

# 3 章 都市構造等に関する現状及び評価

## 3-1 公共交通アクセス性の現状及び評価

### 1) 評価における指標の基本的な考え方

#### (1) 指標A：公共交通の利用しやすさを表す指標

- ・任意の時刻に家を出て、公共交通に乗車するまでの期待時間で示します。
- ・具体的には以下を対象とします。

##### <鉄道駅>

- 南海本線：高石駅、羽衣駅、北助松駅（泉大津市）、浜寺公園駅（堺市）
- 南海高師浜線：伽羅橋駅、高師浜駅
- JR 阪和線：富木駅、北信太駅（和泉市）、鳳駅（堺市）
- JR 羽衣線：東羽衣駅

##### <バス停>

- ・本市はバスが運行されていませんが、周辺市町は運行されています。本市の市域から約 500m程度の範囲にあるバス停を拾い出し、アクセスポイントとします。
- ・当初計画時の調査では、福祉バスと南海バス通学用路線について、アクセシビリティとして考慮していませんでしたが、今回の調査では考慮して集計を行っています。

#### (2) 指標B：都市の中心部への利便性を表す指標

- ・任意の時刻に家を出て、都市の中心部に徒歩及び公共交通によって到着するまでの期待時間で表します。
- ・本市の場合、高石駅、羽衣駅、東羽衣駅、富木駅と、堺市の浜寺公園駅、鳳駅、泉大津市の北助松駅、和泉市の北信太駅を対象とします。

#### (3) 指標C：生活サービスの利便性を表す指標

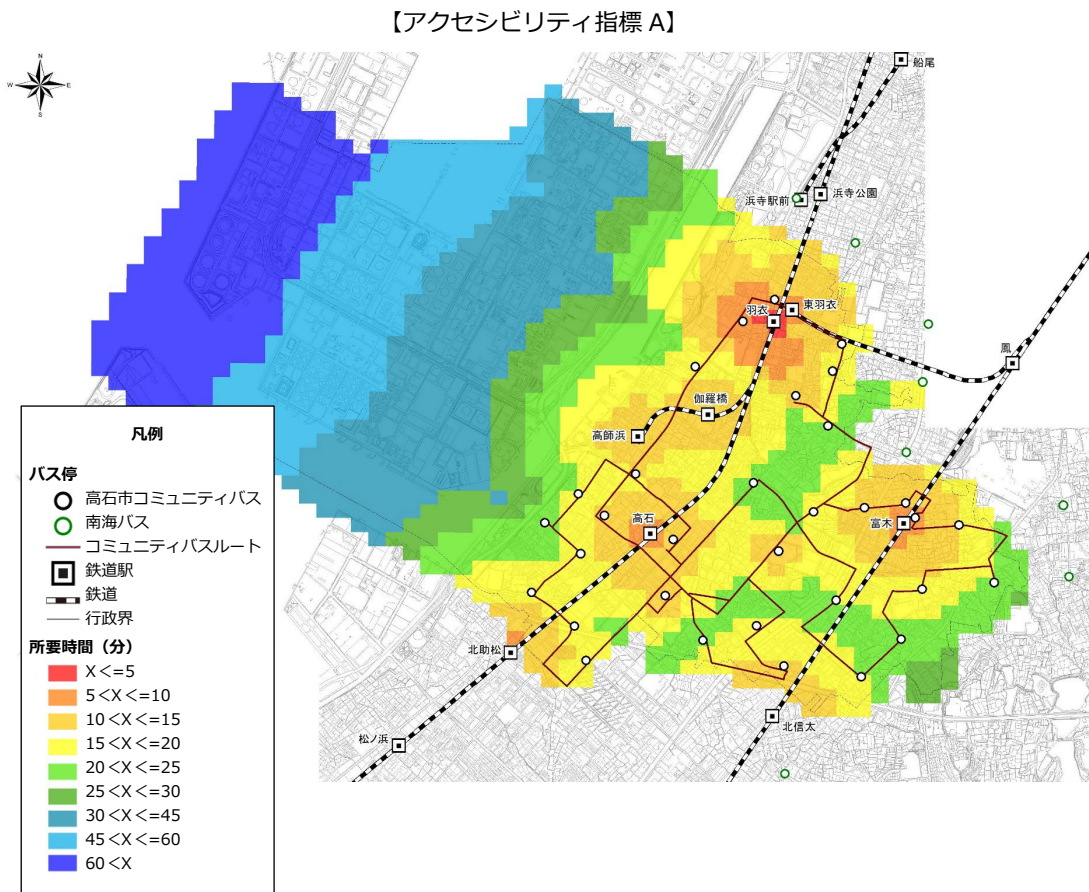
- ・任意の時刻に家を出て、対象とする生活サービスを提供する施設に徒歩及び公共交通によって到着するまでの最短の期待時間で表します。
- ・生活サービスの代表として、高石市、堺市、泉大津市、和泉市（遠方のものは対象としない）の一般病院（内科及び外科を有し、20 床以上の病床を備えた医療施設）とします。

### 3) 調査結果

指標 A、B、C のいずれについても、市域全域にわたり比較的高い評価結果が得られました。各指標の評価結果は下記に示す通りとなっています。

#### (1) 指標 A : 公共交通の利用しやすさを表す指標

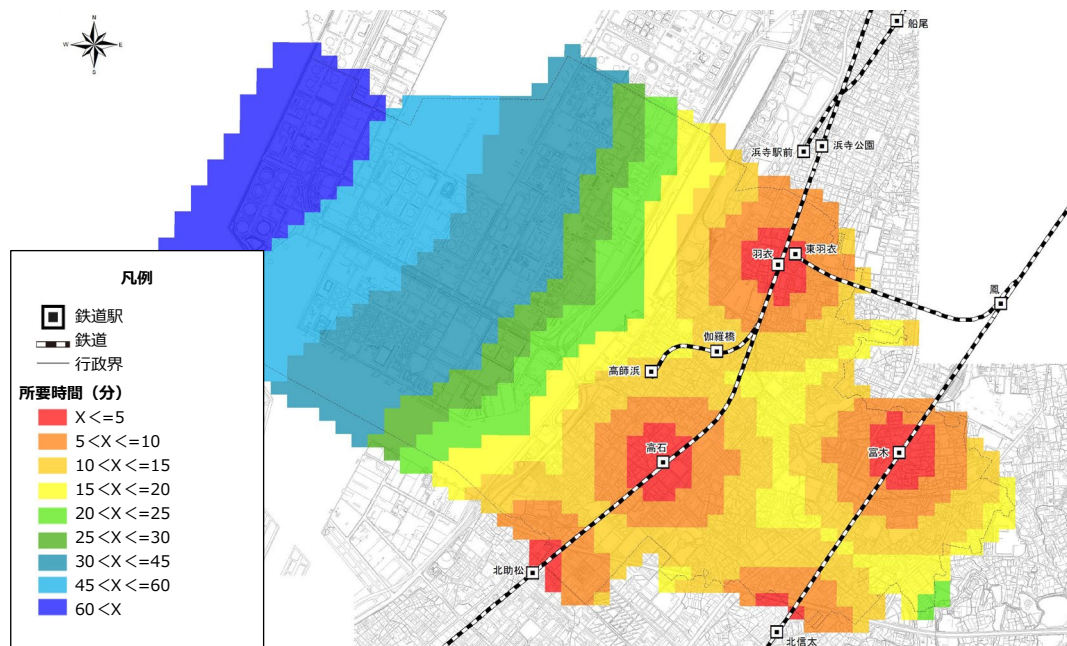
市街化調整区域の一部で鉄道駅まで 25 分以上 30 分未満となるエリアがみられるほかは、約 20 分以内で鉄道駅にアクセスできるエリアが多くみられます。そのため、徒歩もしくは自転車でのアクセス性は高いと評価できます。



