

羽衣駅周辺整備基本構想

令和5年3月

高石市

Takaishi City

目 次

第1章 本構想の位置づけ

.....	1
-------	---

第2章 本地域の現状と課題・ポテンシャル

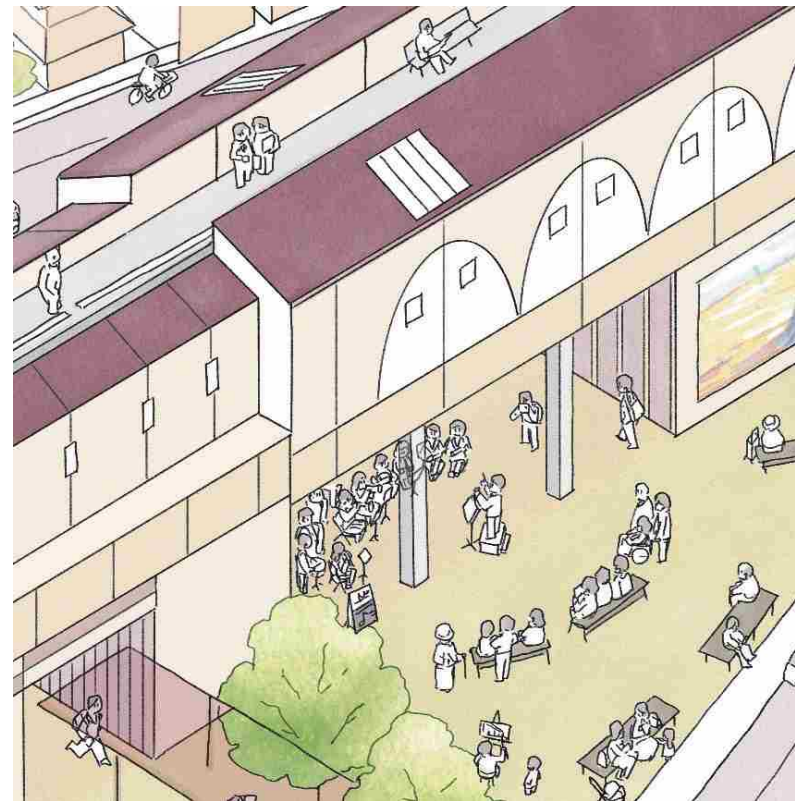
1 歴史・文化背景	2
2 人口	2
3 周辺環境	3
4 交通の状況	4
5 商業等の状況	5
6 社会実験の実施と考察	6
7 エリア特性のまとめ	8

第3章 めざす将来像とまちづくりの方向性

1 めざす将来像とまちづくりの視点	10
2 まちづくりの方向性	11

第4章 将来像の実現に向けて

1 民・学・公によるまちづくりの推進	13
2 試行と検証を重ねる段階的な事業実施	13
3 まちづくりのロードマップ	13



第1章
本構想の位置づけ

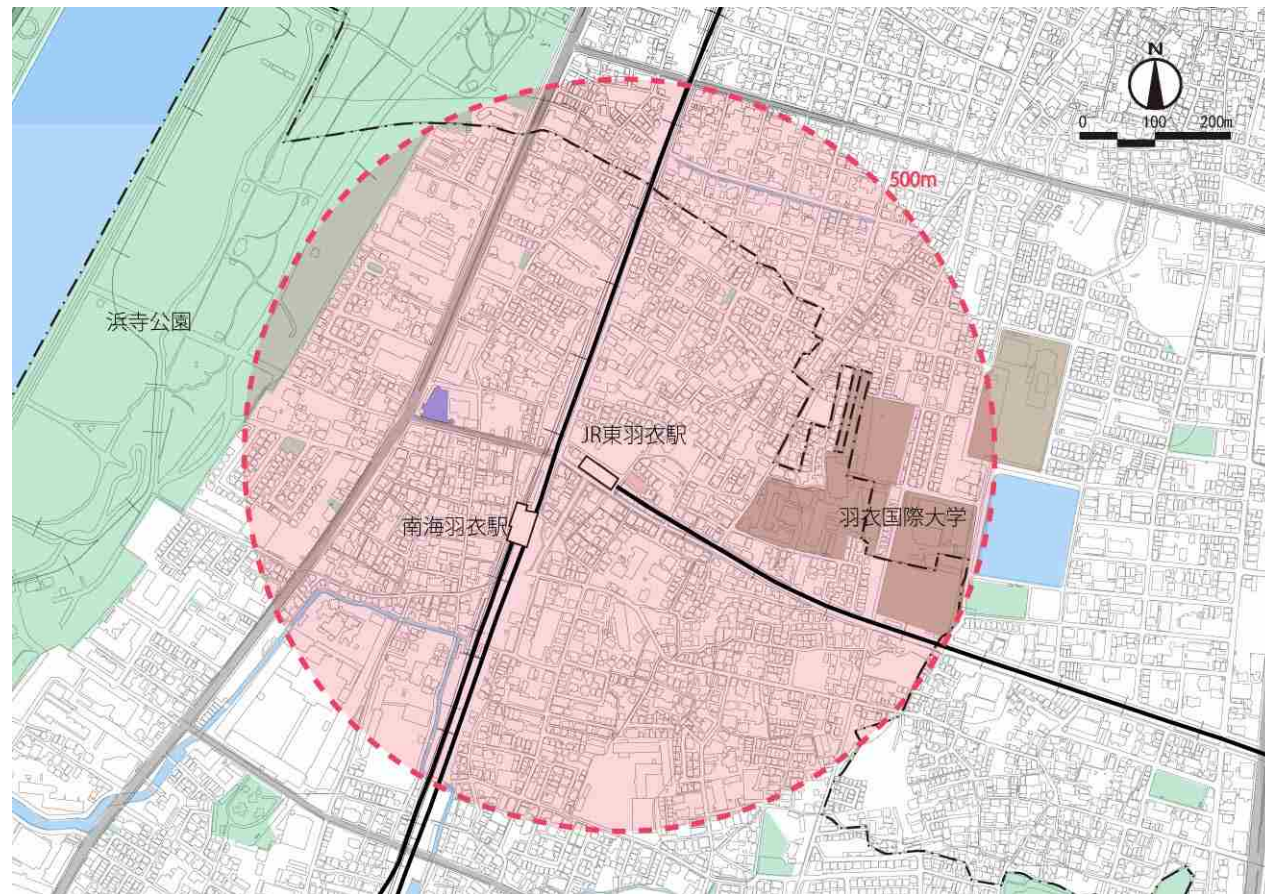
(1) 策定の背景と目的

南海羽衣駅及び JR 東羽衣駅の駅周辺エリア（以下、「羽衣駅周辺エリア」「本エリア」という。）は、大阪市内・関空へのアクセスの利便性に優れる一方で、エリアとしては長年、平面鉄道により東西のまちが分断されていた。そのため、駅周辺の回遊性や一体性、また駅の西に位置する浜寺公園、東に位置する羽衣国際大学等、地域資源のつながりや連携などが課題となっている。

