープンスペース化や利活用策について検討が必要



第3回検討部会で検討

1-2. 施設整備検討部会での主な意見

第 1 回検討部会

令和元年 9 月 3 日

★日頃感じていることや交通・地域資源という観点で意見交換

◎交通について

- ・一方通行については、賛成・反対の意見がある。時間帯規制も考えられる。
- ・一方通行により裏道に回る車が出る恐れがある。
- ・速度抑制方法が必要である。通学路の安全確保、違法駐輪の防止も考えられる。
- ・駅西側に車の回転スペースがほしい。

◎地域資源について

- ・駅前にスーパーや派出所が欲しい。
- ・駅周辺整備による治安の悪化など心配がある。
- ・古墳周辺への公園の配置。
- ・古墳周辺に賑わい施設があるといい。
- ・葛葉稲荷神社への参道整備が必要。鳥居は保全したい。
- ・駅前には電柱をなくす方がいい。
- ・聖神社、古墳、祭りの活用。



【第 2 回検討部会での提案対応】

◎交通について

- ・一方通行も含めた総合的な安全対策を 2 案提示（一方通行案と分断案）
- ・裏通りの通過交通の抑制、駐停車禁止について提示
- ・速度抑制策としてゾーン 30 規制を提示
- ・駅東西の駐輪場の整備を提示

◎地域資源について

- ・最寄り品店舗、派出所の誘致を提示
- ・古墳周辺の広場化・賑わい施設を提示
- ・葛葉稲荷神社への参道整備を提示
- ・駅前広場計画において、だんじり動線に対応した広場形状を提示

第 2 回検討部会

令和元年 11 月 15 日

聖ヶ岡町会説明会

令和元年 12 月 20 日

★通過交通の抑制(案)について「一方通行」「分断」の両極端な案を元に意見交換

◎交通(通過交通抑制)について

- ・歩道分断案より、概ね一方通行案の方がよい。
- ・一方通行区間は、速度抑制対策が必要。路上駐車対策が必要。
- ・一方通行案について、商業関係者の合意形成が重要。
- ・駅西側はカラー舗装等が望ましい。

◎その他

- ・信太貝吹山古墳は地形を保全してほしい。
- ・駅前にスーパーや派出所が欲しい。
- ・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。一方通行案と歩道分断案の折衷案も考えられる。
- ・最寄り品店舗、派出所(又はパトカー駐車スペース)が欲しい。



【第 3 回検討部会での提案対応】

◎交通について

- ・一方通行を基本とする(規制区間など慎重に進める)ことを提示
- ・路上駐車禁止を提案(景観パースに表現)
- ・速度抑制策として狭さく設置を提示
- ・地域住民への説明については、聖ヶ岡町会説明会を開催(意見について左記掲載)

◎地域資源について

- ・葛葉稲荷神社への参道整備など、公共空間デザイン計画(案)を提示
- ・最寄り品店舗、派出所の誘致を提示
- ・古墳周辺の広場化・古墳墳丘部の保全について明記

第 3 回検討部会

令和 2 年 1 月 22 日

★公共空間デザインの計画(案)を元に、駅東側・西側それぞれについて意見交換

◎公共空間デザインについて

- ・人を引き立てる空間デザインがよい。
- ・明るく安全な駅前にしたい。街路樹のライトアップもよい。
- ・駅前広場ロータリーへの子供などの立ち入り(車道横断)防止も必要。
- ・駅利用者のためのベンチを設置する。
- ・駅前シェルターには祭り時に提灯も設置できるとよい。
- ・自由通路のエレベーターは自転車に乗れたらよい。
- ・喫煙所があるといい(反対意見もあり)。
- ・駅前広場には時計や気温の表示板がほしい。
- ・西口周辺は、駐輪場を階段下に配し、広場空間を大きくとる方がいい。
- ・葛葉稲荷神社の参道は、歩行空間・交差点に茶系のコンクリート平板としたい。
- ・駅前広場や古墳周辺には防災機能がほしい(防火水槽、防災倉庫など)。
- ・駅前広場の環境空間では、朝市ができればいい。神社の縁日など活気がほしい。



施設整備計画のとりまとめ

◎交通について

- ・通過交通の抑制対策を検討する(規制方法・区間など慎重に進める)ことを明記
- ・ゾーン 30、狭さくなど速度抑制策を明記
- ・交通社会実験の実施、商業関係者との合意形成については駅周辺整備に合わせた課題として明記

◎地域資源について

- ・駅フロント景観の形成、防災対策等を柱とした公共空間デザイン計画(案)を明記
- ・最寄り品店舗、派出所の誘致、公共空間の利活用については、駅周辺整備と合わせた課題として明記