## (2) 指標 B : 都市の中心部への利便性を表す指標

都市の中心部として位置づけられる駅周辺へは、いずれのエリアからもおおむね 20 分以内で到達できます。そのため、徒歩もしくは自転車でのアクセス性は高いと評価できます。

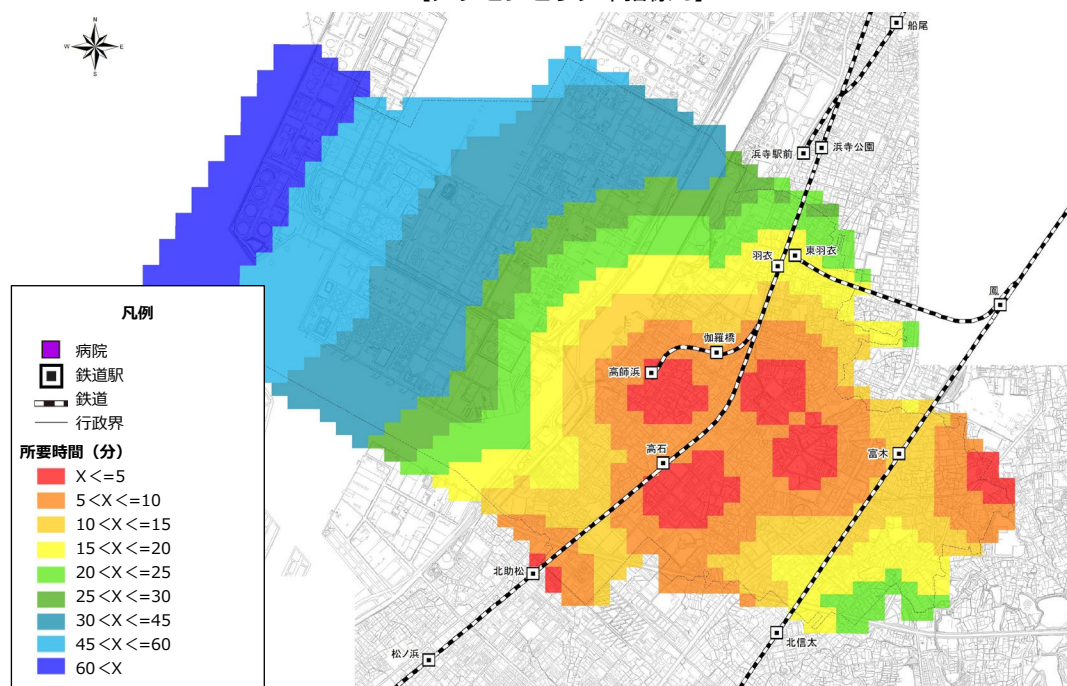
【アクセシビリティ指標 B】



## (3) 指標 C : 生活サービスの利便性を表す指標

生活サービス施設の代表として挙げた病院へは、市域のほぼ全域において 20 分以内で到達できる結果となり、徒歩や自転車でのアクセス性は高いと評価できます。

【アクセシビリティ指標 C】



## 3-2 都市構造に関する現状及び評価

「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」をもとに、都市全体における現状を調査し、都市構造における評価を以下の通り整理します。

### 1) 評価における基本的な考え方

国土交通省では平成 29 年（2017 年）に「都市モニタリングシート」を公表し、都市構造が評価できるレーダーチャートの作成が可能となっており、以下に示す都市類型別平均値との比較が可能となっています。

【設定されている都市類型】

| No. | 区 分          | 定 義                                                                                           | 対象市町村数   |
|-----|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| 1   | 三大都市圏        | 1) 首都圏整備法に定められた、既成市街地、近郊整備地帯<br>2) 中部圏整備法で定められた、都市整備区域<br>3) 近畿圏整備法で定められた、既成都市区域、近郊整備区域を含む市町村 | 288 市町村  |
| 2   | 政令指定都市       | 上記 1 以外の政令指定都市                                                                                | 10 市     |
| 3   | 40 万超～70 万以下 | 上記 1、2 以外で、人口規模 40 万人超～70 万人以下の市町村                                                            | 13 市     |
| 4   | 10 万超～40 万以下 | 上記 1、2 以外で、人口規模 10 万人超～40 万人以下の市町村                                                            | 118 市町村  |
| 5   | 10 万以下       | 上記 1、2 以外で、人口規模 10 万人以下の市町村                                                                   | 1290 市町村 |

出典：国土交通省「都市モニタリングシート」

[https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi\\_tosiko\\_tk\\_000035.htm](https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000035.htm)