そのような課題を解消すべく、平成 8 年に都市計画決定された「南海本線・高師浜線（高石市）連続立体交差事業」が進められ、令和 3 年 5 月に上り線の高架化工事が完了し、現在駅舎等の工事が進捗している。このような機会を活かし、令和 3 年 3 月に基本構想が策定された高石駅周辺エリアと同様に、本エリアにおいて、JR 東羽衣駅北用地等の地域資源を活用し、民間のノウハウや資金などを用いた公民連携の手法により、ニューノーマルに対応した新たな都市政策をめざすべく、持続可能な、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を創出するための「魅力的なまちづくり」について、まちづくりの将来像を位置づけるものである。

(2) 対象区域

本基本構想は、JR 東羽衣駅及び南海羽衣駅を中心とした半径 500m 程度のエリアを対象とする。



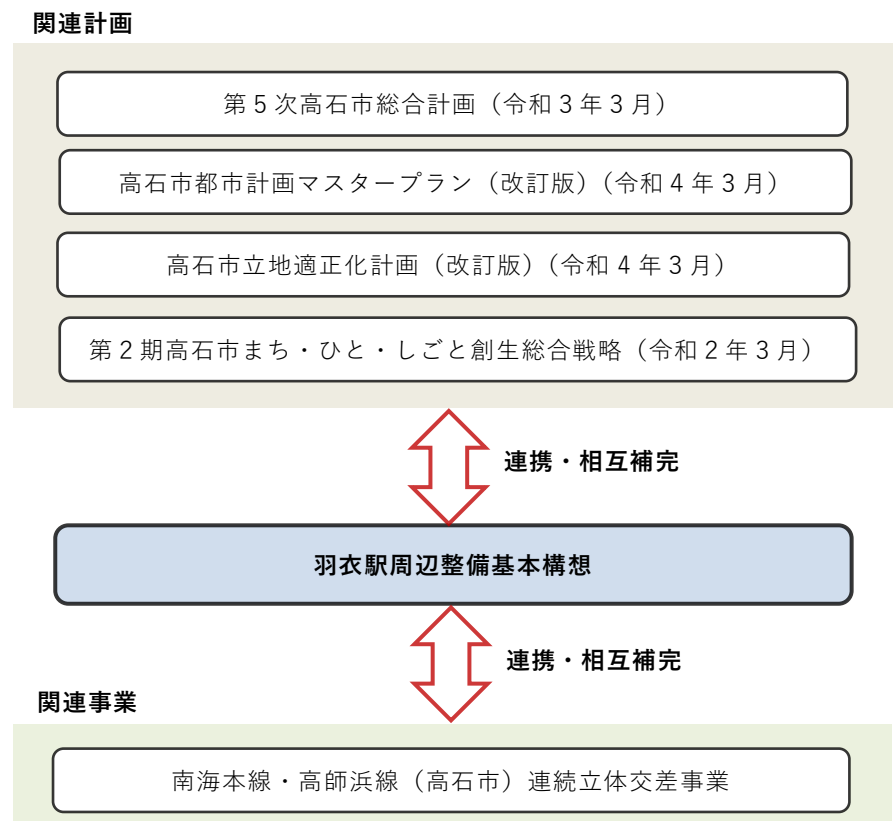
(3) 検討の経過

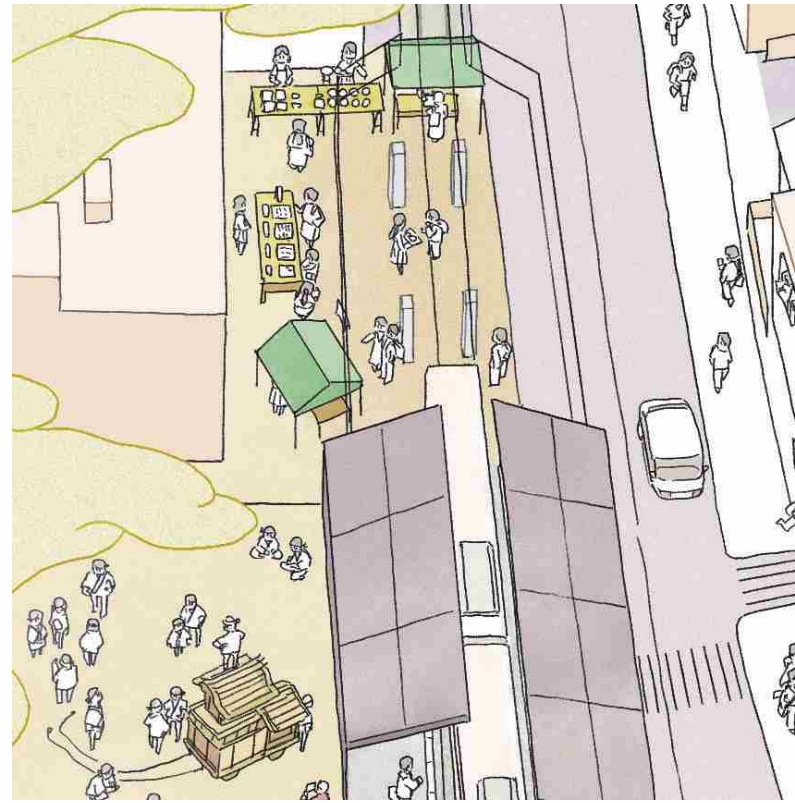
地域に根ざした、羽衣駅周辺エリアらしい持続可能なまちづくりを進めていくために、民・学・公の多様な主体の連携・協働によるまちづくりの推進に向けた意見交換や協議の場として、「羽衣駅周辺えきまち連携会議」を設定した。

構想検討において、構想の中間段階・社会実験企画段階、および構想の素案段階・社会実験実施後の 2 回にわたって、会議を開催し、その意見交換内容を本構想に反映させた。

(4) 関連計画・関連事業

羽衣駅周辺整備基本構想は関連計画・関連事業との連携・相互補完を図る。





第2章
本地域の現状と
課題・ポテンシャル

1 歴史・文化背景

(1) 歴史と沿革 (高石市都市計画マスタープラン (令和4年4月) より抜粋)

