

羽衣駅周辺整備基本計画（案）

令和6年11月

高石市

目次

はじめに

第1章 基本方針.....	1
1. 前提条件（対象区域、基本構想および上位計画での位置づけ）.....	1
(1) 対象区域.....	1
(2) 上位計画・関連計画.....	6
2. 羽衣駅周辺地域の特性と課題.....	7
(1) 羽衣駅周辺地域の特性.....	7
(2) 取り組むべき地域課題.....	9
3. 目標とコンセプト ～羽衣らしさを大切にしまちづくり～.....	11
(1) 事業目標.....	11
(2) コンセプト ～“羽衣らしさ”とは～.....	13
(3) 羽衣駅周辺整備における基本方針.....	15
第2章 駅前広場及び周回道路の基本整備プラン.....	17
1. 基盤整備の考え方.....	17
2. 駅前広場の整備プラン ～どのようなシーンを誘導するか～.....	19
3. 具体的な整備の方向・イメージ.....	21
第3章 北ヤード及び羽衣通り整備の方向性.....	25
1. 北ヤード.....	25
2. 羽衣通り.....	27
第4章 まちづくりの戦略.....	28
1. 事業スケジュール.....	28
2. 「新しい組織」づくりに向けた取組み.....	29
3. 駅前広場等の整備を起点とするコトづくりとヒトづくり～段階的整備の進め方～.....	31

はじめに

令和5年3月に策定した「羽衣駅周辺整備基本構想」（以下、「基本構想」という）では、「羽衣駅周辺えきまち連携会議（2回開催）」、社会実験を踏まえ、南海羽衣駅を中心とした半径500mを対象区域とし、「ひととまちが交わる魅力づくり拠点」をコンセプトとするまちづくりの方向が示されました。

本基本計画は、基本構想で記されたまちづくりの方向性を踏まえ、市民が共感する魅力ある将来像と実現のための大まかな道筋を示すために策定しています。

基本計画の策定プロセスにおいては、現在および将来の羽衣を見据え、様々な利害関係者の意見や想いを集めることに努めました。具体的には市民公募により参加者を集めた「羽衣駅周辺まちづくりワークショップ」（以下、「市民ワークショップ」という）の開催、羽衣国際大学の学生を対象としたグループインタビューの実施、市民アンケート調査、えきまち連携会議の開催などです。

特に市民ワークショップにおいては、「羽衣に愛着を持ち」、「羽衣を良くしたい」と想う42名の市民が交流し活発な議論が繰り広げられました。熱量のある意見と建設的な提案が集まる場になるとともに、羽衣のまちづくりに「協力したい」と志のある数多くの人に出会う機会となっています。改めてご参加いただいた方々には感謝の意をお伝えしたいと思います。

今後、本市では“羽衣らしさを大切にしまちづくり”の実現に向けた第一歩として、駅前広場及び周回道路（以下、「駅前広場等」という）の事業化に着手します。駅前広場等に係る取り組みは空間整備にとどまらず、「〇〇をやりたい」という想いで人がつながるコミュニティ形成を大切にします。そして、そのコミュニティが周辺エリアの活性化にも寄与し、さらには羽衣駅周辺地域全体の魅力化へと波及するエンジンとなるよう、目標に向けたプロセスそのものを重視するまちづくりに協働で取り組んでいきます。

そのためには、より多くの市民の皆様、そして様々な企業や団体との連携・協働が不可欠です。今後、本基本計画で記したまちづくりのコンセプトと事業目標をご理解いただき、羽衣らしさの再構築に向けた本市の取り組みにご協力いただくことを心よりお願いいたします。

・

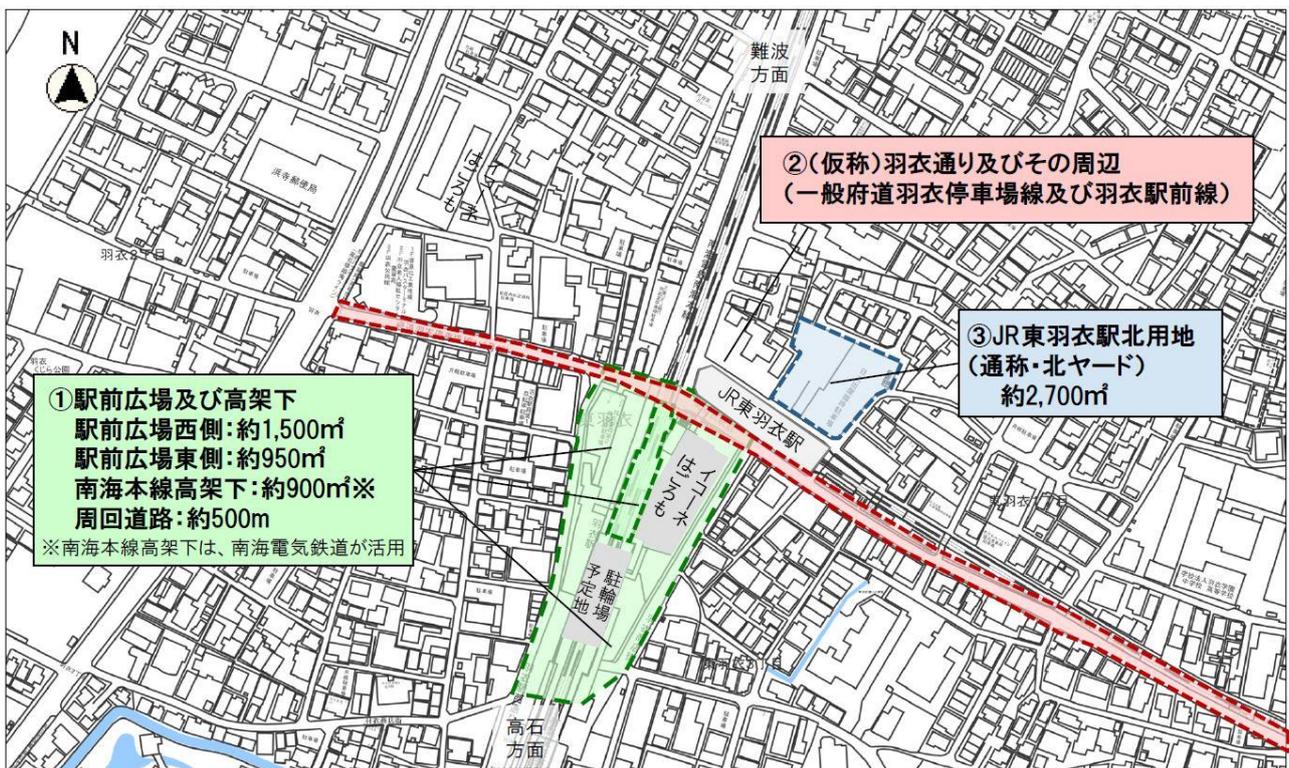
第1章 基本方針

1. 前提条件（対象区域、基本構想および上位計画での位置づけ）

(1) 対象区域

- 令和5年3月に策定した基本構想の対象区域は南海羽衣駅およびJR東羽衣駅を中心とした半径500m程度のエリアである。
- 本基本計画の対象区域は、次の3つのエリアとする（以下、「羽衣地域」という）。
 - ① 南海本線羽衣駅・駅前広場等および高架下
 - ② 府道羽衣停車場線および羽衣駅前線（以下、「羽衣通り」という）
 - ③ JR東羽衣駅北用地（以下、「北ヤード」という）
- なお、駅前広場等については早期に実現することが望ましいことから、本基本計画策定以降の事業推進に資するものとして整備目標等を定めた基本整備プランを策定している。

本基本計画の対象区域



1) 立地条件・周辺環境

■ 鉄道での交通利便性が高いエリア ～他地域から人を集める拠点性をもつ～

- ・ 南海羽衣駅は急行停車駅でなんば駅から15分、梅田から40分以内、JR東羽衣駅は天王寺駅から30分以内と大阪都心からアクセスでき、羽衣地域は鉄道での交通利便性が高い。
- ・ 南海羽衣駅（乗降客数：約2万人/日）およびJR東羽衣駅（乗降客数：約1万人/日）は、駅利用者の概ね半数が他地域からの来訪者であり、羽衣に人を集めるハブとして機能している。
- ・ 南海羽衣駅やJR東羽衣駅（以下、2駅という）は、臨海部で勤務する約8千人の従業者や羽衣学園および羽衣国際大学の学生（約2.7千人）の一部が利用している。

■ 土地利用、都市施設の立地

- ・ 2駅から半径500mの範囲は、概ね戸建て住宅を中心とした閑静な住宅街であり、生活支援機能については、スーパーマーケット3店舗など一定の商業機能が立地しており、日常生活利便性は確保されているエリアである。
- ・ 住宅街には小規模な飲食店が分散して立地する特性をもち、特に羽衣通り沿いには飲食店や物販店等の一定の集積がある。
- ・ なお、公共施設はパンセ羽衣（羽衣公民館・慶翠苑）、東羽衣公民館およびイコーネ羽衣に入居する羽衣子育て支援センターに限られる。また浜寺公園以外の都市公園がない地域である。

2駅から半径500mのエリアの都市施設等



注) 紫色の網掛け部分は用途地域が近隣商業地域であるエリアを示す。

資料) 「羽衣駅周辺整備基本構想」(令和5年3月)より引用。

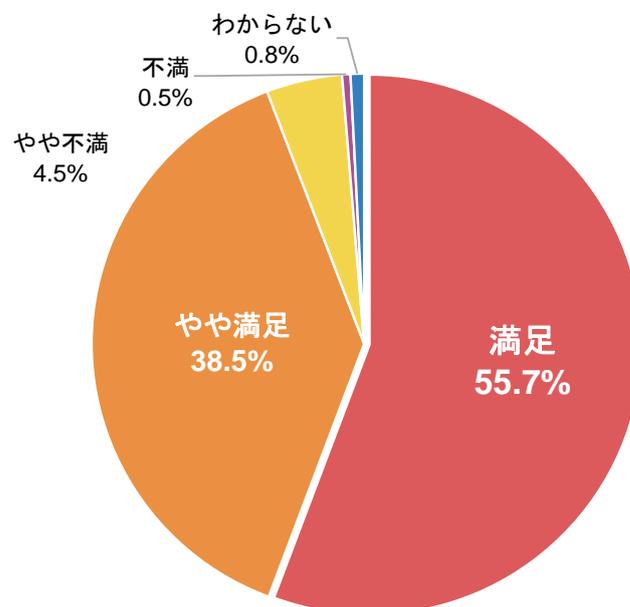
■ 周辺の交通状況

- ・ 羽衣駅前線は国道 26 号と堺阪南線をつなぐ道路となっており、自動車交通量は少ない。
- ・ 高石市内のバスの運行状況については、臨海部と市内をつなぐ一般路線バス「高石堺臨海ライン」のほか、臨海部に所在する企業が従業員のために運行するバス及び福祉バスのみである。
- ・ 駅周辺道路は狭い道路が多く、羽衣駅前では朝夕の通勤・通学時間帯に多くの路上駐停車が発生している。