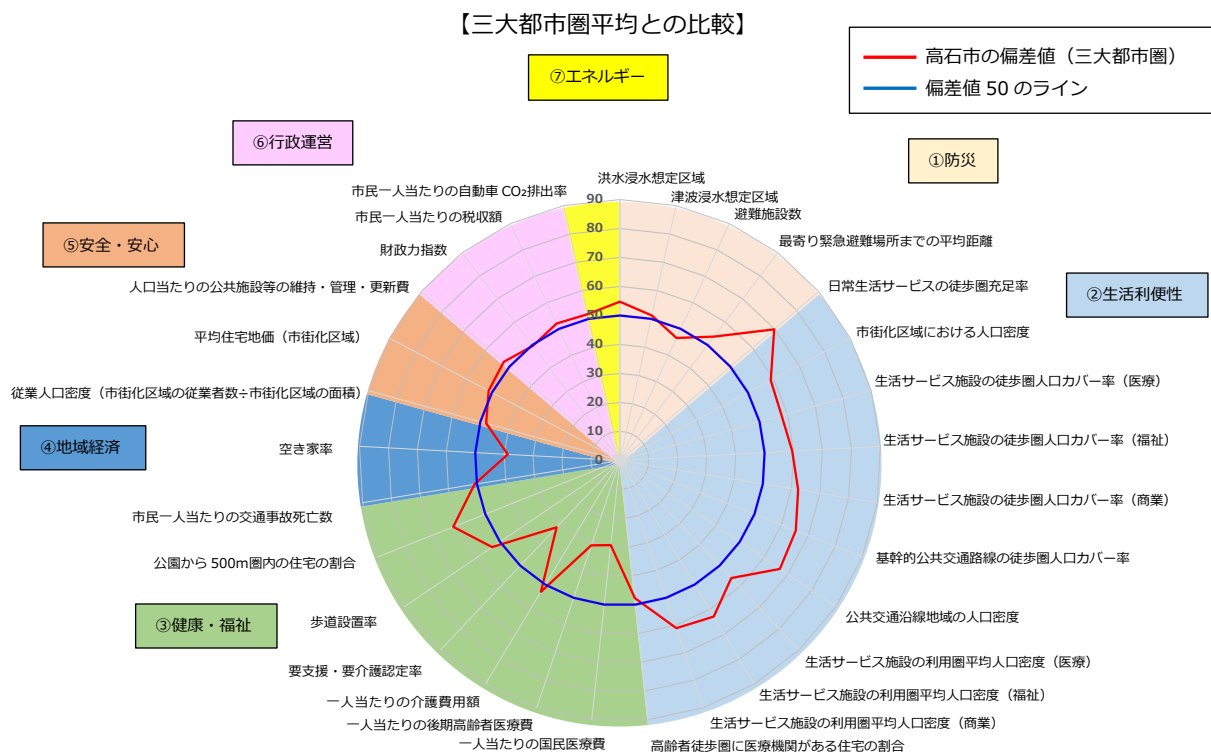
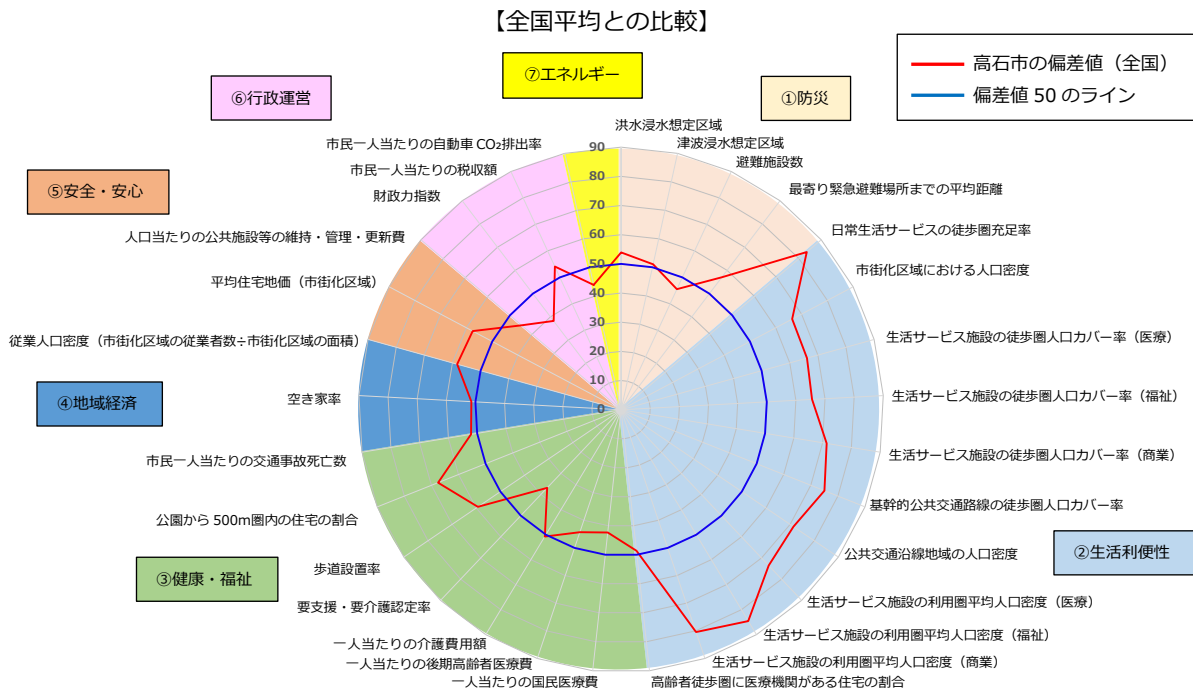
本調査では、全国平均、三大都市圏との比較を行います。

【比較対象都市と比較の視点・内容】

| 比較対象とする都市類型・都市 | 比較の視点             | 比較内容                                |
|----------------|-------------------|-------------------------------------|
| 全国             | 全国の都市における位置づけの再確認 | ● 現行計画での評価項目<br>● 最新版のモニタリングシートでの指標 |
| 三大都市圏          | 三大都市圏における位置づけの再確認 |                                     |

## 2) 都市構造に関する評価結果

全国平均及び三大都市圏平均の数値との本市の比較結果は以下の通りとなります。



# 4 章 立地適正化の基本的な方針

## 4-1 都市づくりで重視すべき課題

本市の現状や社会潮流、市民意向を踏まえ、都市づくりにおいて重視すべき課題を以下に整理します。

### (1) 人口減少と少子高齢社会

- 人口減少、少子高齢化が進行する状況において、人口の伸びの停滞等と少子高齢化へのまちづくり対策として、都市の新しい活力や活気をどのように作り出していくかが課題となる
- 高齢者は移動範囲が限られるため、徒歩生活における生活関連施設や福祉・サービス施設、交流施設等の維持や確保が求められる

### (2) スtock転換の時代

- 急激な人口増加や、医療・福祉や市民文化活動等への市民ニーズに対応し、公共施設や文化施設等の整備を行ってきたが、少子高齢化の進展等により市民ニーズが変化していくことが予想される
- 新たな市民ニーズに対して、既存施設の用途転換等、これまで投資されたストックを有効に活用していくことが求められる

### (3) 市民参加のまちづくり

- 人々の価値観が多様化・高度化してきている中で、市民のライフスタイルも多様化してきており、女性や高齢者の社会進出、生涯学習やボランティア活動への関心の高まり、健康の維持や増進等、**市民を主体とした活動の場の提供が求められている**
- **ダイバーシティ**に対応していくために、これまでの地域のまちづくり活動やボランティア活動、NPO活動等への市民の活発な社会参加に加え、**各種活動の担い手育成や、住民や行政それぞれがともに考え、パートナーとして協力して取り組む協働のまちづくりが求められる**