2. 駅前広場周辺道路の歩行者優先化・規制

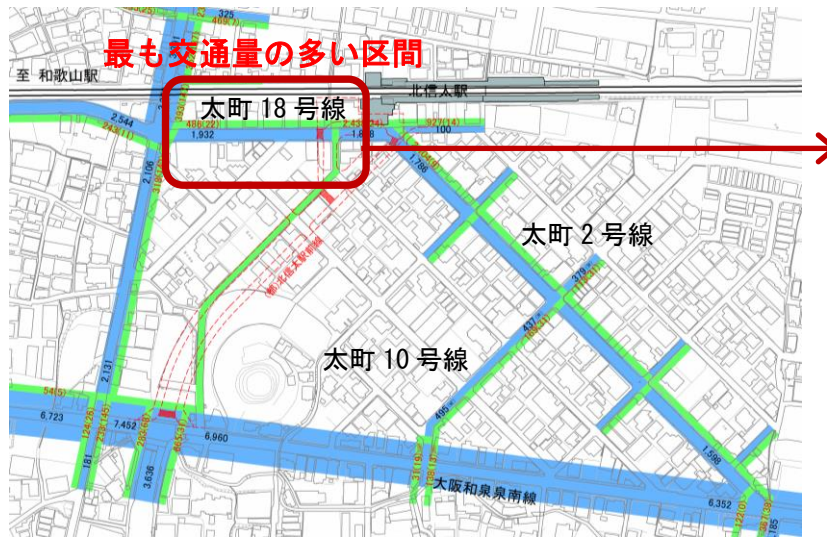
2-1. 駅前の安全対策の考え方

- 「安全・安心な生活環境の実現」の具体的な数値目標（安全な交通量＝ピーク時間帯約 100～200 台／2h）を達成するためには、一方通行などの交通規制を行うことが有効と考えられます。
- 駅前広場の接続道路について、**「一方通行化（IN-IN 方向）などの交通規制」により通過交通を抑制するとともに、ゾーン 30 規制や歩行空間の明示による安全対策**を行います。

現状を踏まえた安全対策の考え方（目標）

- 交通量が最も多いのは、駅舎直近部の市道：1,932 台／12h（ピーク時間帯 366 台／2h）となっています。
- 内訳をみると、**A 沿道利用等（30%）**：**B 駅利用（30%）**：**C 通過交通（約 40%）**となっており、「安全安心な生活環境の実現」のためには、**A**の利便性を確保しつつ**B**と**C**の抑制を図ることが課題となります。

■駅周辺の現在の交通量



最も交通量の多い区間

太町 18 号線

太町 2 号線

太町 10 号線

大塚和泉南線

北信太駅

至 和歌山駅

□太町 18 号線の交通内訳（令和元年 7 月 9 日観測）

- ・西側→駅舎側（N=193 台）
- ・駅舎側→西側（N=173 台）
- ・合計（N=366 台）

交通種別	沿道利用等	駅利用	通過交通
西側→駅舎側（N=193 台）	30%	30%	40%
駅舎側→西側（N=173 台）	38%	27%	35%
合計（N=366 台）	34%	28%	38%

●駅直近部において歩行者（2,400 人／12h）と車両（1,900 台／12h）の交錯が生じ、大変危険な状況であり、通過交通の抑制が課題となります。

●交通量について、一般的に安全とされる **500～1,000 台／日（ピーク時間帯で約 100～200 台／2h）を目標値**とします。

●一方通行規制を行った場合の効果

- ・現交通量の約 50%の削減効果⇒180 台／2h（目標値の達成が可能）



★目標交通量の参考イメージ：太町 10 号線の交通量（94 台／2h）

考えられる対応策

- 広場接続道路の一方通行化（IN-IN 方向）などの交通規制により通過交通を抑制**
- ・現交通量の約 50%の削減効果（駅利用交通の 50%、通過交通の 100%が削減されると想定）、踏切交差点の交通量の減少
- ・OUT-OUT の一方通行化（右図）の場合、歩行者横断時に車両滞留が発生し、駅前広場が機能しない可能性があります。従って、**広場に対して IN-IN 方向とすることを基本**とします。



広場に対する IN-IN の一方通行



広場に対する OUT-OUT の一方通行

- ゾーン 30 規制により「車両速度」を抑制**
- ・現状で時間帯規制が守られていないことから、ゾーン 30 規制も守られない可能性があります。従って、視覚的效果による方法も併用します。
- ・ゾーン 30 の路面表示のほか、速度抑制のための物理的・視覚的效果として、狭く設置や交差点のカラー化を検討します。