■ 浜寺公園

- ・ 大阪府営公園の浜寺公園は 2 駅から徒歩約 4 分（約 320m）の距離にある。
- ・ 開設面積は約 75ha（うち高石市域は 26.3ha（内陸部）8.1 ha（泉北臨海緑地））と広く、来園者数は 175 万人/年(H30)～220 万人/年(R1)、利用者の 9 割以上が満足するなど浜寺公園の人気は高い。
- ・ 明治 6 年に開設された日本で最も古い公園としての歴史があり、明治 39 年には海水浴場が開設されている。なお 2 駅はともに海水浴場の開設後の明治 45 年 3 月に設置されている。昭和 36 年に「泉北臨海工業用地」として埋立てが決定されたため海水浴場は昭和 39 年に閉鎖されたが、昭和 38 年には「東洋一」と言われる大小 7 つのプールが開設され、高い集客力を有していた(昭和 39 年の入場者数は約 74 万人)。
- ・ 白砂青松の美しい海岸線が続く公園であった記憶は松林として残されており、現在でも豊かな自然環境が維持保全されている。

浜寺公園の全般的な満足度（サンプル数：435）



出典) 令和 5 年度 利用者満足度調査結果 (大阪府)

■ 羽衣国際大学

- ・ 羽衣国際大学は2駅から約6分（約500m）の距離にある。
- ・ 経営母体は中学校・高等学校をもつ学校法人羽衣学園。同大学は大正12年に設立した羽衣高等女学校を起源とし、令和5年に学園創立100周年を迎えた歴史を持つ。昭和39年に羽衣学園短期大学としてスタートし、平成12年の男女共学化を経て、平成14年に四年制大学が開学。現在は、現代社会学部と人間生活学部の2学部4学科で構成される。学生数は1,144人、隣接する中学・高等学校の1,685人と合わせると、学園全体で2,829人となる（学校法人羽衣学園令和5年度事業報告書）。
- ・ 堺市西区や高石市、泉大津市、忠岡町と連携協定を締結するなど、学生等が地域貢献活動を通じた実践教育の場を重視することや、留学生（約250人）が全学生数に比して多いなどの特徴をもつ。

2) 都市計画等

■ 羽衣地域は近隣商業地域であり幅広い土地利用が可能

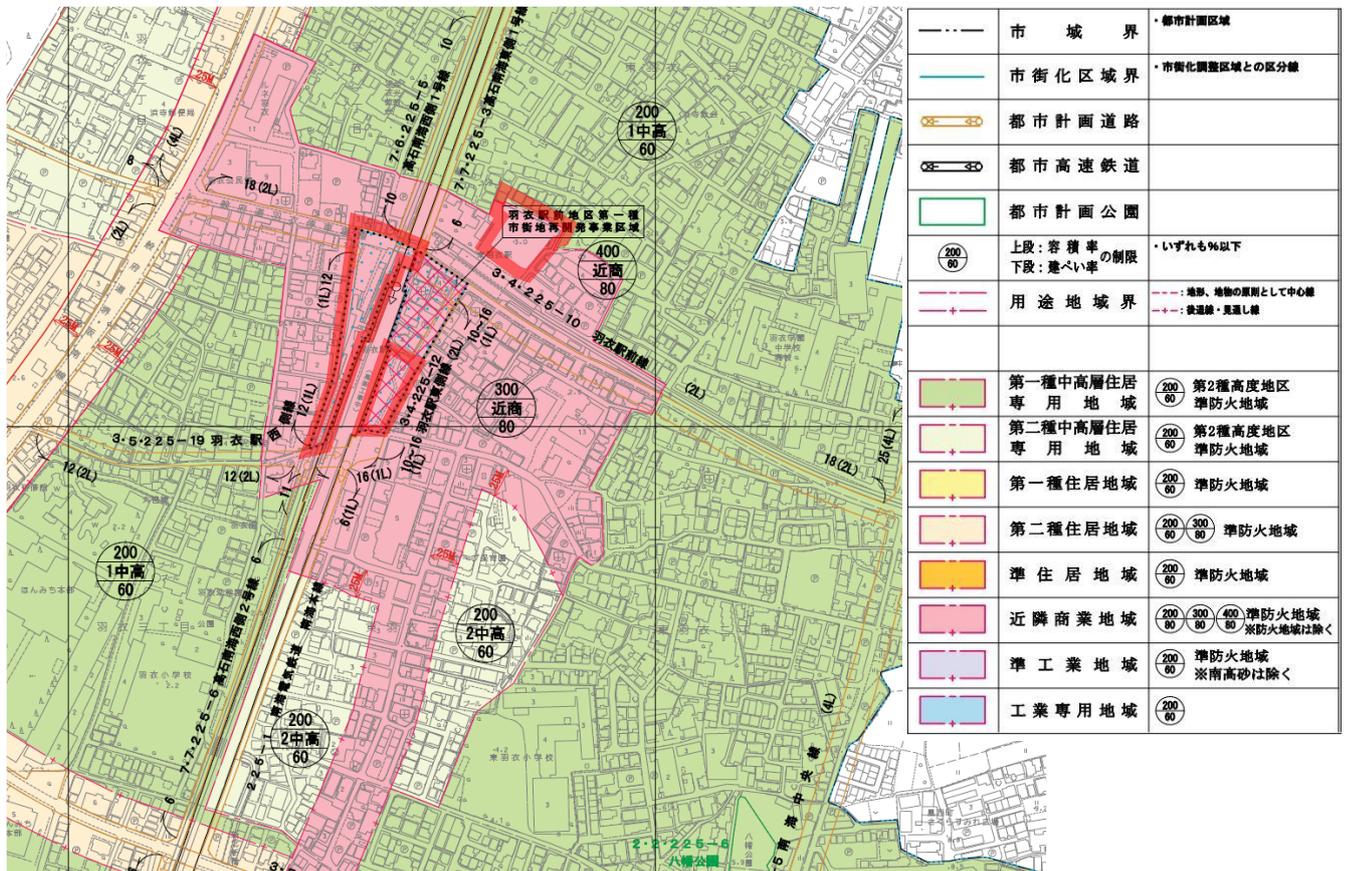
- ・ 駅前広場等および北ヤード、羽衣通りは近隣商業地域に指定されており、延べ床面積10,000㎡以上の商業施設の立地が可能など、幅広い用途の土地利用が可能なポテンシャルのあるエリアである。
- ・ 駅前広場は高度利用地区に指定され、建物整備においては大規模建物（容積率200～300%、建ぺい率80%以下、建築面積200㎡以上）に限定されている。ただし簡易な建物（主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造で、階数が2階以下など）であれば整備が可能である。
- ・ 羽衣通りは幅員18mの都市計画道路に指定されており、羽衣通りの南側において建物整備をする場合は一定の制限がある。ただし簡易な建物であれば整備が可能である。

■ 津波浸水想定区域に指定

- ・ 津波防災ハザードマップでは、駅前広場の東側は浸水深1.0～3.0未満、その他のエリアは0.5～1.0未満の津波浸水想定区域に指定されている。避難方向は海側から東となっており羽衣地域では羽衣通りが有効な避難路として機能すると考えられる。

羽衣地域の都市計画（用途地域等）

駅前広場	用途地域	近隣商業地域 建ぺい率 80% 容積率 西側300% 東側400%
	地域地区	防火地域(東側) 準防火地域(西側) 高度利用地区(東側:A地区)(西側:B地区)
	市街地開発事業	羽衣駅前地区第一種市街地再開発事業 (事業完了済)
	都市施設	都市計画道路3・4・225-10羽衣駅前線 (18m) 都市計画道路3・4・225-12羽衣駅東側線 (10~16m) 都市計画道路3・5・225-19羽衣駅西側線 (12m)
	その他の都市計画	なし
東羽衣駅北地区	用途地域	近隣商業地域 建ぺい率80%・容積率300%
	地域地区	準防火地域
	市街地開発事業	なし
	都市施設	なし
	その他の都市計画	なし



(2) 上位計画・関連計画

1) 羽衣駅周辺整備基本構想（令和5年3月）

- ・ 本基本計画の上位計画である羽衣駅周辺整備基本構想は令和5年3月に策定されている。
- ・ 基本構想の対象区域は2駅を中心とした半径500m程度のエリアとしており、「居心地と賑わいとなりわいが 健幸を育む ひととまちが交わる魅力づくり拠点」をコンセプトとし、4つの視点と2つの方向性を設定している。
- ・ 策定過程においては、イコーネはごろも北側の歩道空間をフィールドに社会実験を実施し、対象区域における滞留空間のあり方を検証するとともに、社会実験を通じた周辺地域の住民や羽衣国際大学等の利害関係者との関係を築く機会づくりを試みている。その結果、地域に根差した「プレイヤー」の存在を確認するとともに、学生や新住民の居場所がないこと等を課題として分析している。