### (4) 環境と共生する都市・地域づくり

- 地球温暖化による気候変動に対し、2050年のカーボンニュートラルの実現に向けて、特に臨海コンビナートを有する本市においては、今後国際的にも環境への負荷の少ない持続可能な社会の形成が求められている
- 都市・地域づくりにおいては、**臨海部の省エネルギー・再生エネルギー化等産業構造の変換を図り、広域を含め残された自然環境を出来るだけ保全するとともに、公園・緑地や建物の屋上緑化等の新たな緑化手法により、環境に対する負荷を軽減し、持続可能なまちづくりが求められる**

### （５）災害に強い都市づくり

- 近年、大型台風や線状降水帯による水害や土砂災害、大規模地震や津波等の自然災害が各地で頻発している
- 今後、南海トラフ地震・津波や直下型の上町断層帯地震等が想定されることから、これまで同様ハード・ソフト両面において、災害に強く、安全な都市づくりを進める

### （６）安心して暮らせるコミュニティづくり

- 近年、無差別凶悪犯罪の増加や、特殊詐欺や知能犯の増加、犯罪の低年齢化が進んでおり、防犯という観点からの都市づくりの視点が重要となってきた
- 本市では、これまで様々な地域活動が活発に行われており、防犯・交通安全協会等による人と人とのつながりが強い地域社会を形成し、安全・安心のまちづくりを進めてきたが、今後、少子高齢化の進展により高齢者・子育て世代や単身の世帯が増えてくることが予想されることから、日常的な防犯面でも安全で、安心して暮らせる社会基盤を整え、引き続き防犯のコミュニティづくりを支援していくことが求められる

### （７）都市基盤の活用

- 本市においては、南海本線・高師浜線連続立体交差事業の事業進捗に伴い、関連する都市計画道路の整備が進んでいる
- 今後、これらの都市計画道路の整備に伴い、沿道の市街地についてもこの連立事業の効果を活かし、若年層の定住促進に合わせ住環境の整備をすべく、土地の高度利用も含めたより一層の有効活用を誘導していくことが求められる

### （８）駅周辺における都市核の魅力の向上

- 本市では、高石駅、羽衣駅、富木駅の主要３駅を中心に、これまで商業サービス等の施設が集積し、コンパクトな徒歩型の生活圏が形成されていたが、近年、幹線道路沿いに沿道型商業サービス施設の立地が進んでいる
- 今後、駅周辺における都市の魅力を向上させていくためには、商業の活性化だけでなく、それぞれの駅周辺の立地環境を活かし、多世代交流や文化活動、子育て等にぎわいを創出する多様な都市機能が複合的に集積した都市核づくりが求められる

### （９）低未利用地の活用と適正な誘導

- 近年、本市においては、浜寺水路沿いの市民会館跡地や図書館跡地等の市有地や、企業の社宅跡地等の低未利用地が発生してきている。また、市域東部の市街化調整区域においては、農地以外の駐車場や倉庫等が増え、沿道のスプロール化が進みつつある
- 今後、これらの低未利用地において、都市にとって望ましい方向に土地利用の転換を誘導し、住居と自然環境を調和させながら、地域全体の活力再生に活かしていくことが求められる

## 4-2 都市づくりの目標

---

まちづくりの基本理念を実現していくために、都市づくりの目標と主な取組を以下のように設定します。

### 1) 持続可能で主体的な都市づくり

都市としての効率性の向上を図り、人口減少局面においても、市民の利便性が確保され、環境にも優しいコンパクト・プラス・ネットワークを推進します。都市経営において、持続可能な都市づくりを実現するためには、様々な主体が担い手となって地域の取組に参加することが重要であるため、産官学民の連携や様々な人々が参加できる都市づくり体制の構築を図ります。また、自然環境と共生することで、地球環境にやさしいまちづくりを推進します。

### 2) 安全で安心な都市づくり

激甚化する災害に備え、都市基盤等の強靱化や生活の安全性の確保に向けた対応、計画的な土地利用誘導、安全に避難できる環境の整備等による防災・減災都市づくりを推進し、都市のレジリエンス（災害に対する抵抗力・回復力）の向上を図ります。また、市民の日常的な自助・共助等の取組による協力体制の構築等を推進し、防災力と防犯力の向上を図ります。

### 3) 快適で居心地のよい都市づくり

居心地のよい歩きたくなるまちなかづくりを実現するため、交通ネットワークの形成や地域の歴史・文化・景観を生かした市民が便利で快適に過ごせる空間づくりを推進し、全ての世代が居心地のよさを感じることができる都市環境の向上を図ります。愛着が持て、市内で生活が完結できる住環境や、全ての人にやさしいユニバーサルデザイン等によりウォークアブルで良質なまちづくりをめざします。

### 4) 賑わい・活力が未来につながる都市づくり

新たな生活様式に柔軟に対応しつつ、駅周辺における個性を生かした各駅の、駅を中心とした魅力ある都市核づくりや、都市核以外の市域におけるにぎわいや憩いの場づくり、臨海部における産業活力の維持、ICT等の先端技術の活用による次代の賑わい・活力ある都市づくりを推進します。

## ■都市づくりの目標設定フロー図

## 都市づくりで重視すべき課題

- |                     |                       |
|---------------------|-----------------------|
| (1) 人口減少と少子高齢社会     | (6) 安心して暮らせるコミュニティづくり |
| (2) ストック転換の時代       | (7) 都市基盤の活用           |
| (3) 市民参加のまちづくり      | (8) 駅周辺における都市核の魅力の向上  |
| (4) 環境と共生する都市・地域づくり | (9) 低未利用地の活用と適正な誘導    |
| (5) 災害に強い都市づくり      |                       |

## まちづくりの課題

■都市としての効率性の維持・向上

■安全な都市としての暮らしの確保

■子育て層から高齢者層まで快適に暮らせる都市としての魅力向上

■拠点周辺における活力の維持向上

## 都市づくりに配慮すべき社会的潮流

- サステナブル（持続可能）な社会の形成
- 新たな価値観や生活様式の変化
- 超スマート社会（Society5.0）への変革
- ダイバーシティ、地域共生社会の推進
- 自然災害の激甚化・多発化と防災意識の高まり
- シェアリングエコノミー（共有経済）の更なる普及拡大

## 上位計画の動向

- 南部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
- 高石市第5次総合計画
- その他の上位、関連計画