明治17年、高石南村、高石北村、今在家村と新村の4か村で第9戸長役場を設置しました。ここに初めて現在の高石市の基礎が確立され、同22年4月の町村制度で、高石村(人口3,307人、世帯610)として地方自治の第一歩をしりました。明治34年に南海線葛の葉駅(現南海本線高石駅)、同45年には南海本線羽衣駅が開設し、**風光明媚な白砂青松の海浜を背景に、良好な住宅地としての面目を備え、村勢はめざましく進展し、大正4年1月には町制(人口4,809人、世帯935)を施行しました。**

大正から昭和初期にかけて、**浜寺・高師浜海水浴場は東洋一の海水浴場、一大リゾート地として、年間約100万人の観光客で賑わいました。**あわせて大阪中心部からJR羽衣線東羽衣駅、南海高師浜線伽羅橋駅、南海高師浜線高師浜駅に繋がる鉄道駅が整備され、洋館建ての別荘や保養所、高級住宅地として開発が進みました。

昭和28年4月に東部に隣接する旧取石村を編入合併して、現在のJR阪和線富木駅を含め町域面積6.19km²に6つの鉄道駅を有する交通利便性の高い住宅都市としての体制を整えました。

昭和30年代後半には臨海部の埋め立てにより、**内陸部約6km²に匹敵する約5km²が新たに市域となり、石油化学コンビナートが形成され、ほぼ現在の市域となりました。**

(2) 羽衣のまちなみ

堺市浜寺から高石市羽衣、高師浜へと続く海岸線は、いわゆる「白砂青松」の風光明媚な景勝地であった。南海電鉄の開通とともに、海水浴、保養などを目的とする都市近郊の別荘、高級住宅地として開発され、大いに賑わった。

現在は一部、高石漁港に隣接する自然海岸が残存している。浜寺公園に沿って公園の松の緑を借景とした住宅地が展開し、閑静な風景を醸し出している。

(資料：大阪府 HP)



(3) 駅周辺の住宅地の成り立ち

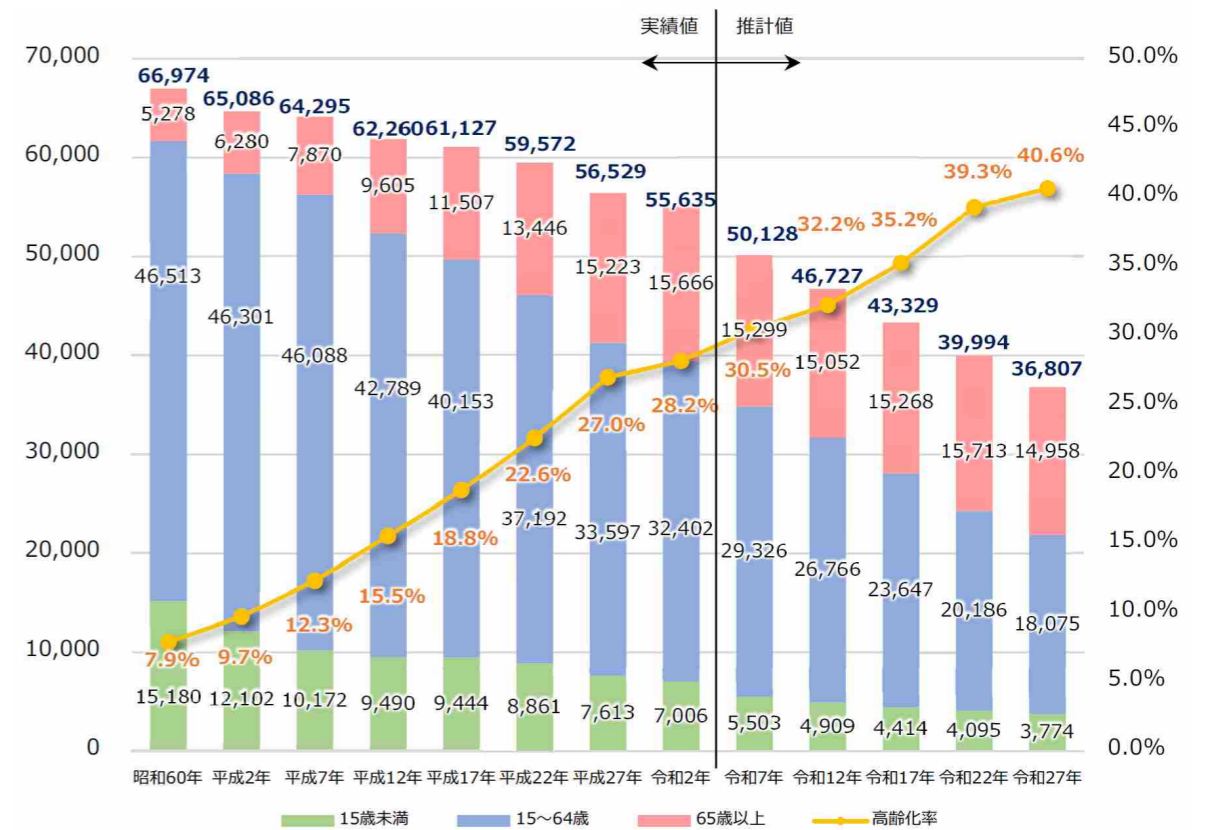
高石市では、高度経済成長期に臨海工業地帯への企業の進出により、労働者とその家族であろう比較的若年の核家族を中心とする人口の流入が起こり、市の人口は急増し、社宅・寮・アパート・個人住宅が軒並み増加した。昭和60年には人口のピークを迎えている。(参考：高石市の歩み (令和元年10月))

羽衣駅の周辺地域においても、多くの企業社宅が建ち並び、これらに住んでいたサラリーマン家庭が周辺の持ち家へと移り住み、本地域の定住人口を形成していった。本地域が歴史ある市街地でありながらも、新しいコト・モノ、外からの文化などに敏感で受け入れる風土を有する雰囲気があるのは、これらの住宅地の成り立ちも一因と考えられる。

2 人口

- ・高石市の人口は昭和60年(1985年)より減少傾向にある一方で、高齢者人口は増加傾向にあり、令和2年(2020年)以降も少子高齢化は進行していくことが予想される。
- ・人口の減少や高齢化は、地域の経済活動や伝統的行事をはじめとした地域活動の減少など、地域の活力の低下を招くことが予想される。高石市全体の定住促進、少子高齢化対策等を進めるとともに、羽衣駅周辺の活性化や魅力向上が求められる。

■市全体の人口の推移



※人口総数には年齢不詳を含むため、年齢3区分別人口の合計と一致しない場合がある。
出典：総務省「国勢調査」(昭和60~令和2年) 国立社会保障・人口問題研究所(令和7年~令和27年)