狭さくイメージ

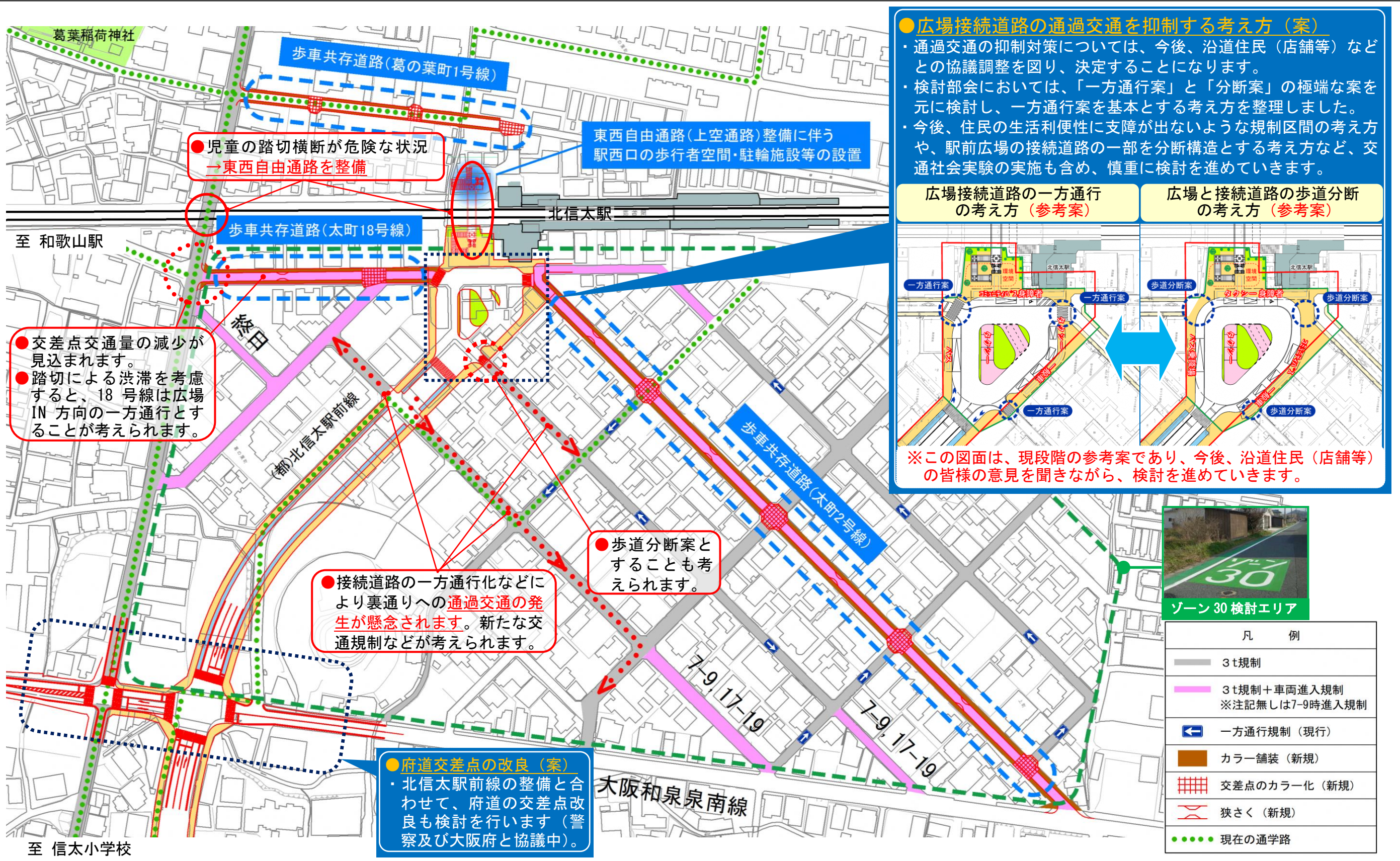
- 歩車共存道路による「歩行空間」の明示**
- ・現状では歩道が無く、車両通行時に歩行者が危険な状況となっています。従って、舗装（色彩）により歩行空間を明示します。
- ・車両通行帯を 4.0m 確保し、路肩部分に歩行空間を明示し、ドライバーに歩行者優先道路であることを認識させます。