羽衣駅周辺整備基本構想の概要 ～4つの視点と2つの方向性～

まちづくりの視点		まちづくりの方向性	
<p>① 公共的な空間と遊休資源の活用</p> <p>広場・高架下等の公共的な空間や空家・空き地などを資源として、柔軟で自由度の高い土地利用を仕掛け、羽衣ならではの魅力ある場や機会づくりに活用する</p>	<p>② 浜寺公園の魅力のとりこみ</p> <p>広域的にも集客力や環境・機能の質も高い浜寺公園が近接する魅力を、まちなかに取り込んでいく交通・環境・景観をつくりだし、本エリアの魅力創造と内外への発信を図る</p>	<p>方向性1 歩きたくなるまちをつくる walkable</p> <p>車の通り抜けが少なく、小さな建物や街区で構成され、公共的な空間の充実したまちの特徴を活かし、さらに「居心地がよく歩きたくなる」まちをつくる</p> <p>▶安全で歩きやすいまちづくり</p> <p>車通りを抑制し、人の目が行き届く、安心・安全な街路環境をつくる</p> <p>▶回遊性を生む小さな拠点づくり</p> <p>学生や住民・事業者の活動の場や移動の起終点となるような拠点を分散して設ける</p> <p>▶ひととまちが出会う仕組みと仕掛けづくり</p> <p>まちを歩きたくなるような楽しい屋外空間や人との出会いや交流が生まれるベンチ、イベント空間等を設け、マネジメントする</p>	<p>方向性2 健幸になるまちをつくる wellness</p> <p>地域に親しまれる浜寺公園やせせらぎ公園、地域の多彩な活動・交流などを活かし、市全体で進められる「健幸まちづくり」を推進する</p> <p>▶居心地がよく、長居したくなる場づくり</p> <p>乗換えや通過点としての利用の多い駅利用者が、まちで過ごせる時間や空間を提供する</p> <p>▶身体を動かしたくなる仕掛けづくり</p> <p>外出や運動を自然としたくなるような公園のような場や公園への動線をつくりだす</p> <p>▶ひとが輝く交流と活躍の場と機会づくり</p> <p>地域内外の人にとって、気軽に交流や生きがいを生み出すことのできる場や機会をつくる</p>
<p>③ 地域に根ざしたひと中心の魅力創造</p> <p>地元住民や羽衣学園の学生や先生、地域で商いや事業をしている人など、地域に存在する多彩で豊富な主体をまちづくりの担い手として中心に据え、持続的に地域の魅力が創造できるような体制をととのえる</p>	<p>④ 高石駅と羽衣駅の連携と共生</p> <p>羽衣駅とは性格の異なる高石駅周辺エリアが高架下・側道によりつながることを最大の好機と捉え、それぞれの機能・特性を活かした人の往来や活動の連携、ともに価値を高め合う取組みを進める</p>		

2) その他の上位計画・関連計画

- ・ 基本構想以外の上位計画・関連計画は以下の通りである。
- ・ 都市計画マスタープラン等では2駅周辺について、交通結節点である地域特性を生かし個性的で魅力ある商業・サービス機能や大学と地域とが協働する交流機能等の誘導を進めるなど、高石市の北の玄関口となる“都市核”として位置づけている。また高石市立地適正化計画では、地域子育て支援拠点事業を実施する施設を誘導施設としている。

<関連事業>

- ・ 羽衣駅前地区第一種市街地再開発事業
- ・ 南海本線・高師浜線（高石市）連続立体交差事業

<上位計画>

- ・ 第5次高石市総合計画（令和3年3月）
- ・ 高石市都市計画マスタープラン（改訂版）（令和4年4月）
- ・ 高石市立地適正化計画（令和4年1月）
- ・ 第2期高石市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）
- ・ 羽衣駅・高師浜線周辺地区バリアフリー基本構想（令和5年3月）
- ・ 高石市みどりの基本計画（平成29年2月）

2. 羽衣駅周辺地域の特性と課題

本基本計画では、羽衣駅周辺地域の特性と課題の把握において、市民ワークショップを開催するなど、定量的な調査では測れない生の声を通じて、その背景を含めた意識や想いを収集した。

(1) 羽衣駅周辺地域の特性

■ 「羽衣」に愛着を持つ市民が多い

- ・ 安心できる居住環境や落ち着いた街並み、支援サービスの充実など子育てしやすい社会的環境、ゴミの少なさに象徴される人の温かさや思いやり、学校が多い文教地区、「高級」な空気感など、こうした事実や印象をふまえて、羽衣に愛着を持つ市民が多い。
- ・ 第5次高石市総合計画策定において実施したアンケート調査においても、住み続けたい人の割合は「羽衣」で79%、「東羽衣」で76%と高く、特に「羽衣」では他市へ移りたい人の割合は1.1%と全市の中で最も低い（全市平均は5.3%）。

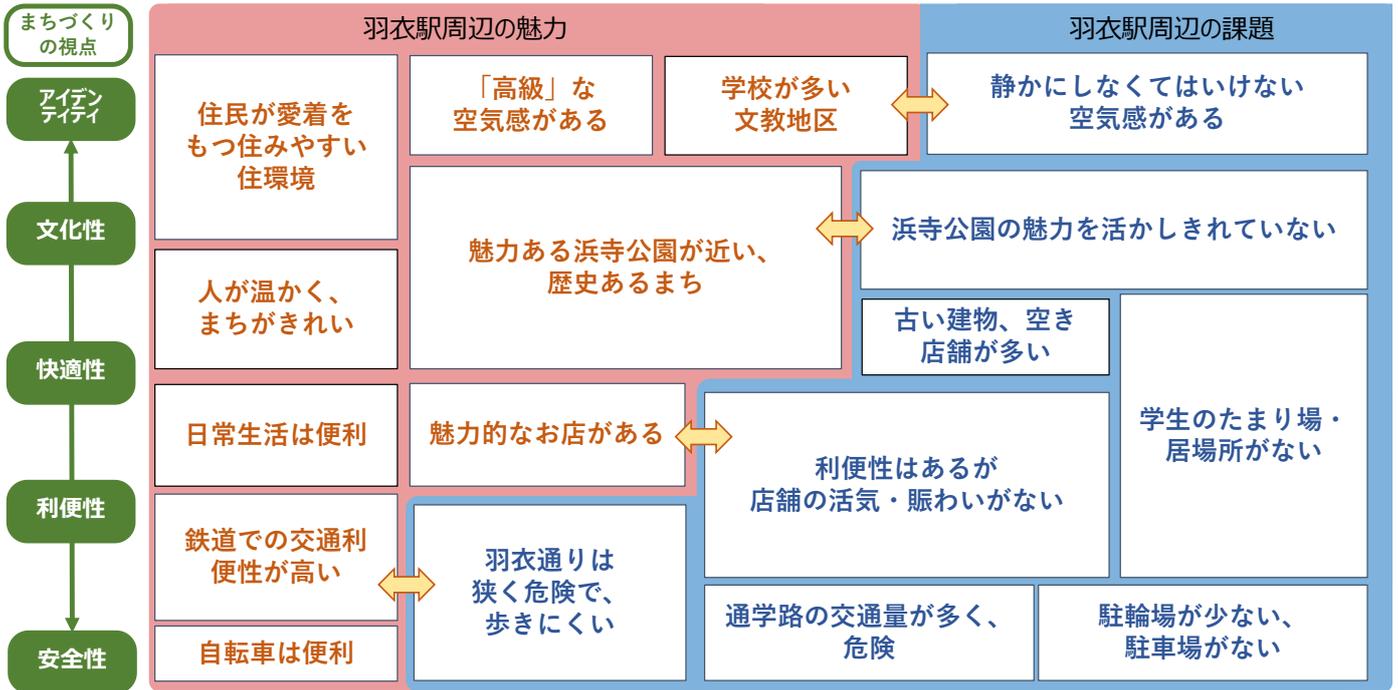
■ 歴史の蓄積と浜寺公園との近さ

- ・ 浜寺公園を当該地域の魅力の源泉として捉えている市民が多い。高石シーサイドフェスティバルをはじめとした花火などのイベントや海との近さ、夕陽の美しさ、夜景が思い出の場所となり羽衣の原風景となっている。
- ・ また古い町並みや格調高い住宅など、歴史を背景とした都市景観があり、浜寺公園とあいまってブランドイメージがあると考えられる市民も少なくない（市民ワークショップの意見より）。
- ・ 一方、2駅に降りても浜寺公園の存在が感じられず、羽衣通り沿いなどに空き家や空き店舗が散見されるなど、羽衣の地域資源を活かしきれていない。

■ 生活利便性の高さ

- ・ 生鮮食品・日用品を購入できる店舗等の商業機能は充実し、鉄道での交通利便性は高く、坂がなく平坦で自転車の移動も容易など、生活利便性が高い地域である。
- ・ 一方、市民ワークショップや市民アンケート等では魅力的な飲食店を望む声が多く、魅力的な店舗は一定数存在するものの、地域全体での店舗の賑わいが十分ではないと考えられる。

市民ワークショップの結果 ～羽衣地域の魅力と課題～



(2) 取組むべき地域課題

- ・ 「交通結節点におけるイノベーションを誘発するまちづくり検討調査（平成20年3月 国土交通省）」において、「文教都市として必要な『まちの品格』が不足している」、「学生街としての活気が見られない」、「地域の特性が活用されていない」、「気軽に休憩ができ、交流や学習できる場が必要である」、「羽衣らしさの調査・検討が必要である」などの地域課題が過去から整理されている。
- ・ 現在においても、市民ワークショップやアンケート等で同様の意見があり、それらを踏まえた当該地域の主たる課題は以下の通りである。

■ “羽衣らしさ”の再構築 ～まずは市民のQOLの向上

- ・ 市外にも幅広く「羽衣」が認知される状況を中長期的にめざし、浜寺公園などの地域資源を活用し、ここにしかない羽衣の魅力、“羽衣らしさ”を再構築していくことが必要である。
- ・ そのためには、基本構想で「ひととまちが交わる魅力づくり拠点」と設定しているように、まずは2駅を利用する市民や周辺地域の居住者が羽衣の魅力を再認識でき、加えて市民が生活の質を高めることができるような“まちとの接点”を形成することを通して、市民の生活の質を高めることを優先課題と設定すべきである。

■ 学生や就業者にも配慮したまちづくり ～急行停車駅にふさわしい環境づくり

- ・ 羽衣は、羽衣国際大学等の学校が多い文教地区で学生が多いこと、臨海部では多くの就業者が働いていることを背景に、他地域から人が流入する特徴をもつ。
- ・ 上位計画において彼らと市民が交流する機能の導入を課題としているが、まずは単なる通過点となっている現状を改善するための滞留空間の整備が喫緊の課題である。

■ 「人」をつなぐ機会の創出 ～質の高い公共空間を維持・発展させる体制づくりへ

- ・ 滞留空間が市民同士や来街者と市民との交流の契機となり促進を育む空間として機能することが重要である。そのために、滞留空間が媒体となって人と人をつなぐコトづくりが必要であり、コトを企画・運営する仕組みや組織を形成することが課題である。