## 改定の視点

- 新たな時代に柔軟に対応できるマスタープランとしての見直し
- 多様化複雑化したニーズに対応した、多様な主体の参画に向けた見直し

## 都市づくりの目標

1. 持続可能で主体的な都市づくり

2. 安全で安心な都市づくり

3. 快適で居心地のよい都市づくり

4. 賑わい・活力が未来につながる都市づくり

## 4-3 将来の都市構造

---

主要3駅周辺を中心とする各地域の交通条件や土地利用の特性等を踏まえ、次のように周辺都市との連携による「都市軸」と特徴的な「生活圏」とを柱に、本市のまちづくりの骨格となる都市構造を設定します。

### 1) 都市をつなぐ広域的な都市軸の形成

#### (1) 高石都市交流軸

- ・本市の産業の中核をなす臨海部と生活の場となる内陸部とを有機的に結び、市域全体として魅力的なまちの形成と産業機能の活性化を図るために、人・物・情報のネットワークとして「高石都市交流軸」の形成に取り組めます。
- ・芦田川沿いを軸として、水辺空間の親水性の向上や桜等を生かした遊歩道の整備等により、浜寺公園等と一体的に水と緑の憩いネットワークの形成を進めます。

#### (2) 広域連携軸

- ・鉄道や道路等を軸とした本市と周辺市とを結ぶ都市活動の主要な流れを創りだし、周辺市との交流・連携を目指すネットワークとして「広域連携軸」の形成に取り組めます。
- ・行政だけでなく、市民や企業・事業所等の活動が市域を越えて展開されるような環境づくりを進めます。

## 2) 3つの都市核の形成と特徴的な生活圏の充実

本市域の内陸部は、高石駅、羽衣駅、富木駅の主要3駅を中心にコンパクトな生活圏が形成されています。各生活圏の中心となる主要駅周辺においては、交通条件や各種都市機能の集積、周辺の都市開発等の動向を踏まえながら、それぞれ特徴のある拠点づくりを促進します。

### (1) 高石駅周辺都市核

- ・高石駅周辺は、広域的な商業・業務・サービス機能、市全体を対象とした文化・交流機能等の集積を進め、本市の南の玄関口となる都市核としての充実を図ります。

### (2) 羽衣駅周辺都市核

- ・羽衣駅周辺は利便性が高く、交通結節点である地域特性を活かし、個性的で魅力ある商業・サービス機能、大学と地域とが協働する交流機能等の集積を進めるとともに、浜寺公園や浜寺水路等の良好な居住環境による子育てしやすい地域として本市の北の玄関口となる都市核としての充実を図ります。

### (3) 富木駅周辺都市核

- ・富木駅周辺は、周辺地域での開発インパクトを駅周辺に取込むように、車や人の動線を強化し、周辺市の開発と相互に連携・補完しあう商業・サービス機能の集積を推進し、本市の東の玄関口となる都市核としての充実をめざします。

### (4) 行政・交流ゾーン

- ・市役所周辺は、行政サービスの中心地としての機能の維持・保全を基本とし、市民が集い交流できる機能と併せて充実を図ります。

### (5) 水と緑の憩いゾーン

- ・浜寺公園等の大規模な公園や芦田川等の水辺空間を中心に、水と緑に触れることのできる環境の維持・保全に努め、にぎわいと憩いの場を創出します。

### (6) にぎわい・集いゾーン

- ・浜寺水路やスポーツ施設等が集積することにより、地域の活性化を行い、周辺地域からの集客を図り、にぎわいを創出します。

### 3) 都市核及び市内のネットワーク形成

#### (1) 基幹的な公共交通軸

- ・南海本線、南海高師浜線、JR 阪和線、JR 羽衣線の鉄道網を基幹的な公共交通として位置づけ、国・府・鉄道沿線自治体や公共交通事業者との連携により、鉄道沿線を中心としたまちづくりを推進し、各駅周辺における交通結節機能の向上や連続立体交差事業と併せた鉄道利便の向上を図ります。

#### (2) 補完的な公共交通

- ・市内の各地域と市役所、高石駅、羽衣駅、富木駅をつなぐ福祉バスネットワークを補完的な公共交通として位置づけ、オンデマンドによる送迎等、バスによる移動環境の向上を図ります。
- ・羽衣バスターミナルから臨海地域への通勤輸送手段として民間事業者により運行されている一般路線バスについても補完的な公共交通として位置づけます。