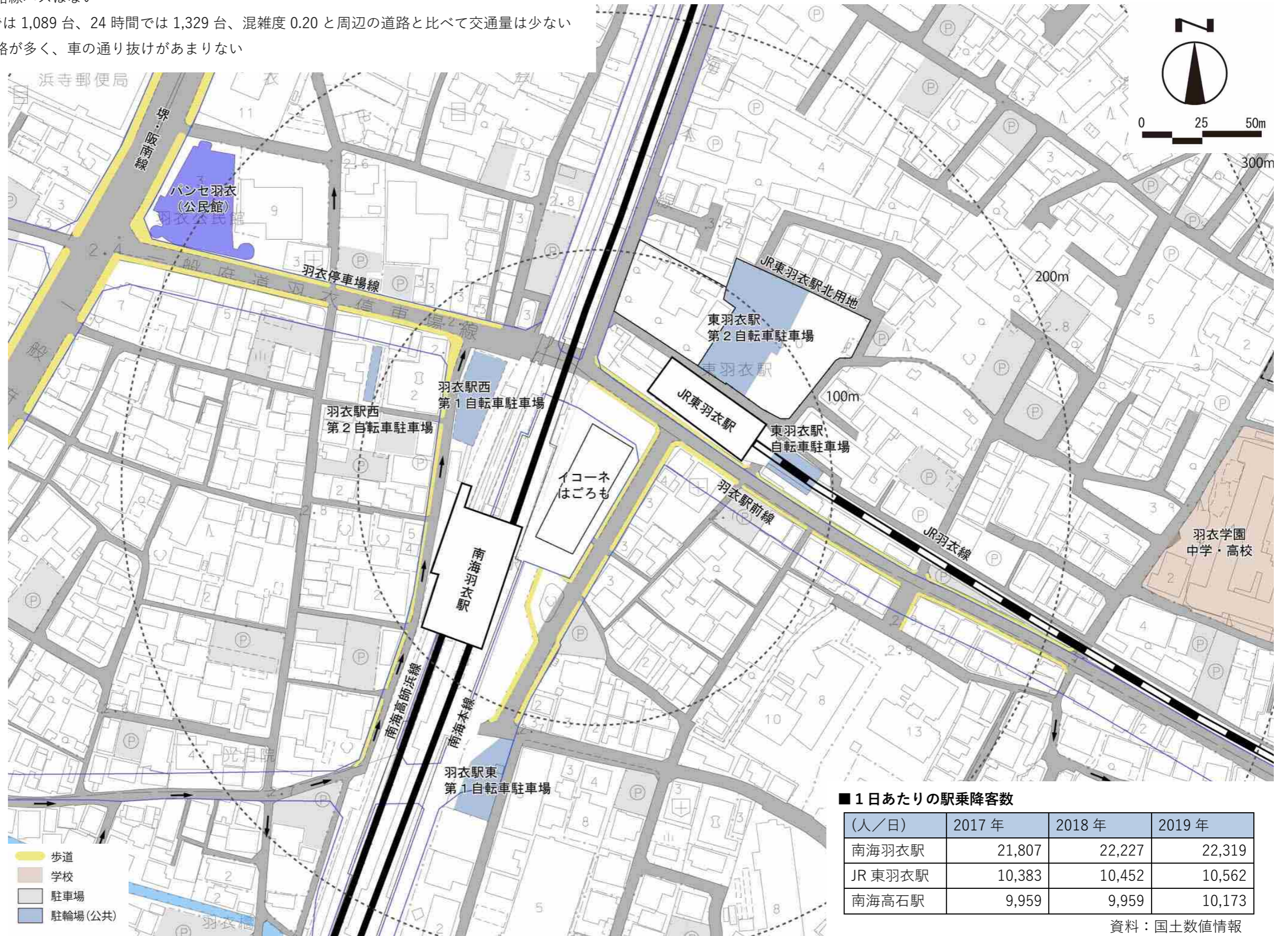
■羽衣地区・東羽衣地区の人口 (令和2年1月1日)

	人口	うち65歳以上	高齢化率
市全体	57,811	15,781	27.3%
羽衣地区	6,360	1,649	25.9%
東羽衣地区	9,746	2,357	24.2%

資料：市市民課「住民基本台帳」

4 交通の状況

- ・臨海部へ行くバス以外の路線バスはない
- ・羽衣停車場線は12時間では1,089台、24時間では1,329台、混雑度0.20と周辺の道路と比べて交通量は少ない
- ・駅周辺道路は狭い道路が多く、車の通り抜けがあまりない