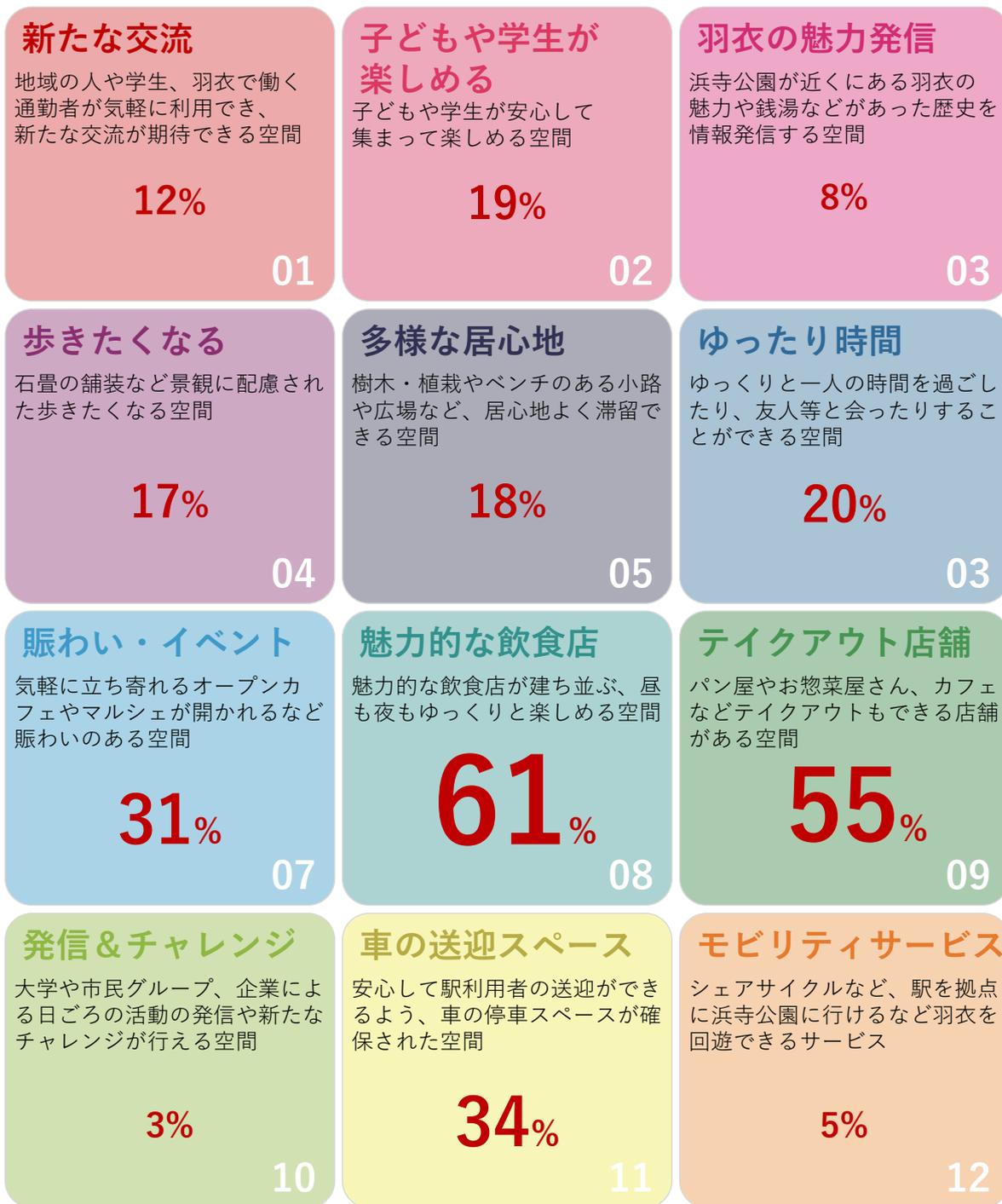
■ 歩きたくなる街へ ～歩行者を優先しながら自動車での利便性も確保

- ・ 中長期的には構想の「歩きたくなるまち」を標榜しつつ、まずは浜寺公園の魅力を取り込むために2駅と浜寺公園を結ぶ羽衣通りを歩行者が安心かつ快適に歩ける道路として改修し、2駅を玄関口として羽衣地域を回遊する望ましい目標像を形成することが課題である。
- ・ また、車での送迎による一時駐車や、道路が広くない中で路上駐車も多く、それにより周辺道路の混雑が頻繁に発生しており、停車帯を設けるなど、自動車での利便性も確保できる道路整備が求められる。

市民アンケートの結果 ～羽衣地域に「欲しい」ものとは～

本基本計画の策定過程で実施した「羽衣駅周辺まちづくりアンケート調査」(※)では、2駅周辺に居住している市民を主な対象として1,388人からの回答があった。「欲しい」施設等の結果は以下の通りであり、「魅力的な飲食店」「テイクアウト店舗」「車の送迎スペース」が上位を占めた。

(※) 実施期間：2024年4月26日～5月24日、複数回答可（3つまで）



3. 目標とコンセプト ～羽衣らしさを大切にしまちづくり～

(1) 事業目標

目標1：上質な空間整備と空間価値の継続的な向上（空間づくり）

- ・ 羽衣地域で暮らす市民の QOL（生活の質）の向上に寄与するため、多くの市民が望んでいる滞留空間（基本構想策定時の社会実験で検証）を整備することを第一の目標とする。

■ 取組の方向性

- ・ 駅前広場の整備により、羽衣らしさ（上質や本物など）を象徴する空間の見える化を図る。
- ・ また空間整備とあわせて空間価値を継続的に向上する仕組みづくりに取り組む。市民主体のコミュニティ形成が考えられるが、駅前広場の供用に先駆けて着手することとする（詳細は第4章に記載）。

■ 事業目標

- ・ 事業目標は、羽衣地域で育った子どもの記憶に残る場所となること、羽衣で子ども時代を過ごした大人の原風景となることなどを想定する。

目標2：“羽衣らしい”シーンの創出（コトづくり）

- ・ 羽衣地域に愛着を持って住む人のもてなし（優しさなど）やふるまい（協働など）を“見える化”し、これを羽衣のアイデンティティ（羽衣らしさ）として市内外に発信することを第二の目標とする。

■ 取組の方向性

- ・ 羽衣地域での体験価値を高める機会や仕組みを用意し、市民同士が交流する機会を増やすとともに、学生や就業者など日常的に羽衣を訪れる人の滞留時間を延長し、滞留を契機とし自然な形で市民との交流を促す機会を増やすコトづくりに取り組む。

■ 事業目標

- ・ 日常的に羽衣を訪れる人と市民との交流を増やすことを目的としたコトづくりの取組が活発に行われ、それらのコトづくりがまた次の新しいコトづくりにつながって行くことで“羽衣らしい”シーンが地域のアイデンティティとして根付くことを想定する。

目標3：“羽衣らしさ”の構築と発信（ヒトづくり）

- 羽衣に愛着をもち「好き」という市民が基盤となって、羽衣の知名度が向上し、羽衣への来街者が増加する状況となること、つまり“羽衣らしさ”を構築することを第三の目標とする。

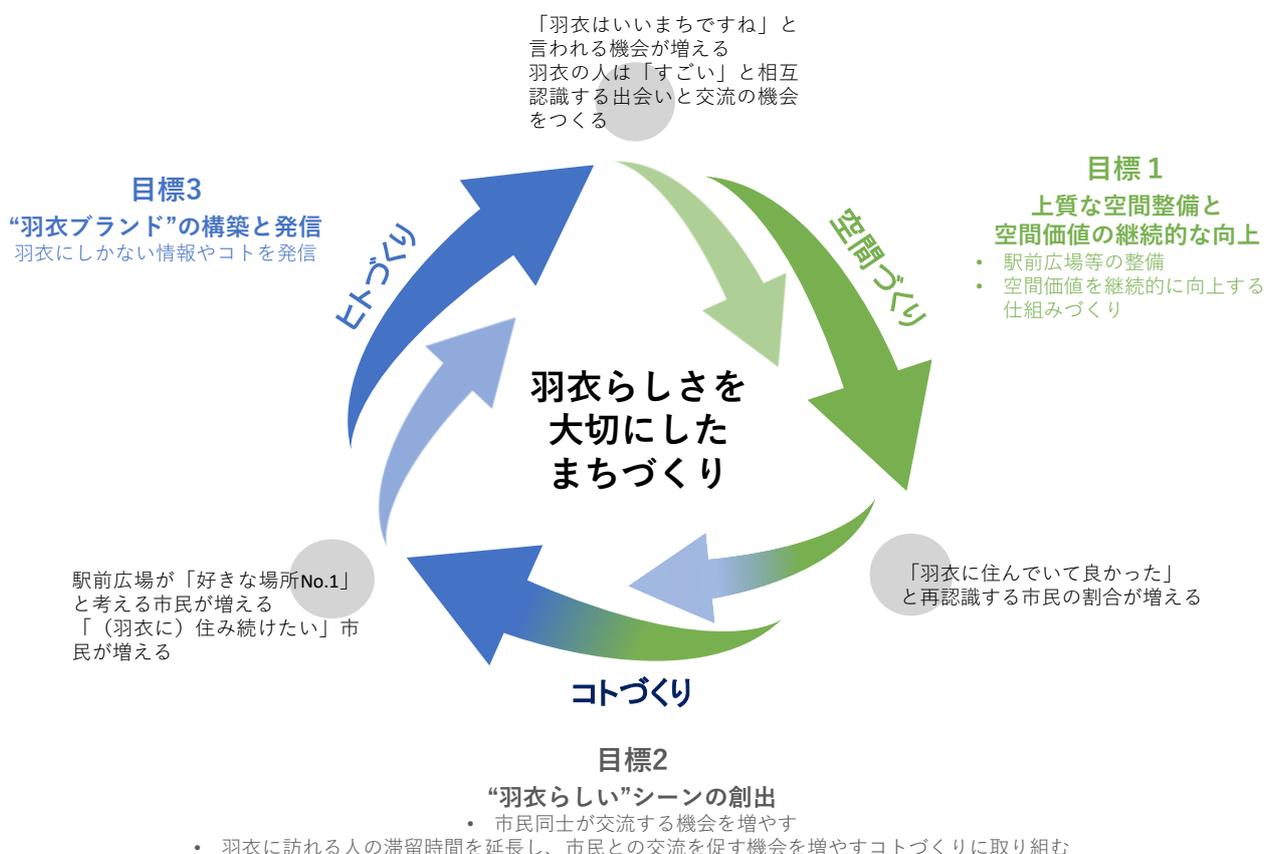
■ 取組の方向性

- 駅前広場など羽衣地域をフィールドに羽衣にしかない情報やコトを発信する。
- 継続的なコトづくりを通して、まちづくりに関心のあるヒトが新たにつながったグループの組成等を支援する。