歩行空間の明示イメージ

2-2. 駅前の通過交通の抑制対策

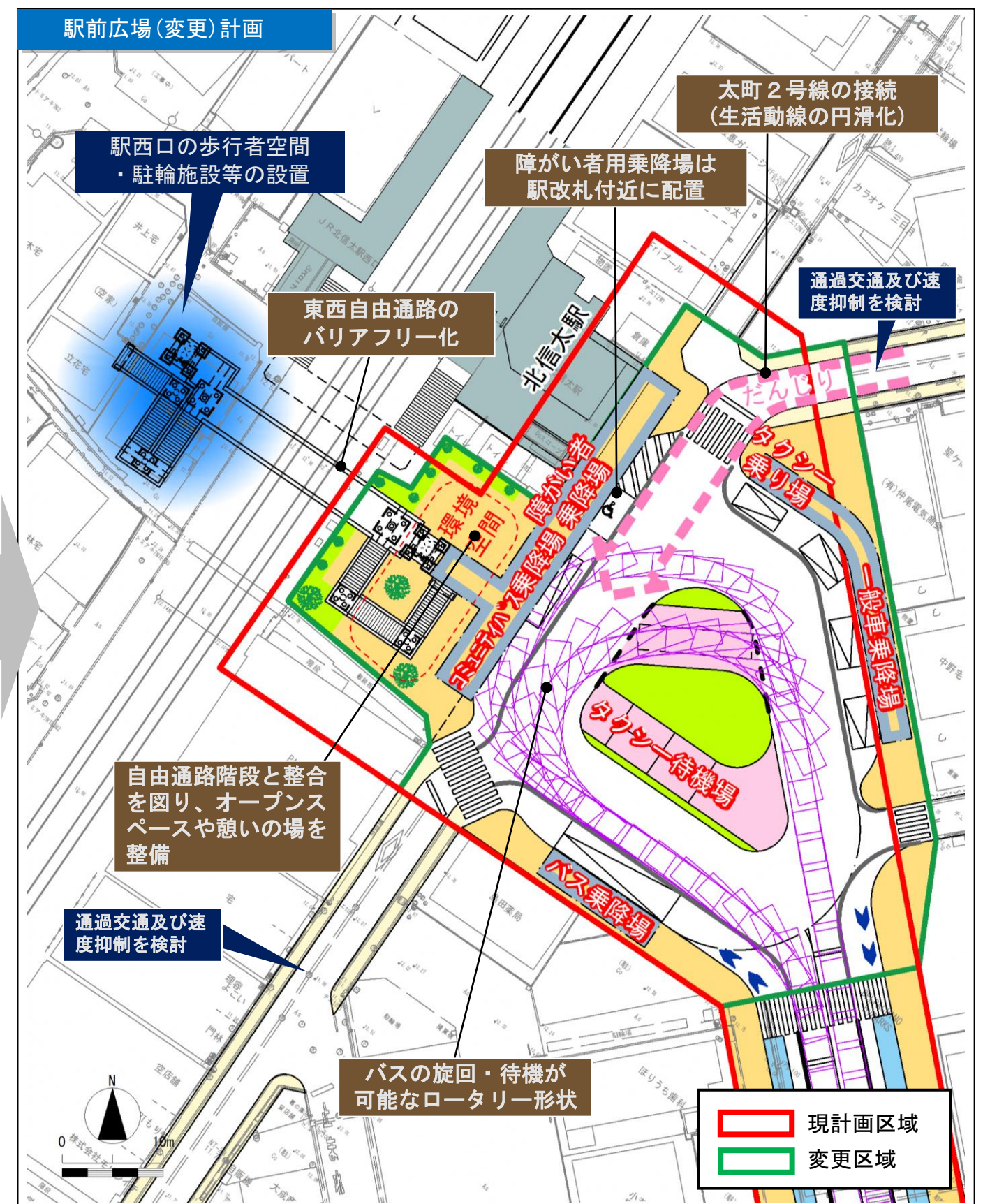
●通過交通の抑制対策としては、検討部会の基本的な考え方を元に、沿道住民(店舗等)などとの協議調整を図り、決定することになります。今後、一方通行の規制の有無・規制区間の考え方や歩道分断箇所の考え方など、きめ細やかに対策について検討し、必要に応じて交通社会実験の実施などを行い、沿道住民の日常生活に影響が生じないように段階的かつ慎重に検討を進めます。



注) 本図面は、現時点での計画案であり、決定したものではありません。交通規制や各施設などは、今後の関係各機関との協議・調整等により決定されるものです。

2-3. 駅前広場の整備計画

- 交通事業者や警察との協議の結果、**大型バスの旋回や待機可能な余裕のあるロータリー形状**の駅前広場計画とします（基本計画案においては、大型バスの流入・待機を想定していない）。
- ロータリー形状の変更とともに、太町2号線を直接接続させることで生活動線を円滑にするものとし、**駅前広場の区域変更**（都市計画決定の変更）をします。



注）本図面は、現時点での計画案であり、決定したものではありません。交通規制や各施設などは、今後の関係各機関との協議・調整等により決定されるものです。

2-4. 歩行者優先道路（歩車共存道路）の整備計画

- 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**を図ります。また、葛葉稻荷神社の参道（駅西側）など、**景観にも配慮した整備**を行います。

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 7m 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**することが必要です。



- 駅西側においては、幅員 6m 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、**修景舗装により、車両速度を抑制する効果がある**と見込まれます。



歩行者優先道路の整備計画

【太町 2 号・18 号線】W=7.0m

- 舗装色彩で歩行空間を明示
- 通過交通の抑制を検討
- 狭さくによる車両速度の抑制を検討
- 照明灯の改修



太町 2 号線より駅舎方面を望む（イメージ）

【葛の葉町 1 号線】W=6.0m

- 舗装色彩で歩行空間を明示
- 葛葉稻荷神社参道としての修景
- 照明灯の改修



葛の葉町 1 号線より葛葉稻荷神社方面を望む（イメージ）

注）パースは検討部会の意見を反映したイメージです。今後の関係各機関との協議・調整等により変更が生じます。 6

3. 地域活性化（公共空間デザイン）計画

3-1. デザインのコンセプト・基本的な方向性

- 北信太駅周辺のデザインのコンセプトは、『地区の基本的機能』と『地域性（らしさ）』を踏まえ、『**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**』とします。
- デザインの基本的な方向性は、①**駅フロント景観の形成**、②**古墳周辺の交流・防災空間の形成**、③**駅東西の連携の強化**、④**観光周遊ネットワークの形成**とします。