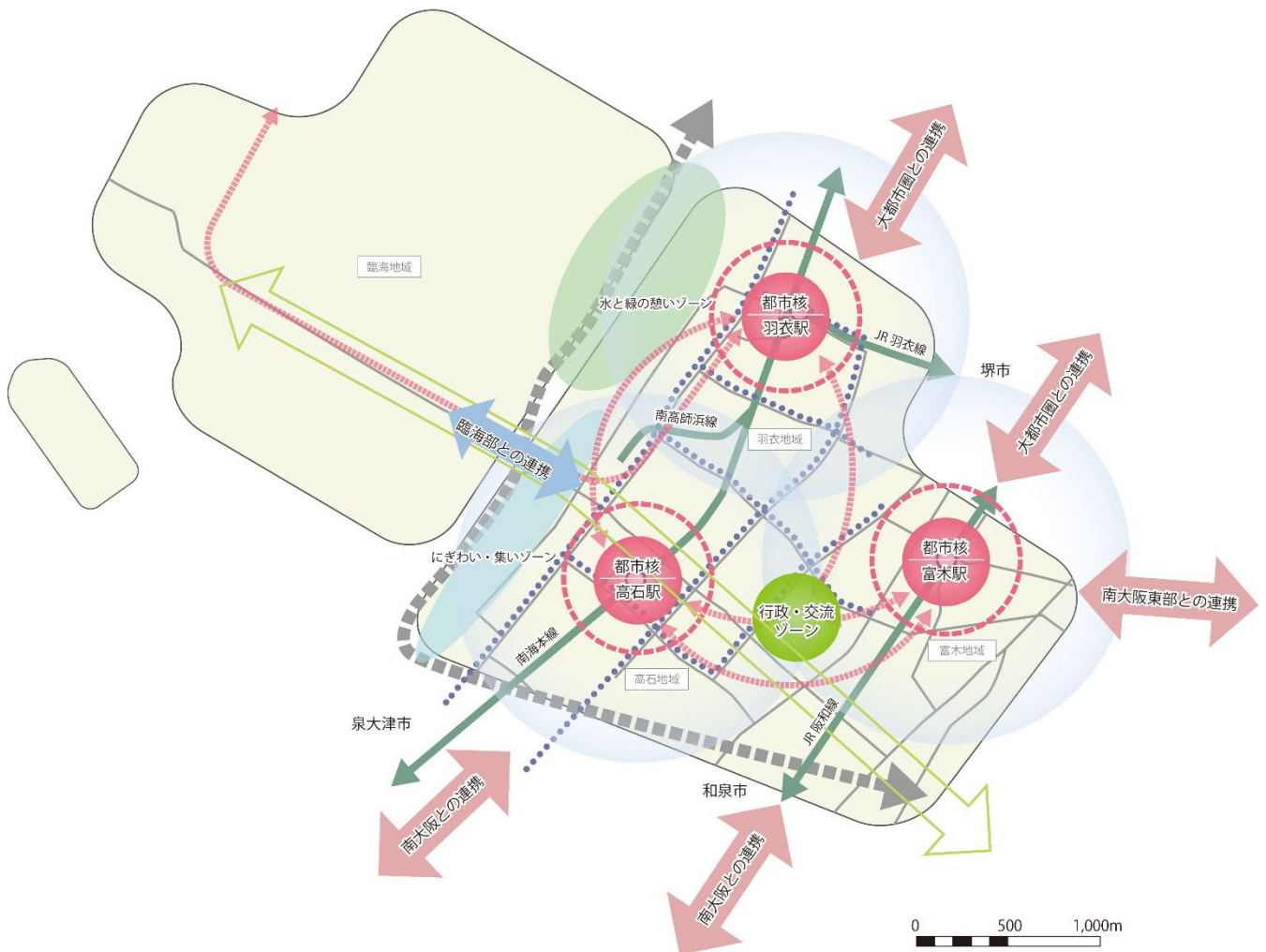
#### (3) 自転車ネットワーク

- ・市内の各所をネットワークする自転車利用の主要路線を自転車ネットワークとして位置づけ、自転車通行空間の創出や駐輪場の充実、自転車交通ルールの徹底等のソフト施策により、自転車による移動環境の向上を図ります。

#### (4) ウォーカブルネットワークエリア

- ・高石駅、羽衣駅、富木駅の拠点から 400m圏内を「拠点ウォーカブルネットワークエリア」として位置づけ、拠点周辺にふさわしい居心地のよい歩きたくなるまちなか環境づくりを進めます。
- ・各都市核から 1km圏内を「都市内ウォーカブルネットワークエリア」として位置づけ、ウォーキングロード等の整備による連続性のある歩行環境の整備を進めます。

【本市の将来都市構造図】



| 凡 例                 |                     |  |            |         |  |
|---------------------|---------------------|--|------------|---------|--|
| 拠点                  | 都市核                 |  | 広域連携軸      | 高石都市交流軸 |  |
|                     |                     |  |            | 広域連携軸   |  |
| ネット<br>ワーク軸<br>・エリア | 基幹的な公共交通軸           |  | 行政・交流ゾーン   |         |  |
|                     | 補完的な公共交通            |  | 水と緑の憩いゾーン  |         |  |
|                     | 自転車ネットワーク           |  | にぎわい・集いゾーン |         |  |
|                     | 拠点ウォークアブルネットワークエリア  |  | 広域幹線道路     |         |  |
|                     | 都市内ウォークアブルネットワークエリア |  | 都市計画道路等    |         |  |

## 4-4 立地適正化の基本的な方針（ターゲット）

都市づくりの主要課題、まちづくりの基本的な考え方を踏まえ、コンパクト・プラス・ネットワークを実現するための立地適正化計画の基本的な方針（ターゲット）を以下の通り設定します。

### 基本方針 01

対応課題：① ② ③

#### 地域の特性を踏まえた都市核の形成

- 周辺市町との連携・役割分担や既存施設との整合、デジタル化の急速な進展やニューノーマルへの対応等をはじめとする近年の社会情勢の変化への対応を図りつつ、3つの主要駅及び周辺地域の特性を踏まえた、都市機能の誘導を図ります。
- 中心的な都市機能の設定にあたっては、子育て世代の利便性が向上する施設や高齢者世代が魅力を感じる施設、また子どもから高齢者まで多世代間の交流ができる施設の維持・誘導を図り、多様な誘導施設と連動した拠点機能の形成を図ります。

### 基本方針 02

対応課題：② ③

#### 駅を中心とした居住地域の維持

- 拠点性を高め、拠点と拠点を公共交通でつなぐコンパクト・プラス・ネットワークの考え方を示す将来都市構造に基づき、地域の安全性に配慮しながら多様な都市核の誘導施策と連動した、都市核を中心とする利便性の高い住環境の維持を目指します。

### 基本方針 03

対応課題：① ② ③

#### 「“健幸”のまち」を目指した、歩いて暮らせるまちづくり

- 「コンパクトな市域」という特性を活かし、駅周辺の整備事業や高架化事業によって、全ての世代が快適に歩いて楽しめる、歩きたくなる、歩いてしまうウォーカブルなまちづくりを推進します。

## 基本方針 04

対応課題：① ② ③

## 低未利用地や空き家、空き店舗の活用による都市活力の向上

- 「高石市空き家バンク」制度をはじめとする多様な流通・利活用促進の取り組みを図るとともに、駅周辺で取り組むまちづくりとの連動や駅周辺のポテンシャルを活かした取り組み推進により、都市の活力向上に資する都市核の拠点性の向上を目指します。
- 駅周辺については、低未利用地の集約化や広場等への活用等の多様な利活用の方向性を検討します。

## 基本方針 05

対応課題：② ③ ④

## 安全・安心な都市の形成に向けた防災まちづくり

- 想定される様々な災害に対応するとともに、中長期的に居住者の安全を確保するハード・ソフト両面の取り組みにより、子どもから高齢者まで誰もが安心して暮らせるまちづくりを目指します。
- 国土強靱化計画や地域防災計画と連動するとともに、市民の意見を踏まえた避難環境の拡充や住宅の防災性向上をはじめとする効率的・効果的な防災・減災対策に取り組めます。

## 参考

## ■ 対応するまちづくりの課題（再掲）

- ① 都市としての効率性の維持・向上
- ② 子育て層から高齢者層まで快適に暮らせる都市としての魅力向上
- ③ 拠点周辺における都市の活力の維持向上
- ④ 安全な都市としての暮らしの確保