■ 事業目標

- 事業目標は、羽衣に関心をもって訪れた人から「羽衣はいいまちですね」と聞く機会が増え、その期待に応えるための協働と挑戦が加速し、羽衣での体験価値がさらに向上すること、つまり羽衣地域で人がつながる好循環を創出し、“ヒト”を魅力の源泉とする“羽衣らしさ”が構築されること想定する。

羽衣駅周辺整備に係る3つの事業目標



(2) コンセプト ～“羽衣らしさ”とは～

“羽衣らしさ”の再構築

羽衣らしさとは何か

羽衣は他地域にはない固有の価値をもつ。それは落ち着いた街並みや高級な空気感、みどり豊かな浜寺公園などの目に見える価値にくわえ、人を集めた浜寺海水浴場の歴史や羽衣への誇りと愛着など市民の記憶や心に受け継がれた目に見えない価値である。

無形の価値を見える価値にする

とくに市民がもつ無形の価値は、羽衣らしさを象徴する空間と人がつながる仕組みを整えることで、優しさを軸としたもてなしや、協働や挑戦を軸とするふるまいとなって目に見える価値となる可能性を持つ。

“私たちの場所”を未来につなぐ

市民が集まり体験を共にする駅前広場等の空間は、人がつながり共感する“私たちの場所”となり、場所の価値は大切に守られ持続的に向上する。このように市民に引き継がれた無形の価値を源泉に、“羽衣らしさ”を継承・発展させ、未来の市民につないで贈る。これを本基本計画のコンセプトとする。

【参考】市民ワークショップで議論した“羽衣らしさ”

羽衣らしさは 日常に“ワクワク”があるまち

- 過去と未来と人と繋がりながら成長する文化的な場所
- 安心して安らげる、住み続けたいと思えるまち
- 目的地である場所

羽衣らしさは “本物”

- 駅前広場は本物の芝生がいい
- 子どもたちが本物に触れられ感じられる場所

羽衣駅前 「羽衣らしさ」の形成の場

- 羽衣の人の温かみを感じられる場所
- 市民・住民・学生にとって日々の暮らしが便利な場所
- 人工的ではなく、自然を感じられる場所

羽衣らしさは「品がある」「洗練された」 「時代に対してフレキシブル」

- 高級住宅地や学校があることが分かる駅前
- 「羽衣」という言葉の語感が良い
- 高石駅は「商業」、羽衣は「憩い・くつろげる」

羽衣駅前 「上質なイメージ」を形成する場

- 歩きたくなる、人のためのゆったりした空間
- 落ち着きがある大人の散歩道がある

羽衣らしさの再構築



“羽衣らしさ”を継承・発展するために必要な
空間と環境を用意し、人がつながる仕組みをつくる

他地域にはない、羽衣にしかない価値

市民の記憶と心に受け継がれた
目に見えない価値 + 浜寺公園等に伝承された
目に見える価値

羽衣への市民の愛着・想い

- ・ 羽衣の将来について熱く議論する市民（ワークショップ）
- ・ 「羽衣が好き」と誇りをもって発言する住民
- ・ 自発的に道を掃き清める市民

羽衣のアイデンティティ

- ・ 浜寺海水浴場など多くの人が訪れた歴史
- ・ 天兆閣などで客人をもてなした誇り
- ・ 白砂清松をイメージした東広場と花時計があった記憶

過去から現在に伝わる資産

- ・ 高級な空気感や落ち着いた街並み
- ・ みどり豊かな浜寺公園
- ・ 南海電鉄の急行停車駅やJR西日本のターミナル駅がある交通利便性

(3) 羽衣駅周辺整備における基本方針

方針1_人と人の交流を促す機会と場の創出

- ・ 羽衣駅周辺では多様な交流が可能な空間や機会が求められている。
- ・ 駅前広場は人で賑わう交流空間と情報発信の拠点として位置づけ、イベント等が開催できる空間として整備する。

方針2_居心地の良い滞留空間の整備

- ・ 羽衣駅周辺において不足している滞留空間については、市民アンケート等においても「多様な居心地」や「ゆったり時間」などの居心地の良い空間が求められていることから、羽衣駅周辺全域に様々な滞留空間をバランスよく分散して配置することが望ましい。
- ・ まず駅前広場において、周辺地域の居住者や学生・就業者等が立ち寄りたくなるように、木陰やベンチ等を設置し居心地の良い滞留空間を整備する。

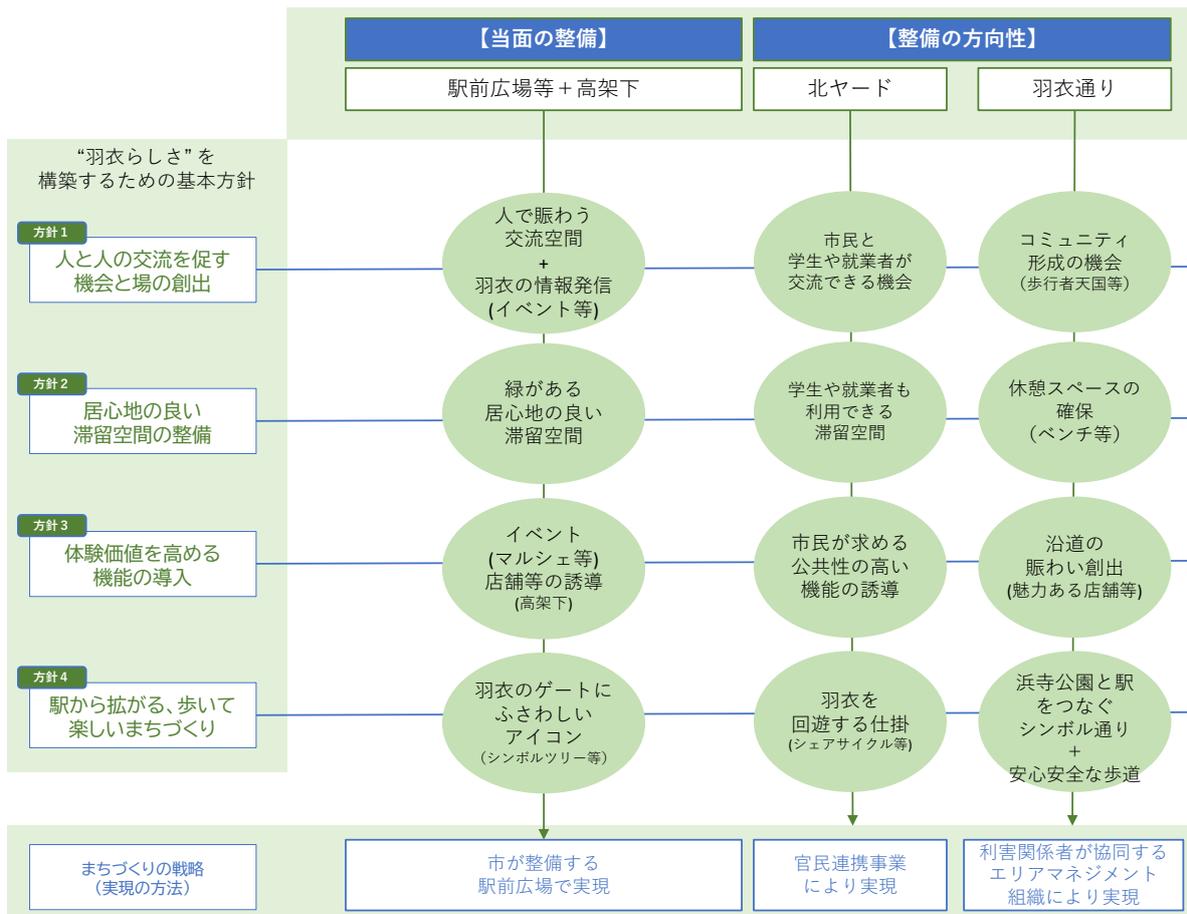
方針3_体験価値を高める機能の導入

- ・ 交流空間として整備する駅前広場（西側）は、空間づくりと並行しまちづくりに関心のある人たちの取組みを支援するなどコトづくりの仕組み（第4章で後述）を整え、羽衣らしさを感じられる拠点とする。
- ・ 駅前広場(西側)と接続する高架下では、駅前広場での交流機能や滞留機能と相乗効果を生み出す機能等の導入を見据え、利害関係者との調整を重視する。
- ・ 北ヤードでは、駅前広場での実現が難しい機能を補完することとし、特に市民が求める公共性の高い空間整備や機能誘導を中長期的に検討する。
- ・ 羽衣通りでは、土地所有者や事業者などの利害関係者が協力・連携するエリアマネジメント組織の設置をめざすことで、魅力的な店舗等が集積した賑わいの創出をめざす。