基本的機能

《駅利用者》

- 交通結節点（バス・タクシー・一般車等）：駅前広場
- 駅へのアプローチ：北信太駅前線、歩行者優先道路
- 自転車・歩行者の交通結節点：駅西口周辺

《生活者》

- 憩い・休憩・防災・地域住民の生活道路：駅前広場、歩行者優先道路
- 歴史遺産の保全：信太貝吹山古墳
- 地域住民の散策路：北信太駅前線、葛葉稲荷神社の参道

《来街者》

- 観光の起点（周遊観光バスの発着等）：駅前広場
- オープンスペースにおける賑わいの創出：信太貝吹山古墳周辺
- 観光ルート：葛葉稲荷神社の参道、北信太駅前線



地域性（らしさ）

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のストーリー

◎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。



北信太駅周辺のデザインのコンセプト

『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のため、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。

デザインの基本的な方向性

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て駅フロント景観を形成



駅舎外観の修景事例



イメージ

駅前広場の整備（イメージ）

2

古墳周辺の交流・防災空間の形成（地域のオープンスペースとしての整備・利活用）

- 古墳墳丘部の保全・一般開放、古墳周辺の広場整備（賑わい創出、防災機能の付加）



墳丘の保全・一般開放事例



イメージ

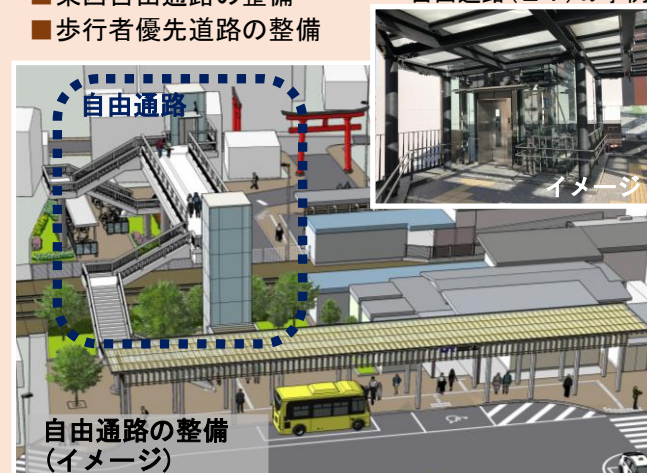
信太貝吹山古墳周辺の広場化（イメージ）

3

駅東西の連携の強化（駅を起点とした安全な歩行空間の整備、バリアフリー空間の形成）

- 東西自由通路の整備
- 歩行者優先道路の整備

自由通路（E V）の事例



イメージ

自由通路の整備（イメージ）

4

観光周遊ネットワークの形成（来街者の周遊路、地域住民の散策路としての街路整備）

- 葛葉稲荷神社の参道整備
- 観光案内サインの設置

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）

注）パースは検討部会の意見を反映したイメージです。今後の関係各機関との協議・調整等により変更が生じます。

3-2. 公共空間(モノ・コト)デザイン計画

つくる(モノ)

- 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)」とします。
- 公共空間の景観整備に合わせ、バリアフリー・安全対策や防災・防犯対策を行います。

■ 路面(舗装面)：

- ・ 落ち着きあるアースカラーの色彩、維持修繕し易い舗装材を採用。

■ 路上空間：

- ・ 照明灯ポールなどはシンプルな形状で、路面と調和した色彩を採用。
- ・ 無電柱化を推進(北信太駅前線など)

■ ベンチ：

- ・ 駅前広場の環境空間に休憩ベンチを配置。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。

■ サイン等：

- ・ 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。
- ・ 駅前広場における時計・気温の表示板の設置

■ 夜間演出：

- ・ 駅前広場内のシェルター、植栽のライトアップの演出。

■ バリアフリー・安全対策：

- ・ 視覚障がい者誘導ブロックの連続配置(北信太駅前線など)
- ・ 駅舎と道路の段差の解消、段差の少ない歩道整備
- ・ 駅前広場における横断防止対策(ロータリー内への歩行者の進入防止柵など)

■ 防災・防犯対策：

- ・ 防火水槽(駅前広場)や市備蓄倉庫(自由通路階段部)の設置のほか、古墳周辺広場の整備に伴う防災施設(かまど型ベンチ等)の設置を検討
- ・ 防犯カメラの設置を検討

■ その他：

- ・ 駅前広場における分煙対策の検討(喫煙空間の設置など)
- ・ 駅舎の修景(塗装など)やトイレ改修の検討

◎ 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(茶系)」の色彩を基本とします。
- ・ 素材については、色彩演出が可能かつ維持管理が比較的容易な「コンクリート平板舗装」を基本とします。