## 4-5 誘導・ネットワーク形成の方針（ストーリー）

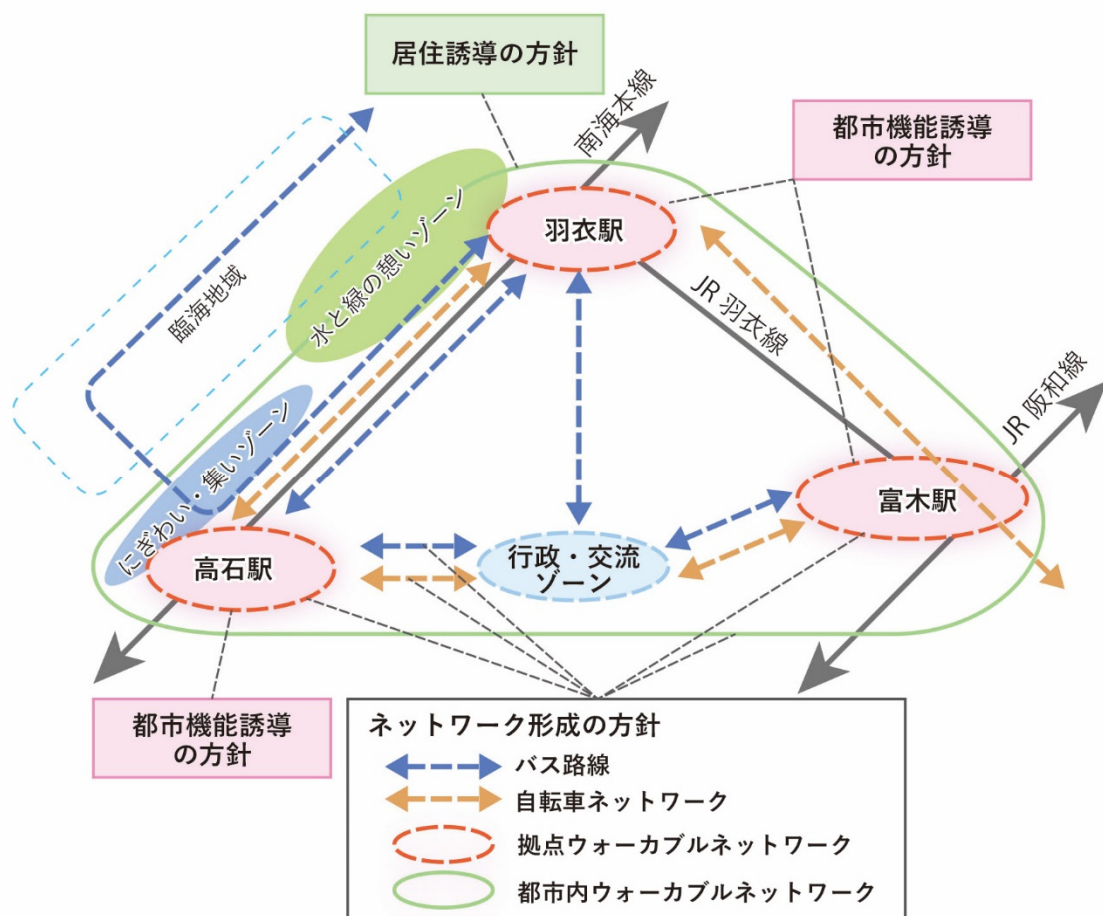
立地適正化の基本的な方針（ターゲット）を踏まえ、都市が抱える課題をどのように解決するのか、どのような機能を誘導するかについての方針を「誘導・ネットワーク形成の方針（ストーリー）」として以下に示します。

### 1) 誘導・ネットワーク形成の方針の考え方

本市は3つの鉄道駅を中心としたコンパクトな生活圏が形成されていることが特徴です。そのため、都市核を中心とした都市機能と居住の誘導に関する方針を定めるほか、コンパクトであるからこそ鉄道駅からの歩いて暮らすことができるまちづくりの考え方を整理することが必要です。

本計画では、都市核を中心とした「都市機能の誘導方針」、「居住の誘導方針」のほか、都市核や行政・交流ゾーンをつなぐバス路線や自転車ネットワーク、都市核やその周辺で歩いて暮らせるウォークアブルネットワークについてとりまとめた「ネットワーク形成の方針」を課題解決に向けた戦略として位置づけます。

【誘導・ネットワーク形成の方針のイメージ】



## 2) 都市機能誘導の方針

3 駅の都市核に誘導する都市機能については、地域特性を踏まえた特色ある都市機能の誘導を図ります。

### (1) 高石駅周辺

- 高石駅周辺には、商業機能や医療機能、福祉機能、アプラたかいしにある大ホールや図書館等の文化機能等、高度な都市機能が集積しています。
- 「職・住・遊と交わるまち 高石地域」の実現に向けた中心の拠点として、広域的な商業・業務・サービス機能、全市民の利用を想定した文化・交流機能、並びに子育て支援等の日常生活の利便性を高める都市機能の誘導を促進します。
- 高石駅周辺については、地域の将来像「人がつながる、集う場となる、ひらかれた駅前」実現に向けて、まちづくりの4つの目標「駅前商業の活性化」、「住みやすいまちづくり」、「公共空間の再構築」、「官民の協働」で示される取組を推進します。
- 高石駅周辺では、多様な担い手による低未利用地や空き家、空き店舗を活用した小さな活動がみられます。このような取組や産官学民の連携・協働を促すプラットフォームを形成し、地域内の取組としてのネットワーク化を促進することにより、地域全体の価値の向上を目指します。また、高石駅前周辺地区の取組との連動を促し、居心地がよく歩きたくなるまちなかを目指した都市核としての拠点性の向上を図ります。

### (2) 羽衣駅周辺

- 羽衣駅周辺は、商業機能や医療機能、子育て支援機能や交流センター等の文化機能等、多様な都市機能が集積しています。また、南大阪の通勤通学における中継点である羽衣駅、東羽衣駅が立地しており、南大阪の玄関口として機能しています。
- 「みずと育む文教のまち 羽衣地域」の実現に向けた拠点として、地域周辺に立地する大学や専門学校等の教育施設や地域、民間事業者等の官民連携による交流拠点づくりを推進します。
- 駅前広場や駅周辺の都市基盤のバリアフリー化等、居心地がよく歩きたくなるまちなかづくりを推進します。

### (3) 富木駅周辺

- 富木駅周辺は、日常生活の利便性を高める商業機能や医療機能、金融機能が立地しており、地域住民の日常生活における拠点として機能しています。また、駅北側の隣接市には大規模商業施設が立地しており、好立地な環境に位置しています。
- 「新技術と環境と居住が融合するまち 富木地域」の実現に向けた拠点として、隣接市の大規模商業施設の立地エリアまでを捉えた上で、地域の居住利便性を高める都市機能の誘導を促進します。
- 駅を中心とした、日常生活において居心地がよく歩いて楽しめる駅前空間を創出していくことを目指します。

### 3) 居住誘導の方針

本市では限られた市域に住宅が集積して分布していることから、一定以上の人口密度を維持しています。今後、人口減少は進行するものの、市街化区域内の概ねの地域ではDID 地区以上の人口密度を将来的にも維持することが予想されます。

そのため、本計画では、居住利便性を高めるため、都市核周辺における都市機能誘導を核としながらも、安全に暮らすことができる住みやすい定住環境を創出するための施策を講じます。