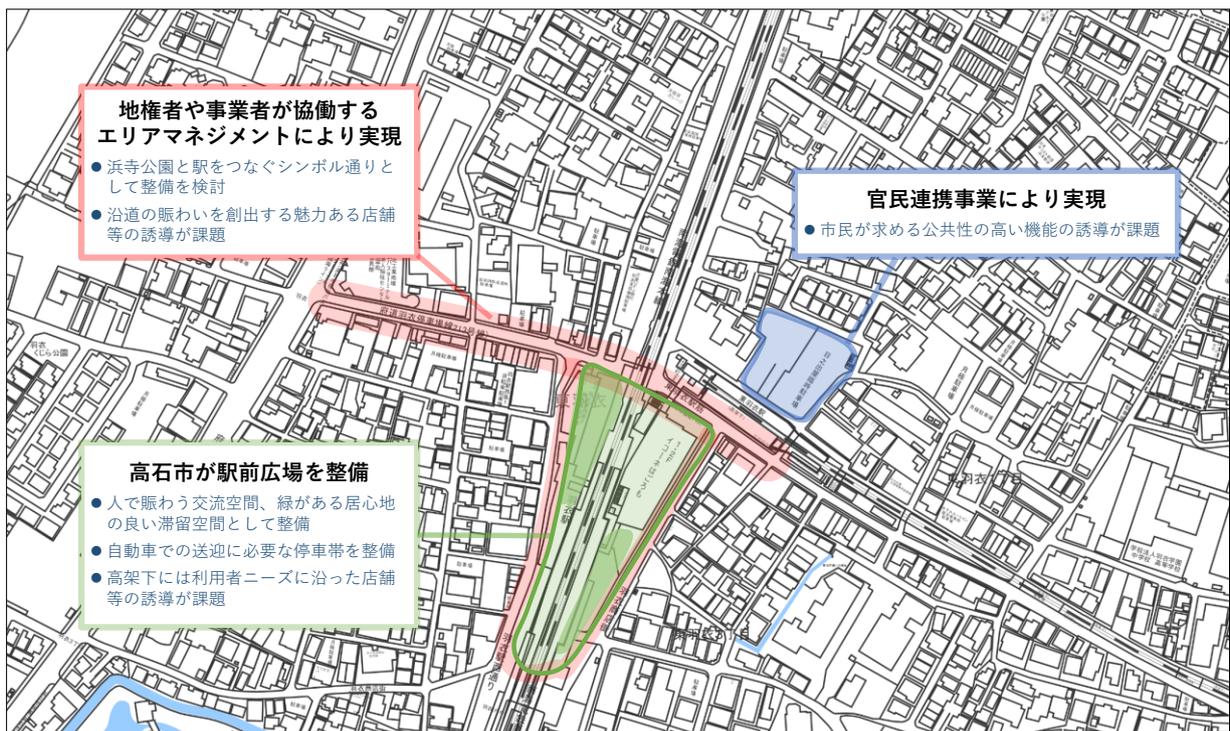
方針4_駅から拡がる、歩いて楽しいまちづくり

- ・ 羽衣地域を含む駅周辺全域において「歩きたくなるまち（ウォークブル）」の実現をめざし、歩行者が安全かつ快適に回遊できる環境とする。
- ・ 駅前広場等は羽衣を回遊する起点と位置づけ、浜寺公園など羽衣がもつ環境資源に誘導する仕掛（シェアサイクルなど）の整備を検討する。

4つの基本方針毎の羽衣地域（3つのエリア）の役割と実現方策



実現のための主たる課題



第2章 駅前広場及び周回道路の基本整備プラン

1. 基盤整備の考え方

以下に示す考え方により基盤整備を行うことで、羽衣を訪れる来訪者の増加や、周辺の商店街のにぎわいの増加など、駅周辺に人が集まり、滞留し、交流が生まれる「歩いて楽しい」空間を整備する。

駅の東西に2つの広場を設置

- ・ 「人で賑わう交流空間」と「緑がある居心地の良い滞留空間」を実現するため、南海羽衣駅の東西に2つの広場を設置する。各広場の規模は西側（以下、「駅前広場（西側）」という）で約1,500㎡、東側（以下、「駅前広場（東側）」という）で約900㎡である。

歩行者動線とタクシー・自動車の送迎等の交通結節機能に留意した周辺道路の整備

- ・ 「駅から拡がる、歩いて楽しいまちづくり」を実現するため、駅前広場を起点とし、来訪者が駅周辺に点在する商店・飲食店に快適に歩いて回ることができるよう歩道および歩行空間を整備する。
- ・ 送迎のために駐停車する自動車が多い状況を改善し、駅利用者や広場を利用する人の駐停車の需要に対応しつつ、道路の安全かつ円滑な通行を確保するため適切な台数の停車帯を東西に設ける。
- ・ 駅周回道路である羽衣駅西側線、羽衣駅東側線については、現在は双方向に自動車等が通行できる道路であるが、道路の安全かつ円滑な通行を確保するために羽衣駅を中心に反時計回りの向きで周回する一方通行化を予定している。なお自由通路から停車帯までの連絡通路（歩行者動線）には、バリアフリーに配慮した上屋（シェルター）を可能な範囲で設ける。

高架下と駅前広場（西側）との境界部は“縁側”空間として構成する

- ・ 駅前広場（西側）では、高架下と広場が空間的および機能的に一体となった運用により、双方での体験価値を高めることが望ましい。例えば高架下の店舗でテイクアウトしたランチを広場で楽しむ、広場で遊ぶ子どもを見守りながらオープンカフェでくつろぐなどのシーンが考えられる。
- ・ そこで、高架下の境界部は、自由通路から羽衣通りまでの移動空間（通路）と滞留空間（ベンチ等）をもつ“縁側空間”として構成する。

シンボルツリーと“羽衣シェード”を整備

- ・ 駅前広場を羽衣のゲートとして認識するアイコンとしてシンボルツリーを設置する（かつて東側広場には花時計が設置されていた）。設置場所は、自由通路からシンボルツリー越しに駅前広場（西側）を眺められる位置とする。
- ・ また羽衣らしさが見える形で表現する「羽衣シェード」を設置する。羽衣の品格を体現する軽快なデザインの構造物とする。なお「羽衣シェード」には、場所に応じて日差しや雨を遮る機能を持たせる。

基盤整備の考え方



2. 駅前広場の整備プラン ~どのようなシーンを誘導するか~

広場は緑のある安心して過ごせる滞留空間とする

- 多様な「座れる場所」を用意し、居心地良く過ごす人々が主となる風景をつくる
- ・ 2つの広場を中心に様々な利用形態に応じることができる多様なベンチを設置する。例えば、友人同士で机を囲んで談笑する、芝生で遊ぶ子どもを見守る、電車の発車時刻まで小休止する、テイクアウトの食事を楽しむ、待ち合わせをする、一人で本を読む、車の迎えを待つ、バスを待つなど様々な利用形態が考えられる。
- ・ 設置場所は「羽衣シェード」を設置する道路との境界部、駅前広場（西側）の芝生を囲む境界部、駅前広場（東側）の緑道沿い、停車帯付近とする。
- 時間とともに成長する自然を楽しめる場、育てる機会を提供する
- ・ 駅前広場を公園のような緑の多い空間とするため、自然や季節を感じることができる多様な高木・中木等を植樹する。また必要に応じて市民が管理する花壇等のスペースを用意する。

駅前広場（西側）は様々なイベント開催など、人と人がつながる交流空間とする

- 駅前広場（西側）は多様なイベントの開催に対応可能な“動”の空間とする
- ・ 交流の機会と場を提供する駅前広場（西側）では、イベント開催時のキッチンカーやテント等の配置に留意した整備を行う。キッチンカーは広場北側および羽衣通り付近の高架下沿いに設置することを想定し、給排水設備や電気設備などの必要なインフラを整備する。
- 囲まれ感のある安心して過ごせる広場とする
- ・ 安心して長く滞留できる広場とするため、広場と道路・高架下等との境界部には、人と車の緩衝地帯となるベンチ等を配置することで、身体的・心理的な安心感を確保する。
- ・ 具体的には、西側は「羽衣シェード」と好きな方向に座れるS字型のベンチ、高架下は机・ベンチと植樹帯・樹木、高架下への通路で構成する滞留空間、北側はバスの待合空間とする。
- ・ 南側は、シンボルツリーの下部に水盤を設置し、小規模の親水広場とシンボルツリーがセットになった羽衣にしかない新しい風景を創出する。水盤はイベント時や夏の土日祝など限られた時間帯に水を張ることとし、維持管理等の負担を軽減する。

駅前広場（東側）は並木道とベンチがある落ち着いた滞留空間とする

- 駅前広場（東側）は“静”の空間とする
- ・ 駅前広場（東側）は道路側と駅舎側に樹木を列植した並木道として構成し、木陰のある滞留空間とする。また停車帯付近に、そのデザイン自体が駅前広場（東側）の顔となるベンチを設置し、ゆったりと座っている人がこの広場の風景となる滞留空間とする。

駅前広場の基本整備プラン



3. 具体的な整備の方向・イメージ

駅前広場（西側）

北西から南東に見下ろした駅前広場（西側）：羽衣シェードが広場と道路の境界となって「羽衣」を象徴するシーンを演出する。北側の舗装された広場はキッチンカー等が設置できるゾーン。



自由通路の西側出口から右手方向に見たシーン：シンボルツリーの足元にある水盤で子どもたちが遊んでいる様子を親がベンチに座って見守っている。高架下は広場に向かって開く店舗等の開口部が線路の線形に沿って並ぶ。



芝生広場：芝生広場では人が集まり気持ちよく過ごし、羽衣シェードの下では羽衣駅から帰ってくる家族をベンチに座って迎える風景等を創出。



舗装された広場：芝生広場と舗装された広場の境界部に樹木とベンチで構成する滞留空間を設置し、バスを待つ人や芝生広場の風景を楽しむ人が居心地よく過ごせる空間を創出。



駅前広場（東側）

南東から北西に見下ろした駅前広場（東側）①：道路側と駅舎側に列植した樹木と広場の顔になるベンチで構成する落ち着いた滞留空間。



南東から北西に見下ろした駅前広場（東側）②：人の目線の高さから見た、駅前広場（東側）の様子。



自由通路の東側出口から右手方向に見たシーン： 駅舎側に設置されたベンチは、広場の顔となるデザインとする。一人で休憩したり、友人同士で会話を楽しんだりなど、居心地よく過ごせる風景を誘導。