コンクリート平板(事例)



人・風景を引き立て自然と調和するアースカラー(茶系)

構成色

使う・参加する(コト)

- 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、その結果、賑わいを創出すると考えられます。
- このため、整備段階及び整備後において、市民・住民参加(公共空間の利活用)の活動を官民協働で推進していくものとします。

■ 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(朝市や縁日の開催など)

◎ 駅前広場の利活用事例について

■ 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)

広場オープニングでの芝張イベント



牛久駅(茨城県)

www.city.ushiku.lg.jp

■ 整備後：

住民による広場の維持管理活動



鎌ヶ谷駅(千葉県)

駅前広場での定期的な市場の開催



日向市駅(宮崎県)

駅周辺整備イメージ【駅東側】



駅前広場の演出(イメージ)



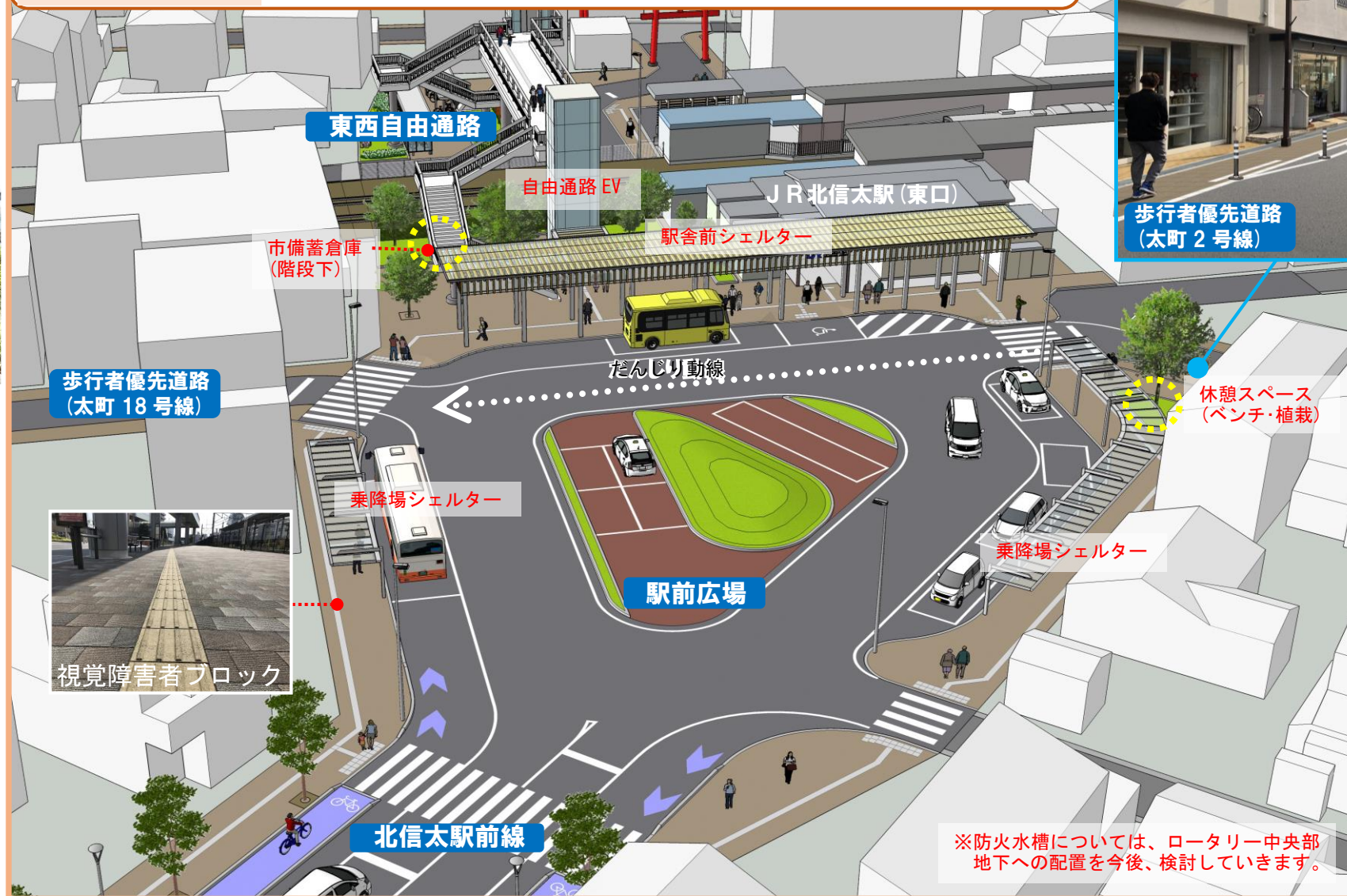
休憩スペースの配置(イメージ)



案内サインの配置(イメージ)