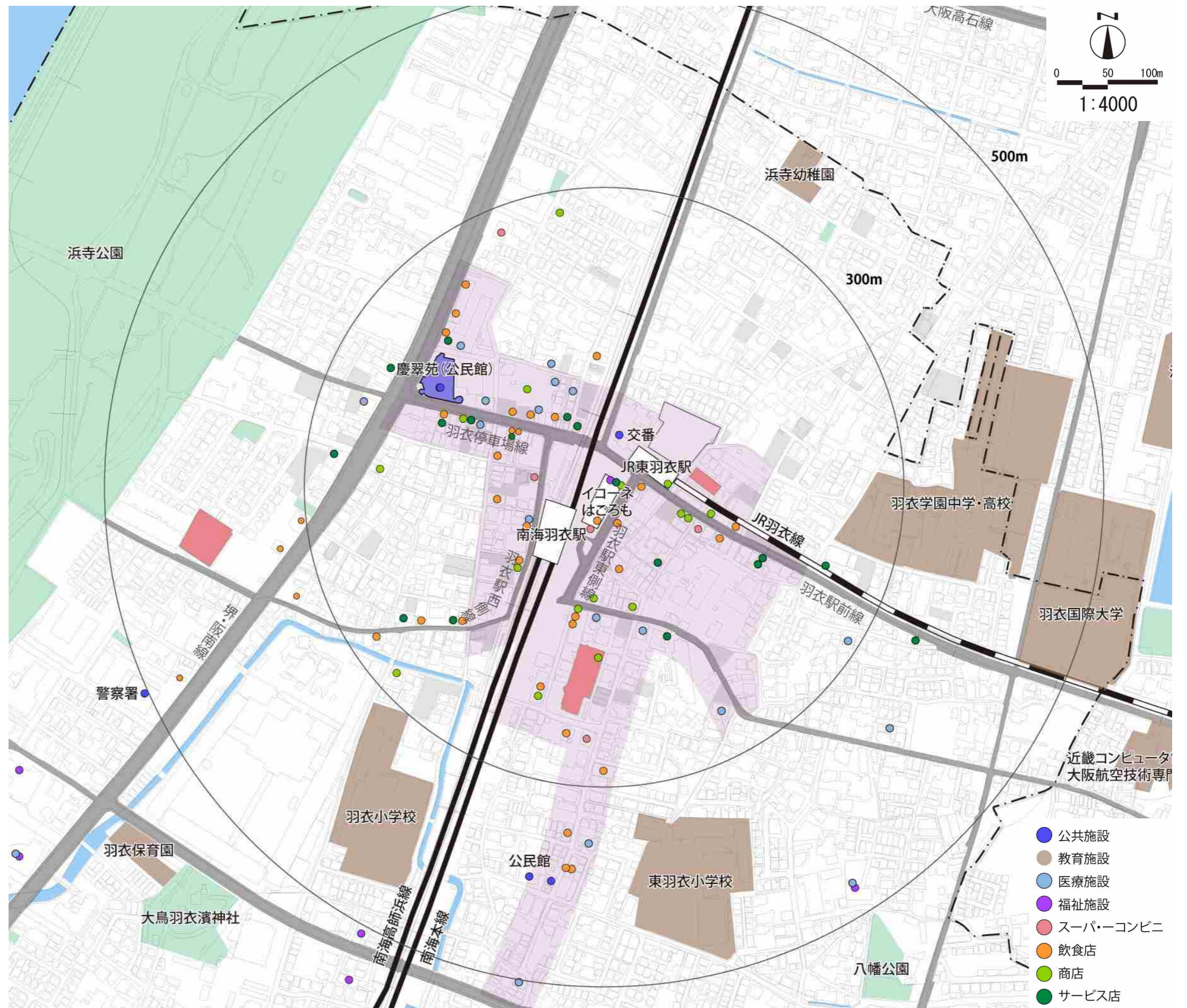


5 商業等の状況

- ・駅周辺と、羽衣停車場線や羽衣駅前線沿いに小規模の飲食店、商店、サービス店※が立地している
- ・駅前には近隣商業地域でありながら、大きな商業施設はない
- ・ナショナルチェーン店がほとんどなく、地域に根ざした個性豊かな小規模店舗が分散している
- ・交通量の多い道路に面したものでなく、住宅街の入り込んだ軒先でお店を開いている事例もみられる
- ・市内にはリノベーションまちづくりの企画によって生まれた団体や子育てを支援する団体、コミュニティを育む福祉団体など幅広い活動がみられる

※サービス店は、マッサージ、エステ、美容院、美容院を示す

調査方法：GoogleMap、MapFan
調査時期：2021年9月



6 社会実験の実施と考察

(1) 背景と目的

構想に位置づけるプロジェクトのうち、羽衣駅前に居心地のよいサードプレイスや市民の活動の場となる小さな広場を点在させる「羽衣プレイスPJ」の社会実験。

羽衣駅前及び高架下に生まれる公共空間をまちの活性化のために有効に使うには、移動のためのみならず、駅周辺が市民にとっての居場所・滞留空間となることが大切である。滞留空間は一種類ではなく、複数あり、それらで様々な活動が行われることが大切である。

一方で、このような滞留は交通、移動行為との干渉も心配されることから、現地で実証実験をおこない今後の方法を検討する必要がある。

そこで、高架化や駅前広場整備の完了に先んじて、「羽衣駅前に滞留のための空間とそれを促す仕掛けを一時的に設け、その効果や課題を検証する」ことを目的に社会実験を行うものとする。

また、この機会を通じて、羽衣駅周辺のプレイヤー（住民、大学、鉄道事業者等）の関係性をつくり、羽衣駅周辺の今後のあり方について考え、語る機会をつくることも、目的と捉える。

(2) 滞留空間と仕掛け

【イコーネはごろも北側の歩道空間】

・駅前の歩道空間に滞留のための空間・仕掛けとして以下を設置する

- ①人工芝
- ②ベンチ・イス
- ③キッチンカーや屋台
- ④ワークショップ等参加型のイベント

・それぞれがある日・時間、ない日・時間を設け、それぞれの効果を抽出する



(3) 実施中の様子

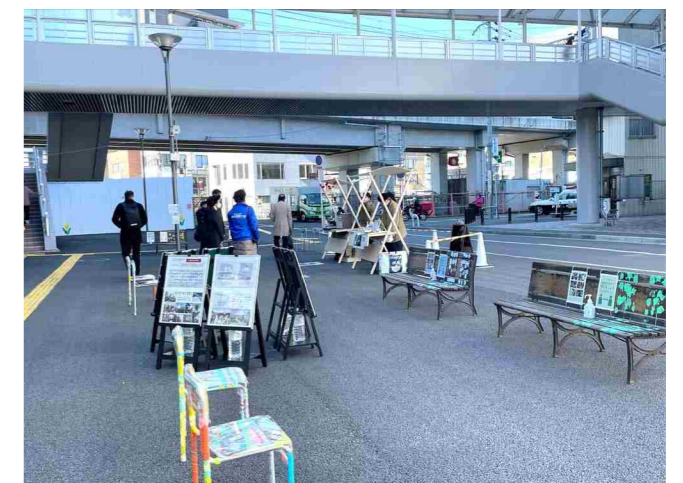
ベンチリメイクワークショップ



人工芝とキッチンカー



羽衣国際大学の屋台



(4) 結果・考察

1) 人流データの分析

(10時から19時(キッチンカー営業時間)の分析)

- ・人工芝・ベンチとキッチンカー設置日は**通常週の人流の約3.3倍**、**最大滞留時間は約17倍**
- ・大学屋台の設置日は通常週の人流の**約1.2~6倍**、**滞留時間は約7倍**
- ・ベンチのみ設置(人工芝なし)は、人流は通常週よりやや減。ただし、最大滞留時間は4倍に増。
人の流れは大きく変わらないものの、ベンチへの滞留は発生し、ニーズが確認できた