#### 4) ネットワーク形成の方針

本市は3駅の都市核を中心とした限られた日常生活圏を形成しているコンパクトな都市であることが特徴です。そのため、都市核への徒歩やバス、自転車でのアクセス利便性も一定確保されています。本計画では、「公共交通」、「自転車」、「徒歩」の移動手段に応じたネットワークという視点から都市の居住性を高めることを目指します。

また、高石駅周辺では「高石駅周辺整備基本構想」において、駅周辺エリアの周遊性を高めることや駅東西の自由な往来を実現するためのウォーカブルな環境づくりに向けて取り組んでいます。

##### (1) ウォーカブルネットワークの形成

- 本市は東西約 6.1km、南北約 4.1km のコンパクトな都市であり、都市核間、都市核－行政・交流ゾーン間は高石駅－富木駅間の約 1.7km が最長となっています。また、鉄道駅利用者の来訪手段は自転車が最も多く、令和 2 年度（2020 年度）に実施した市民意向調査では、高石駅利用者は消費行動、余暇活動ともに自転車利用が多く、余暇活動では「自転車」と「徒歩」が合わせて約 8 割を占めています。また、羽衣駅へは「徒歩」での来訪が最も多く、次いで多い「自転車」を合わせると消費行動目的で約 9 割、余暇活動目的で約 6 割を占めています。
- 各都市核において、地域特性を踏まえたその地域ならではの居心地がよく歩きたくなるまちなかを実現するため、高齢者や障がい者など、誰もが居心地よく快適に暮らすことができるウォーカブルな環境づくりに向けた取組を推進します。
- 第 5 次高石市総合計画に掲げる「みんなが輝く育みと健幸の住みよいまち」の実現に向けて、歩きたくなる「道」として“健幸”ウォーキングロードの整備と利用の促進を図ります。

【各エリアにおけるウォーキングネットワークのイメージ】

| エリア   | イメージ                                                                                                                   |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 高石駅周辺 | 集積している多様な都市機能と連携するとともに、駅前広場や高架下空間、駅周辺の市有地・民有地、旧紀州街道沿道やエリア内の空き家・空き地を活用した多様な担い手による取組が連携し、エリアとしての居心地がよく歩きたくなる環境の創出を目指します。 |
| 羽衣駅周辺 | 交通利便性の高い立地を活かした商業・サービス機能や交流機能を集積し、それらの都市機能と連携した教育機関や民間事業者等による官民連携による交流拠点づくりを中心に居心地がよく歩きたくなる環境づくりを目指します。                |
| 富木駅周辺 | 隣接する商業施設へのアクセス性を高めるとともに、駅周辺に誘導する都市機能を含めた居心地がよく歩きたくなる環境の創出を目指します。                                                       |
| その他   | 浜寺公園やふるさと広場、鴨公園等、市内の憩いのエリアや都市核がネットワークされる“健幸”ウォーキングロードの整備を推進します。                                                        |

【高石駅駅前広場（東側）の整備イメージ】



出典：高石駅周辺整備基本構想（令和3年3月）

【高石駅駅前広場（西側）の整備イメージ】



出典：高石駅周辺整備基本構想（令和3年3月）

【“健幸”ウォーキングロードのイメージ】

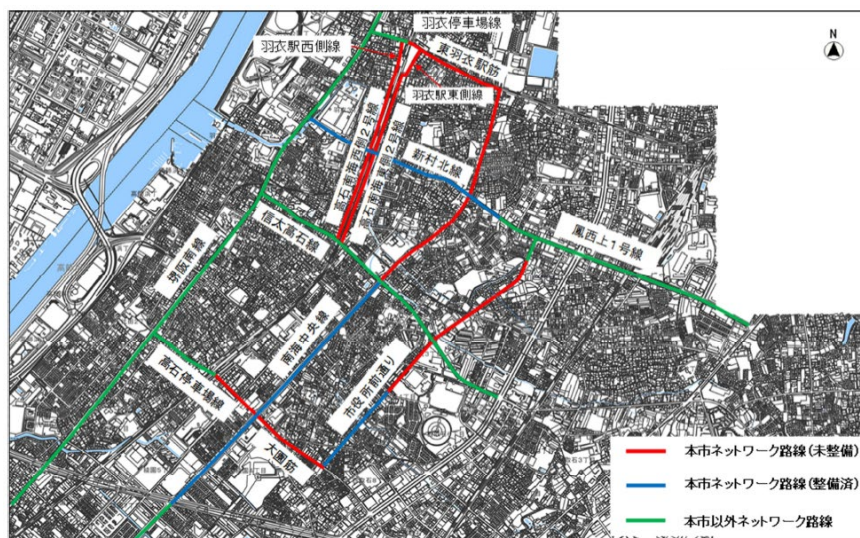


出典：「スマートウェルネスシティたかいし」基本計画（平成24年1月）

## (2) 自転車ネットワークの形成

- 自転車・歩行者がともに安全に通行できる環境づくりとして「高石市自転車ネットワーク計画」を策定し、自転車通行空間の創出や自転車事故減少に向けた取組を推進しています。
- 市内の各所をネットワークする自転車利用の主要路線を「自転車ネットワーク路線」として位置づけ、自転車通行空間の創出、自転車交通ルールの徹底等のソフト施策により、安全で快適に市内の都市核や行政・交流ゾーン、その他市内各所をネットワークする環境づくりを推進します。

【自転車ネットワーク路線図】



出典：高石市自転車ネットワーク計画（令和2年7月）

### (3) バスネットワークの形成

- 本市では、急速に進む高齢化へ対応するための地域包括ケアシステムの生活支援機能、及び障がい者や子育て層の方の安全・安心な移動機能として、福祉バスを運行しています。
- 市内の各地域と市役所、高石駅、羽衣駅、富木駅をつなぐ福祉バスネットワークを補完的な公共交通として位置づけ、今後もオンデマンドによる送迎など、バスによる移動環境の向上を図ります。
- 本市の産業拠点として位置づけられる臨海地域では、羽衣バスターミナルから一般路線バスが運行されており、こちらについても補完的なネットワークとして位置づけます。
- 市域の規模や市内移動手段の状況、自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行利便性を高める取組のほか、ウォーカブルな環境づくりに今後取り組むことを踏まえると、公共交通機能は徒歩・自転車通行のほか、福祉バスと民間事業者による通勤輸送のバスの運行による補完的な機能により、市内のネットワーク性は一定程度担保できていると考えます。そのため、公共交通に係る計画は、現時点では策定しないこととし、今後も補完的ネットワーク形成の維持・向上を図ります。ただし、今後、鉄道や福祉バスの利用状況等の公共交通を取り巻く情勢の変化がみられる場合、必要に応じて公共交通に関する計画策定に取り組めます。

【福祉バスの車両】



【福祉バスの運行路線】