- 駅フロント景観の形成
- 交流・防災空間の形成
- 駅東西の連携の強化

駅正面シェルターの修景、祭り時の演出、夜間のライトアップ演出など
駅前広場や古墳広場の利活用、駅前広場への防火水槽・市備蓄倉庫の設置など
歩行者優先道路の歩行空間整備、駅を起点としたバリアフリー空間の形成など



注) パースは検討部会の意見を反映したイメージです。今後の関係各機関との協議・調整等により変更が生じます。

駅周辺整備イメージ【駅西側】

- 交流・防災空間の形成
- 駅東西の連携の強化
- 観光周遊ネットワークの形成

駅西口のオープンスペースの利活用、市備蓄倉庫の設置など
歩行者優先道路の歩行空間整備、駅を起点としたバリアフリー空間の形成など
葛葉稻荷神社の参道整備、観光案内サインの設置など



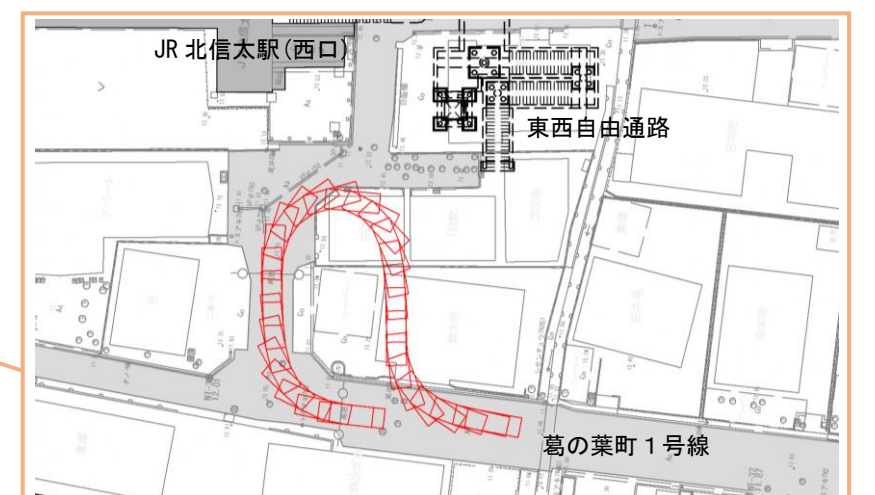
イベント利用(縁日等) プランター設置
■ オープンスペース(活用イメージ)



駐輪場 備蓄倉庫
■ 駐輪場・備蓄倉庫の設置(イメージ)



観光案内(マップ) 施設案内
■ 案内サインの設置(イメージ)



車両軌跡で照査した結果、現在の公共用地内では小型車が回転出来ないことが分かりました。また、新たに車両を誘導すると事故の危険もあり、歩道・自転車のためのスペースとすることが望ましいと考えられます。従って、市道間を連絡するクランク状の道路を計画しました。