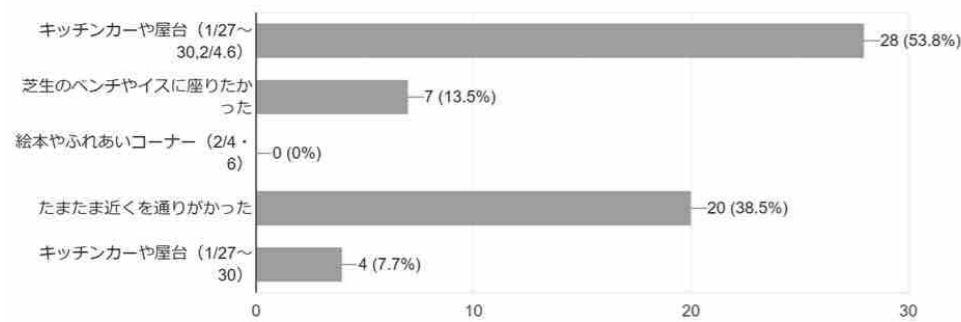
2) キッチンカー・大学屋台の来客数

- ・キッチンカーは4日間で、総客数は551人
- ・最も売上の多かった店では1日で客数102人となった
- ・大学屋台は2日間で、ブラウニーは50人、マスクは34人と短い時間で多くの来客があった

3) 来場者アンケート

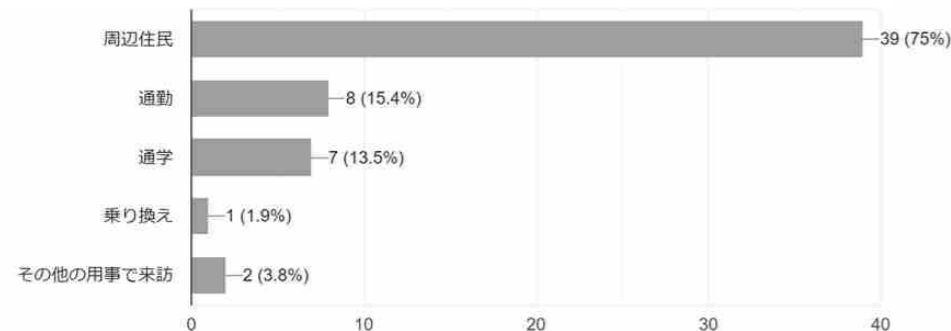
- ・回答者数は52人。そのうち、キッチンカー出店期間の回答者が44人。

①来場の目的 (複数回答可) N=55



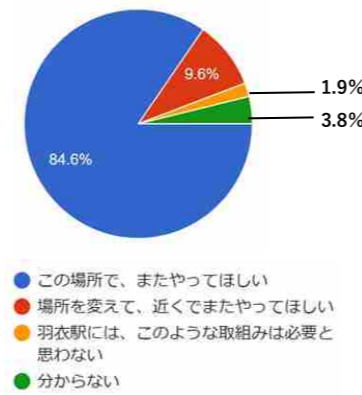
半数がキッチンカー・屋台を目当てに来場、約4割が通りすがりの来場

②羽衣に来訪した理由 (複数回答可) N=57



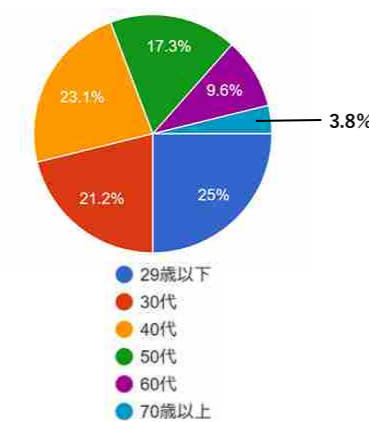
来訪者は周辺住民が75%
一方、通勤・通学で来訪した人も15%、13%で、合計3割と、滞留が発生乗換客の立ち寄りには少なかった

③感想 (1つ選択) N=52



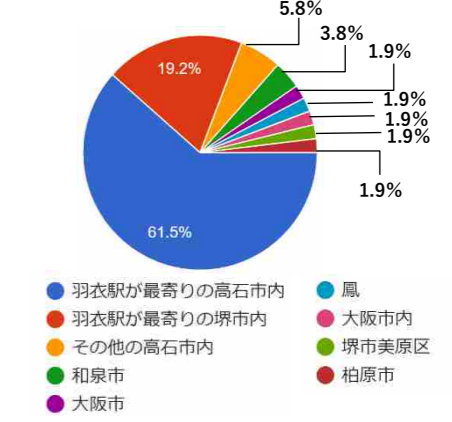
「この場所で、またやってほしい」が84.6%、「場所を変えて近くで」の9.6%と合わせると、94.2%が羽衣駅周辺での再実施を望んでいる

④自身の年齢 (1つ選択) N=52



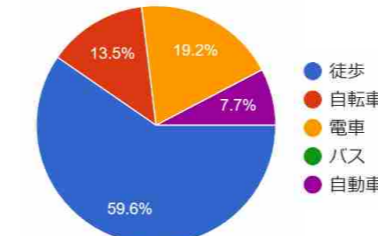
回答者の年齢層はバランスよく分散
40代までが7割を占めた

⑤居住地 (1つ選択) N=52



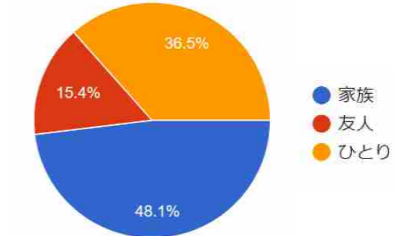
約6割が羽衣駅が最寄りの高石市内、約2割が羽衣駅が最寄りの堺市内
その他地域からの来訪もあった