第3章 北ヤード及び羽衣通り整備の方向性

1. 北ヤード

羽衣への愛着度を増すシンボリックな空間へ

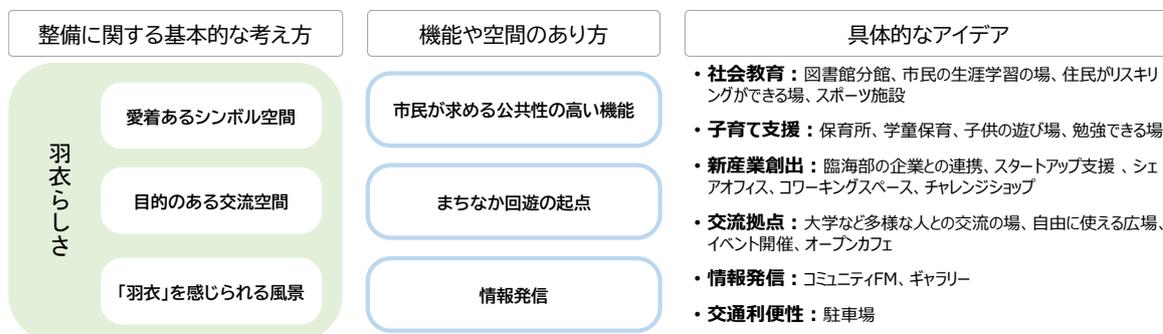
■ 整備の方向性（案）

- 北ヤードは高石市が所有する土地であるため、公共性の高い機能誘導と空間整備を行うことを基本方針とする。ただし当該敷地の立地条件は①JR 東羽衣駅に隣接し、②戸建住宅を主とする住宅街に囲まれた敷地であり、③敷地へのアクセス道路が限られるなどの特性をもつことから、鉄道での利便性を活かしながらも、周辺環境との調和に留意して事業を進めることが必須となる。
- 北ヤードにおける整備方針は、「羽衣駅周辺整備における基本方針」に沿って、駅前広場がもつ機能と空間を補完する観点で以下の整備の方向性（案）を想定している。今後、周辺の地権者等の利害関係者と調整し引き続き整備の方向性について検討する。
 - 市民と学生や就業者が交流できる機会の創出
 - 学生や就業者も利用できる滞留空間の整備
 - 市民が求める公共性の高い機能の誘導
 - 羽衣を回遊する仕掛けづくり

■ 公共性の高い機能や空間の要件は市民ニーズを踏まえる

- 具体的な機能や空間に係る要件については、市民ニーズ等を踏まえて設定するとともに、市の事業として管理運営する機能等を導入する場合は、関係部署と事前に調整し実現可能な体制等を慎重に検討することが今後の課題となる。

市民ワークショップで議論した北ヤードのあり方と具体的なアイデア



官民連携による事業推進 ～市有地を有効活用したまちづくりの推進～

■ 北ヤードの開発ポテンシャルを活用する

- ・ 「市民が求める公共性の高い機能の誘導」を実現するためには、その整備および管理運営において相応の市の負担が生じる。一方で市所有の北ヤードは一定の規模の開発が可能なポテンシャルを有する。都市計画制度の活用等により、延べ床面積で約 10,800 m² (= 敷地面積 (約 2,700 m²) × 容積率 (400%)) 程度の開発が可能である。

■ 良質な公共サービスを提供するために有効な事業手法を検討する

- ・ 公共性の高い機能の整備および管理運営に関してノウハウを有する民間事業者と連携し北ヤードの整備を進めることで、市の財源負担を縮減しつつ質の高い空間整備と公共サービスを提供することが期待できる。
- ・ 今後、北ヤードの整備方針に沿った事業を進めるためには、民間事業者と連携するための開発要件（公共性の高いサービスを市民等に提供するための事業者の役割等）を仮設定するとともに、サウンディング調査等により民間事業者のニーズ把握や事業推進上の課題を検証した上で、有効な事業手法を検討することが課題となる。
- ・ 官民連携による事業推進を行うにあたっては、市民ワークショップの意見等をふまえた公共性の高い機能の設定や導入方法、官民連携の事業手法の設定など事業要件について慎重に検討する必要がある。これらの課題解決の目途を確認したうえで、供用時期など事業計画については本基本計画以降に改めて検討することとする。

■ 北ヤードの事業環境を改善することが当面の課題

- ・ 民間事業者の開発意欲を引き出し地域活性化等の効果を高めるため、①羽衣通りから北ヤードにアクセスする道路幅員の拡幅（6m 以上など）、②周辺地域の居住者や利害関係者との調整（開発に対する要望等の把握等）、③公共サービスの要件整理と所管部署の設定など、市として対応可能な課題に取り組み事業環境を改善する。

2. 羽衣通り

浜寺公園と羽衣駅をつなぐシンボル通りとしての整備を検討

■ 浜寺公園を貴重な地域資源として取り込む

- ・ 羽衣の貴重な地域資源である浜寺公園は羽衣駅から徒歩4分（約320m）の距離にありながら心理的距離は遠い。羽衣の貴重な資源として取り込み、「駅から拡がる、歩いて楽しいまちづくり」を実現する第一歩となる取り組みとして、羽衣駅から浜寺公園に至る羽衣通りをシンボル通りとしての整備を検討する。

■ 歩行者の安全性の確保を第一に羽衣通りを歩車共存道路として再整備する

- ・ 羽衣通りを人中心の道路とすることが望ましいが、現在の羽衣通りは自動車交通量は少なく（自動車類12時間交通量：約1,000台）、歩行者専用道路とすることは現実的でない。そこで、歩行者の安全性・快適性を向上しながら、自動車交通を妨げない再整備のあり方として、例えばシェアドスペースを活用することが考えられる。
- ・ シェアドスペースを採用する効果として、自動車の走行速度抑制、歩行者や自転車の事故の減少、駐停車車両の排除などが期待できる。

沿道の賑わいを創出する魅力ある店舗等の誘導

■ エリアマネジメントによりシンボル通りとしてふさわしい風景を創出する

- ・ 例えばシェアドスペースなど歩車共存道路として羽衣通りを再整備することで、羽衣駅や東羽衣駅を起終点とする歩行者通行量が増加し、沿道店舗等の事業環境が改善することが考えられる。
- ・ この効果を最大限に引き出す取り組みとして、羽衣通りを軸線とする沿道空間を一体的に管理するエリアマネジメント等の手法を採用することが考えられる。エリアマネジメントにより、「来訪者の増加」や「滞留時間の延長」、「消費額の増加」を事業目標とする取り組みを持続的に実施することで、魅力的な店舗の誘導などの地域活性化が期待できる。

■ 社会実験等の実施を通じて利害関係者が協働する体制を中長期的に整える

- ・ エリアマネジメントは、沿道の土地所有者や事業者などの利害関係者が事業目標を共有し、一定の負担のもと協働で管理運営を行う仕組みであるため、実現には相応の準備と時間を必要とする。
- ・ 具体的な検討のためには、沿道の地権者や事業者など利害関係者の意向を把握し、調整を丁寧に行うことが必要となるため、まずは利害関係者と共有できる目標像の設定に向けた勉強会などに取り組む。当初は、例えば歩行者天国など社会実験の企画・運営などを通して羽衣通りを活性化するための事業課題を共有し、徐々に協働の体制を広げていくことが考えられる。

第4章 まちづくりの戦略

1. 事業スケジュール

駅前広場は令和10年度中の供用をめざす

- 駅前広場については本基本計画の策定後、実施設計や警察等の関係機関協議をふまえ、令和10年度中の供用をめざして整備を行う。

北ヤードは官民連携による事業推進を想定し、事業要件の整理を進める

- 北ヤードについては官民連携による事業推進を想定している。公共性や周辺地域との調和に配慮した機能や空間のあり方、官民の役割分担のあり方など事業要件を整理した上で、サウンディング等により民間事業者のニーズを把握し、事業手法を設定することが当面の検討課題である。

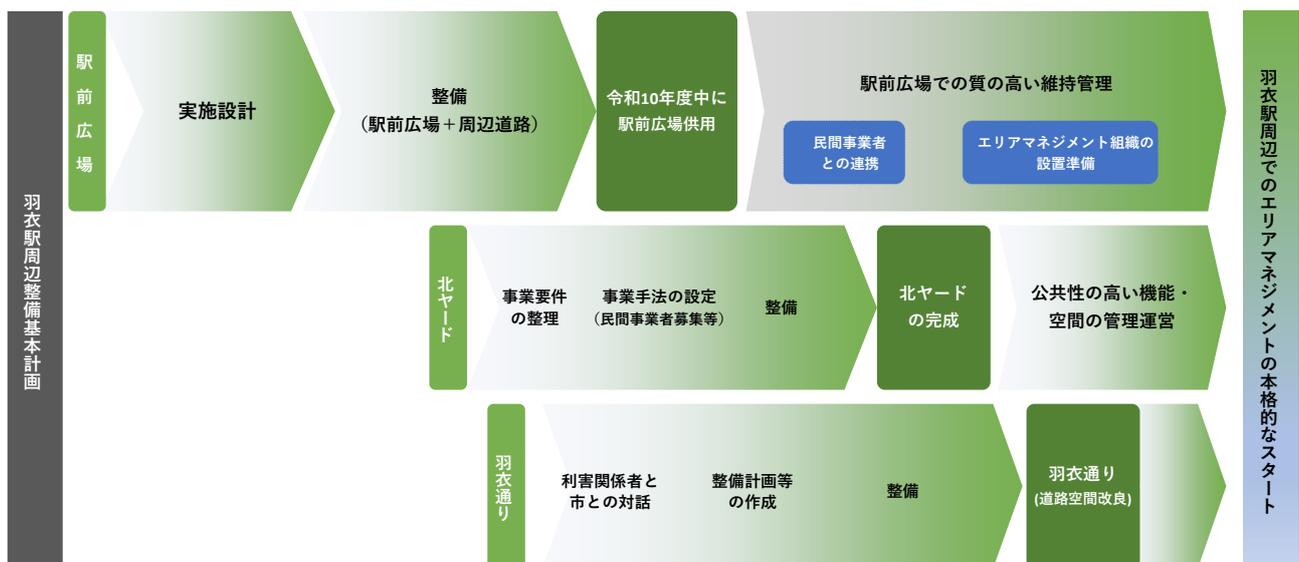
羽衣通りは地権者等との対話をふまえ整備の具体化に向けた検討を進める

- 羽衣通りについては浜寺公園と2駅を結ぶシンボル通りとして整備することを検討している。そのため沿道の地権者や事業者など利害関係者と事業目標や実現までの大まかなプロセスを共有するための対話に取組み、羽衣通りを対象とした整備計画等を作成することが課題となる。

中長期的に羽衣駅周辺全域でのエリアマネジメントに取り組む

- 3つのエリア（駅前広場、羽衣通り、北ヤード）の整備および維持管理に係るプロセスを通し、市および市民、民間事業者等が高い密度で連携・協力する体制が構築されることが期待される。これらの事業で獲得した経験・スキルや関係性を活かし、中長期的に羽衣駅周辺全域を対象としたエリアマネジメントに取り組むことを想定する。