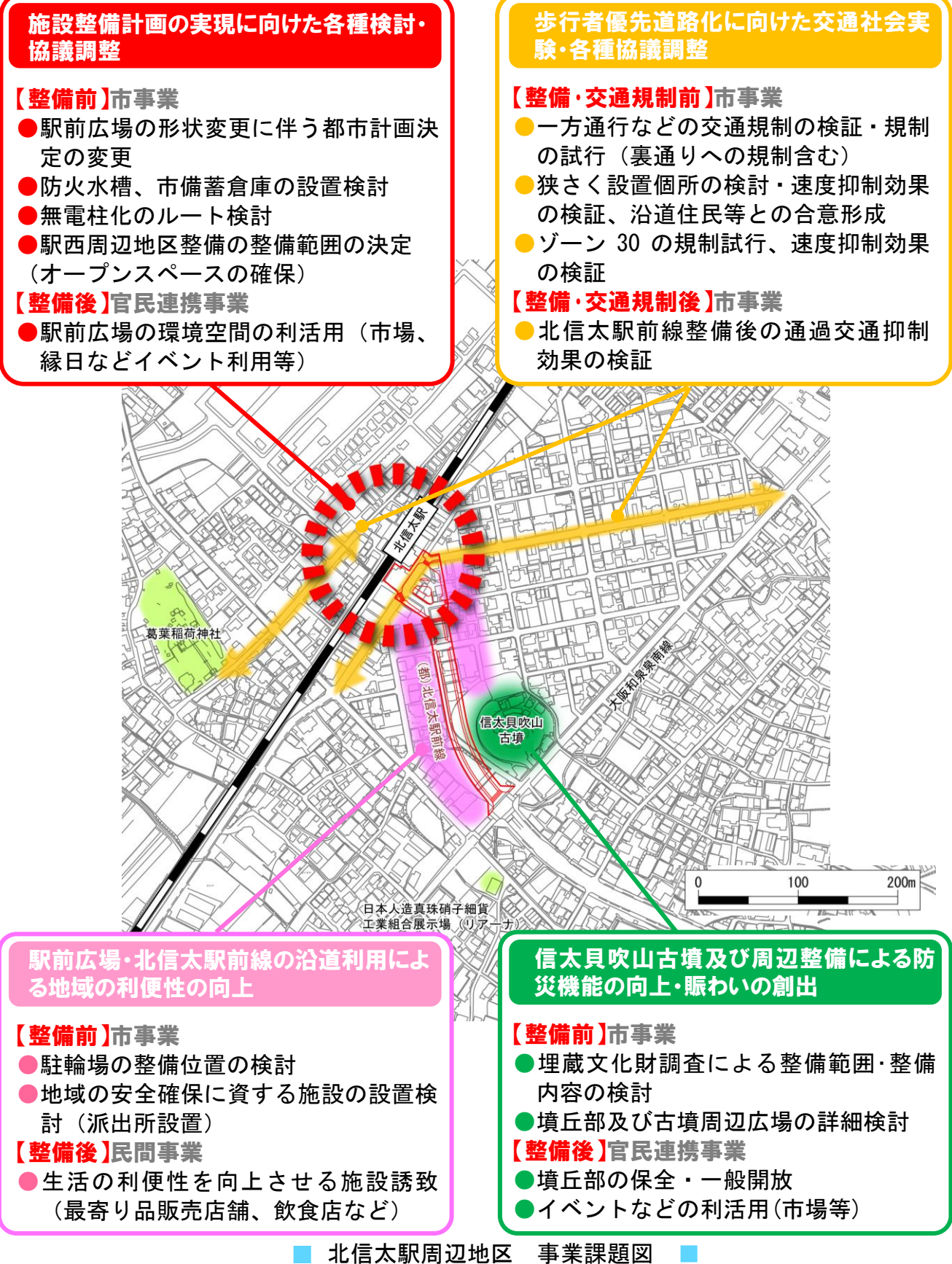
車両の回転スペースの設置について

注) パースは検討部会の意見を反映したイメージです。今後の関係各機関との協議・調整等により変更が生じます。

4. 今後の課題

●整備計画の内容については、短期（5年程度）で東西自由通路を整備し、中期（10年程度）で駅前広場を整備、長期（15年程度）で北信太駅前線を整備するとともに、駅周辺の安全対策としての歩行者専用道路化（交通社会実験の実施等）や防災・防犯対策も順次実施していきます。今後、計画の実現化に向け、関係機関等との協議調整・合意形成を図ります。

■ 駅周辺整備・地域活性化に向けたスケジュール ■



事業 (基本計画)		本計画での 決定事項	今後の工程	各事業のスケジュール(基本計画)		
				短期 期間 5 年間	中期 期間 5 年間	長期 期間 5 年間
まちづくり懇談会等の開催		周辺住民等との協議・調整の継続	事業進捗の報告・安全対策等の協議・調整	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
まず実現すべき事業	駅前広場の整備	整備の方向性 (デザイン計画)	設計・施工	用地取得・関係機関協議 ■ ■ ■ ■ ■	整備 →	
	北信太駅前線の整備	整備の方向性 (デザイン計画)	設計・施工	用地取得・関係機関協議 ■ ■ ■ ■ ■		整備 →
	駅前広場周辺道路の歩行者優先化	整備・交通規制の方向性	交通社会実験、設計・施工	沿道住民との協議調整 ■ ■ ■ ■ ■	交通社会実験・関係機関協議・整備 ■ ■ ■ ■ ■	整備 →
	東西自由通路のバリアフリー化	整備の方向性 (施設配置)	設計・施工	用地取得・整備 ■ ■ ■ ■ ■		
	市営駐輪場の建替	整備の方向性 (駅西側)	駅東側の位置の選定、設計・施工	仮設整備(既存施設撤去) →		用地取得・新設整備 ■ ■ ■ ■ ■
	駅西地区周辺整備	整備の方向性 (整備範囲想定)	整備範囲の決定、設計・施工	用地取得・関係機関協議 ■ ■ ■ ■ ■	整備 →	
将来にわたって実現すべき事業	信太貝吹山古墳の整備	整備の方向性 (周辺整備想定)	古墳埋文調査、整備範囲の決定、設計・施工		調査・用地取得・関係機関協議 ■ ■ ■ ■ ■	整備 →
	商工・観光関連施策(観光周遊ネットワーク等)	整備の方向性 (サイン設置)	観光周遊コースの設定、サインの計画・施工など		整備状況に応じて施策を検討 ■ ■ ■ ■ ■	整備 →
	まちづくり関連(都市計画変更・広場の利活用等)	駅前広場の方針 (形状変更)	都市計画決定の変更、広場等の利活用検討など	都市計画決定の変更 →	広場等の利活用など整備状況に合わせて施策を検討 ■ ■ ■ ■ ■	整備 →

※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(赤字部分:基本計画に加筆したもの)。

J R 北信太駅周辺地区 整備イメージ【鳥観図】