⑥アクセス方法 (1つ選択) N=52



徒歩は59.6%で約6割を占める
電車は19.2%で通勤通学の際に立ち寄ったものだと考えられる

⑦誰と来訪したか (1つ選択) N=52



家族が48.1%と最も多く、次いで、ひとりが36.5%となった

【自由記述 (52人のうち34人が回答、一部抜粋)】

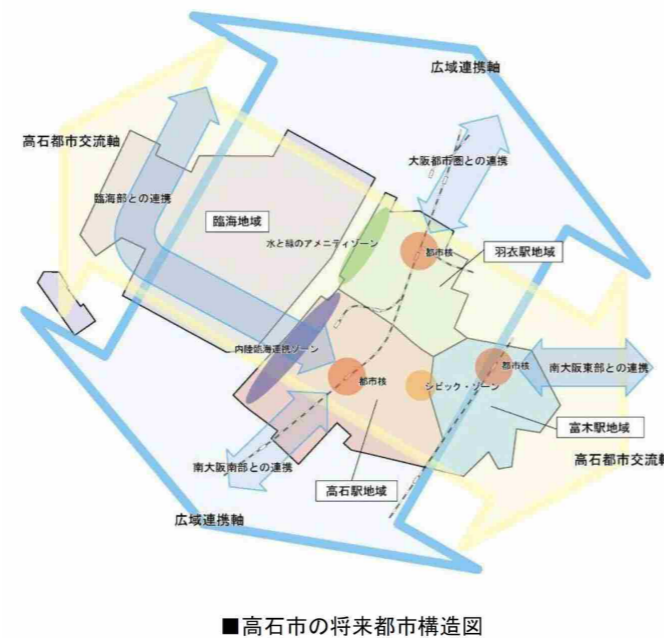
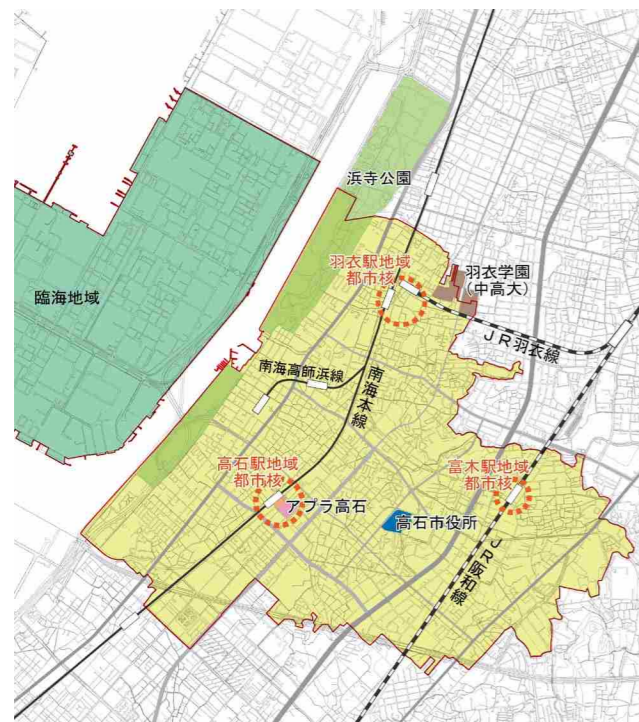
- ・駅前だけのお店が少ないので、特にご飯系のキッチンカーを出してくれたらありがたいです。(周辺住民・40代)
- ・羽衣駅周辺はお店が少ない。子どもがいるのでお店に入るのではなく気軽に立ち寄れるキッチンカーは嬉しい。子育て支援センターの帰りに寄れる立地も嬉しい。(周辺住民・30代)
- ・疲れた帰り道がワクワクに変わるから(通学・29歳以下)
- ・近くにあまりこういうお店がないので、すごく有難いです。週末だけとかでも是非継続して欲しいです。(周辺住民・30代)
- ・テレワーク生活なので、いろんなランチを楽しみたいから(周辺住民・40代)
- ・またやってほしい(通学・29歳以下/通勤・29歳以下/周辺住民・30代/周辺住民・40代)
- ・健康のために歩いています。休憩用ベンチはあちこちがあれば嬉しいです。(周辺住民・50代)
- ・真冬は寒い(通勤・50代/周辺住民・60代)
- ・スペースの有効利用と街の活性化になる。(周辺住民・40代/周辺住民・70歳以上)
- ・色々な使い方や希望を市民募集して、週替わり、月替わりで何かやれば良い。西側にも普及させれば、街の一体化となって立体交差事業のモデル効果が見える。(周辺住民・70歳以上)
- ・羽衣地域に住んでいますが、今回のイベントは、何もなかった場所に居場所ができたように感じ、よかったです。日頃から、羽衣には、気軽に立ち寄り、滞在できるような場所が無いと感じています。地域の住

人が高石市を離れず、充実して長く暮らせるようなまちになればと願います。(周辺住民・40代)

7 エリア特性のまとめ

■広域的な特性 東西南北のハブになる可能性

- ・大阪都心からアクセス至便
- ・市内での都市核の一つであり、南海羽衣駅は最も乗降客数の多い駅で、鳳駅につながるJR東羽衣駅も有する。駅前広場・大型商業・市役所等を有する高石駅周辺とは異なる特徴をもつ
- ・南海羽衣駅、JR東羽衣駅、臨海部へのバスターミナル(パンセ羽衣)、南海高師浜線への乗換えと、交通の要衝・ハブ的な機能を有する



■市の都市計画上の位置づけ 健幸・リノベーション等のまちづくり

- ・立地適正化計画(R4)では、『三つの主要駅を中心とした、歩いて暮らせるまちづくりの推進～「健幸」のまち』の更なる魅力向上～』が基本理念
- ・まち・ひと・しごと創生総合戦略(R2改)では、基本目標として、次の4つが掲げられている。
 1. 子どもを産み育てやすい環境を整える
 2. 地域が稼ぎ、働きやすい環境を整える
 3. いつまでも健幸にすごせる環境を整える
 4. 人が集い、住みたくする環境を整える
- ・市全体では、健幸づくり事業のほか、駅周辺リノベーション活性化事業等が進められている

■都市計画事業の状況 駅周辺のパブリックスペースの創出

- ・南海線の高架化により、羽衣駅・東羽衣駅周辺の東西南北の回遊性が向上、駅前に広場空間や高架下空間が創出される
- ・連続立体交差事業の進捗に伴い、羽衣駅前地区第一種市街地再開発事業区域内の羽衣駅前線と羽衣駅前西側線の一部、および羽衣駅東側線が整備される



■歴史・文化的背景 歴史と情緒ある風情・街並み資源

- ・明治から戦前にかけて賑わった浜寺海水浴場の最寄り駅として賑わったエリア
- ・浜寺公園周辺は、かつては別荘地であり、現在も駅周辺を含め、瀟洒な邸宅や伝統的な家屋が分布
- ・羽衣学園の通学路だった乙女丘など由緒ある史跡や言い伝えが存在



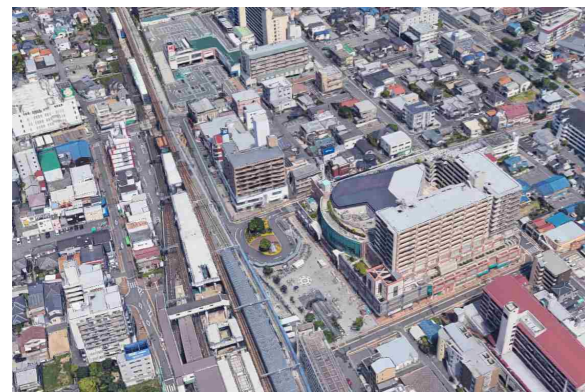
■エリアの環境特性 ローカルな店と人、環境基盤

- ・南海羽衣駅約2万人、JR東羽衣駅約1万人の乗降客数であり、駅前には近隣商業地域の指定がありながら、駅前に大型の商業施設がなく、商店街も店舗数が少なくなっている
- ・広域的な来訪者のいる浜寺公園、羽衣学園（中高大）が徒歩圏に立地
- ・駅周辺にナショナルチェーン店がほとんどなく、地域に根ざした個性豊かな小規模店がエリア内に分散している
- ・駅周辺には幅員の狭い道路も多く、車の通り抜けも少ない
- ・臨海部へのバス以外の路線バスはないが、地形も平坦で、徒歩・自転車での生活がしやすい環境
- ・市内外からは「質の高い住宅地」というイメージが強い
- ・駅周辺には文教施設のほかに新旧混在した住宅地が広がっており、閑静な住環境、ただし空家が増加しつつある
- ・周辺には古くから企業社宅が多く立地しており、サラリーマン家庭が多く住み着いた経緯がある。新しいコト・モノ、外からの文化などに敏感で受け入れる風土がある