3つのエリア（駅前広場、羽衣通り、北ヤード）の事業スケジュール



2. 「新しい組織」づくりに向けた取組み

■ 事業目標を達成するためには市民の想いを実現する「新しい組織」が必要

- ・ 羽衣駅周辺整備の第一弾である駅前広場等においては、3つの事業目標を着実に達成できるように整備及び運営段階において丁寧な取組みが必要である。
- ・ 特に管理運営においては、①上質な空間のための質の高い維持管理、②羽衣らしいシーンを創出するための体験価値を高める仕掛け、③“羽衣らしさ”を発信するための情報発信が課題となり、市の直営や指定管理者制度など既存の管理運営手法のみでは対応が難しく、相応の体制を整える必要がある。
- ・ そこで、羽衣に愛着を持つ市民が多いことをふまえ、市民が管理運営段階に積極的に関わることができる体制を形成する。それは熱意と責任を持つ市民が参加する「新しい組織」である。この組織が市とともに管理運営体制の構成員となり、駅前広場の管理プランを作成するなど重要な役割を担うことが望ましい。

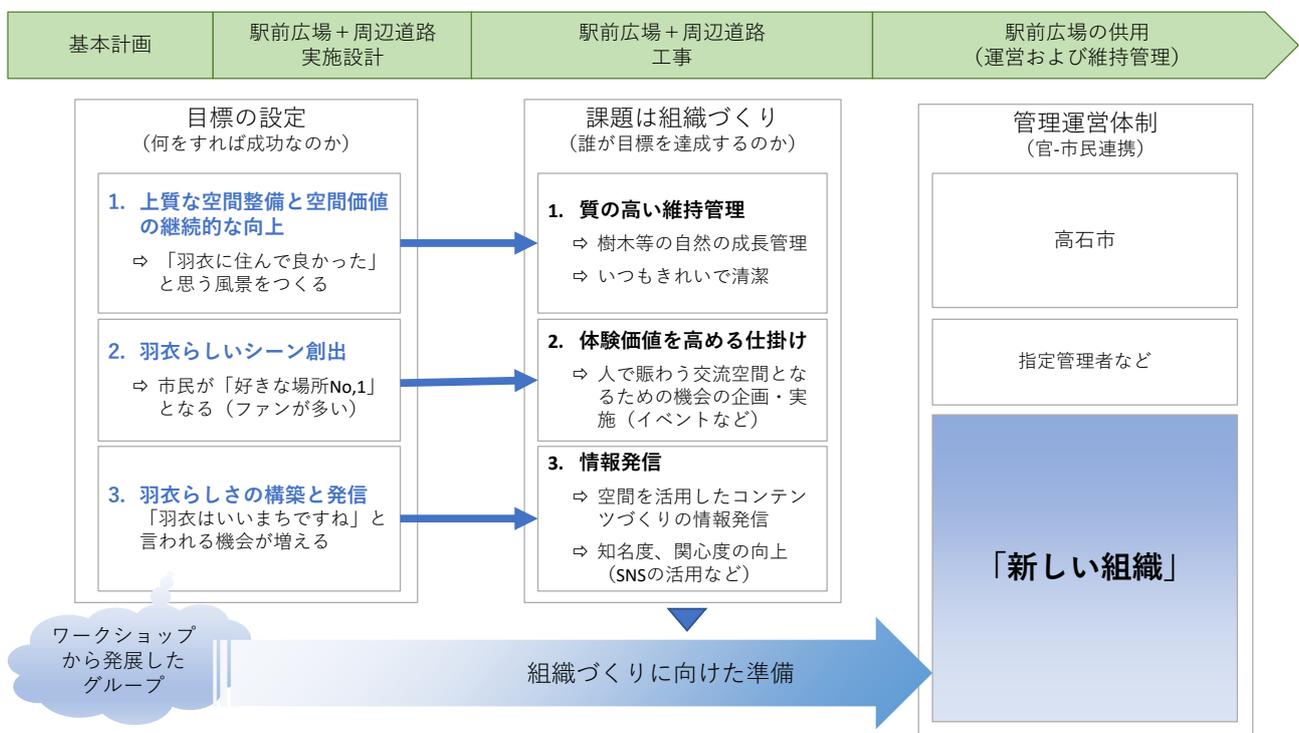
■ 駅前広場の供用までの期間に「新しい組織」を構築する準備に取り組む

- ・ 本基本計画策定後から駅前広場の供用に至る期間を有効に活用し、「新しい組織」の構築に向けた着実な取組みが必要である。
- ・ 駅前広場等の実施設計段階に「駅前広場の運営を考える会」を設置し、例えば設計者が主催するワークショップ等を通じて駅前広場で市民が「やりたいこと」を把握し、必要に応じて設計に反映することが考えられる。
- ・ また整備段階では駅前広場のスペースは利用できないため、例えば北ヤードなど周辺地域で利用可能な用地を活用し、「やりたいこと」を試行的に実施するプレイベントや社会実験等を実施することが考えられる。この段階でのイベント等は集客数等の達成を求めるのではなく、「新しい組織」の将来の構成員である市民同士が相互理解を深めるコミュニティ形成等を重視して開催する。
- ・ 設計段階そして整備段階において形成されたコミュニティは「新しい組織」へと発展し、構成する人材の育成や発掘が図られ、市が信頼する事業パートナーとなって、①空間価値の継続的な向上や②“羽衣”らしいシーンの創出、③“羽衣らしさ”の構築と発信に寄与することが期待できる。

■ 管理運営手法と高架下の機能誘導

- 「新しい組織」を構成員とする管理運営手法については、引き続き検討することが課題となる。現時点では、例えば指定管理者制度を採用し、駅前広場と自由通路（南海が所有、市が管理）を一体的に維持管理する指定管理者が「新しい組織」の取組みと連携（契約等）する体制などが考えられるが、「新しい組織」が有効に機能するための様々な管理運営手法を検討することが今後の課題である。
- なお高架下については、市民ワークショップ等を通じて把握した機能や空間を整備することが望ましい。今後、利害関係者と市が密に連携し、高架下の空間と駅前広場（西側）が一体的に利用可能な空間構成とするなど、可能な限り市民ニーズを受け止めた高架下となるように努める。

事業目標を達成するための課題と「新しい組織」の必要性



3. 駅前広場等の整備を起点とするコトづくりとヒトづくり～段階的整備の進め方～

“羽衣らしさ”を構築するためには、上質な空間整備（目標1）をブランド構築の基盤とし、この空間をフィールドとして羽衣の付加価値となるシーンを創出（目標2）する必要がある。駅前広場が多様なアクティビティ・シーンが見られるような場所になり、羽衣ファンを増やしていくためには、駅前広場という空間を舞台に、運営に関わるヒトが育ち、多様なアクティビティ（=コト）が生まれていくための仕組みを段階的に整えていく必要がある。このシナリオを実現する大まかなプロセスを以下に示す。

1st_STEP 駅周辺整備の確実な第一歩となる駅前広場の整備 ～“上質”の実現

- ・ 駅前広場整備で創出される滞留空間は、多くの市民に受け入れられると期待できるが、“上質”な空間を維持管理するためには相応の管理負担が生じる。例えば落葉樹であれば落ち葉清掃、天然芝であれば刈り込みや水やりなどの管理コストが相当する。
- ・ つまり標準的な広場と比較して付加価値部分の維持管理が必要となるが、その対応策として期待するのが、「“上質”な空間の実現」を共通の目的としてつながる市民である。
- ・ そこで前項に記した通り空間価値を継続的に高める“新しい組織”づくりをめざし、駅前広場の設計段階からコミュニティ形成に取り組む。（右頁図中、「駅前広場運営を考える会 PART1」）

2nd_STEP 駅前広場の交流空間を活用したコトづくり

- ・ 駅前広場の供用後、滞留空間の創出によって、駅前ではこれまでになかった好ましいシーンが生れることが期待できる。小さな子供たちが走り転がる光景や、お父さんをベンチに座って迎え待つ母子の姿、ペットと一緒に散歩する高齢者、談笑する学生たちなどが想像できる。
- ・ さらに駅前広場を交流空間とするためには、市民や学生、就業者など、これまで接点がなかった人たちを自然な形で交流に誘うためのプログラム等を能動的に企画運営することが課題となる。
- ・ そのために駅前広場等をフィールドとしてコトづくりに取り組む体制構築が必要となる。このコミュニティは、1stSTEPでの「駅前広場の運営を考える会 PART1」をベースにコトづくりに関心のある人たちが中心となって形成することが考えられる。（右頁図中、「駅前広場運営を考える会 PART2」～「“新しい組織”づくりに向けた準備組織」）

3rd_STEP 羽衣駅周辺全域の目標達成を担うヒトづくり

- ・ 駅前広場の供用後は、1st STEP～2nd STEP で形成されたコミュニティを中心に、駅前広場に限らず幅広くまちづくりには協力する意思をもつ人たちが出てくるのが期待できる。
- ・ そこで、こうした人たちを市の事業パートナーとして受け入れるため「新しい組織」を設置する（下図中、「新しい組織」の設置）。あわせて「新しい組織」を駅前広場の維持管理において重要な役割を担う組織として位置づけることとする。
- ・ 「新しい組織」は、事業目標を実現するための課題（何をすべきか）を参加者間で共有し、具体的な事業を企画・実践する市民協働の場とすることで、“羽衣らしさ”を構築するヒトを輩出する仕組みとして機能する。
- ・ 駅周辺整備全域の事業目標を達成するためには、駅前広場に次ぐ事業である北ヤードでの公共性の高い空間整備や機能誘導や、羽衣通りでの魅力的な店舗の誘導などが課題である。こうした課題について取組むグループが「新しい組織」を起点に発展して組成される可能性は高い。（下図「波及連携」の矢印）このグループを北ヤードや羽衣通りの実現に必要なプロセスに関する仕組みの検討は、北ヤード等の開発の目途が立つ段階で取組む中長期的な課題とする。
- ・ 「1. 事業スケジュール」で記した通り、中長期的には駅広をはじめ北ヤードや羽衣通りの整備および維持管理に関わる市、市民、民間事業者等が中心となって連携し、羽衣駅周辺全域のあるべき姿を改めて設定し、その実現に寄与する事業に取り組むエリアマネジメントに発展することが期待できる。

駅前広場等の整備を起点とするコトづくりとヒトづくり（段階的整備の進め方）