■高石駅とのつながり 対照的な2つの都市核の接続

- ・高石駅は駅前に人の広場があり、駅徒歩圏に大型商業施設が複数立地する
- ・また、図書館やホールを有する再開発ビル、公的な賃貸住宅など複数の公共施設・住宅が駅前に存在

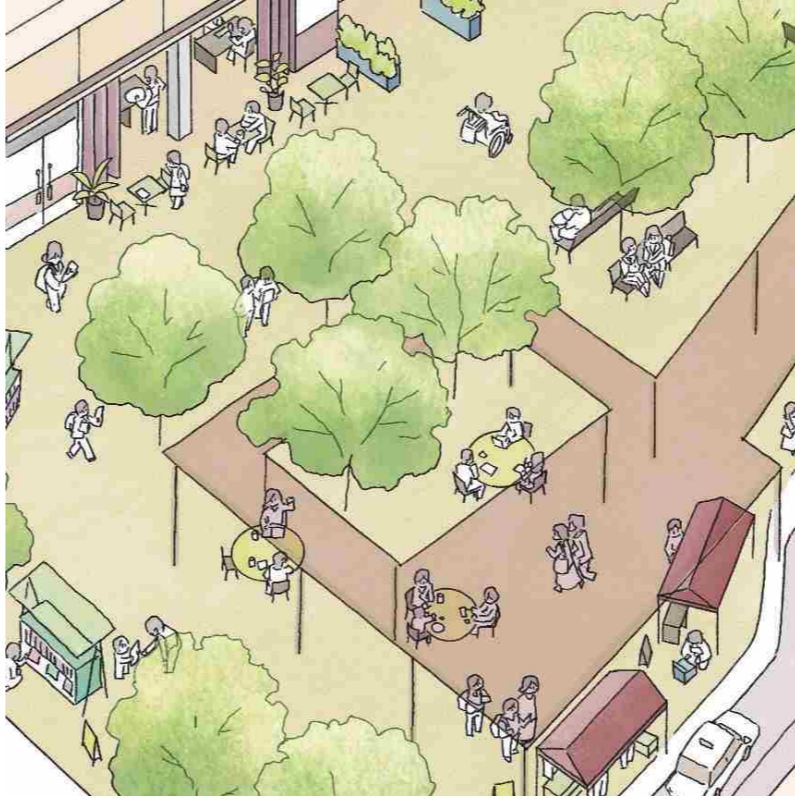


- ・南海線の高架化によって、側道・高架下空間で羽衣駅・高石駅が一本の街路空間でつながり、それぞれの都市核が特長を活かした連携や共生ができる好機



■エリア特性を踏まえたまちづくりの取組み課題

- ①市内外に誇る環境資源としての**浜寺公園**を活用するため、公園利用者に駅周辺エリアを回遊・滞留してもらうための場や仕掛け、浜寺公園が至近にあることがわかる駅周辺の環境づくりが必要
- ②駅周辺は歴史風情のある住宅地であり、瀟洒な屋敷や車の通り抜けの少ない道路基盤など、落ち着いた生活エリアとしての環境を有する。歩ける範囲での**心地よい暮らしイメージ**を発信できる場や機会の創出が必要
- ③高架下空間や駅前広場、都市計画道路事業による拡幅空間、空家など、今後創出される**公共的な空間や個々の取組み**を活かし、ネットワークさせていくことが必要
- ④羽衣国際大学と地域住民組織が連携した活動を行ったり、小規模な商店が魅力的な場づくりやイベントを行ったり等、**地域に根ざしたプレイヤー**が存在する一方で、学生や新住民の居場所がないのが課題。外からの新しい文化を受け入れる風土なども活かし、すでに地域にいる人・事業者ら、ここで新たな活動を始めたい人たちの活躍の場をつくり、活力を活かすことが必要



第3章
めざす将来像と
まちづくりの方向性

1 めざす将来像とまちづくりの視点

(1) めざす将来像

- ・本エリアの資源やポテンシャルは、臨海部へのアクセス拠点、浜寺公園の最寄り駅、大学等の通学駅、急行停車駅、乗換駅である駅と良質な住宅地、活力ある地域の住民・大学・事業者らといえる。
- ・これらを活かし、羽衣ならではの居心地や賑わいがあり、地域で働く場や活躍の場（なりわい）が充実し、心身の健幸が育まれることで、駅で乗換える人も、学校や職場に通う人も、このまちに暮らす人も、誰もが心地良さを感じ、自然とこのまちの一員になり、新たな交流や魅力が生まれる拠点をめざす。

■めざす将来像のコンセプト

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

(2) まちづくりの視点

① 公共的な空間と 遊休資源の活用

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

② 浜寺公園の魅力 のとりこみ

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

③ 地域に根ざしたひと 中心の魅力創造

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

④ 高石駅と羽衣駅の 連携と共生

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

めざす将来像のイメージ（構想案）



2 まちづくりの方向性

歩きたくなる（ウォーカブル）と健幸になる（ウェルネス）の2つの方向性をもって、将来像実現に向けたまちづくりを進める。

方向性 1 歩きたくなるまちをつくる **walkable**

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

- ▶ **安全で歩きやすいみちづくり**
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
- ▶ **回遊性を生む小さな拠点づくり**
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
- ▶ **ひととまちが会う仕組みと仕掛けづくり**
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

方向性 2 健幸になるまちをつくる **wellness**

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

- ▶ **居心地がよく、長居したくなる場づくり**
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
- ▶ **身体を動かしたくなる仕掛けづくり**
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
- ▶ **ひとが輝く交流と活躍の場と機会づくり**
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

まちづくりを実現する“十字”プロジェクト

横軸



イメージ
KEBUKURO LIVING LOOP
(池袋東口グリーン大通り)

停車場線／羽衣駅～浜寺公園を
ウォーカブルなまちにする

中心



イメージ
エキノ神戸三宮
(神戸市)

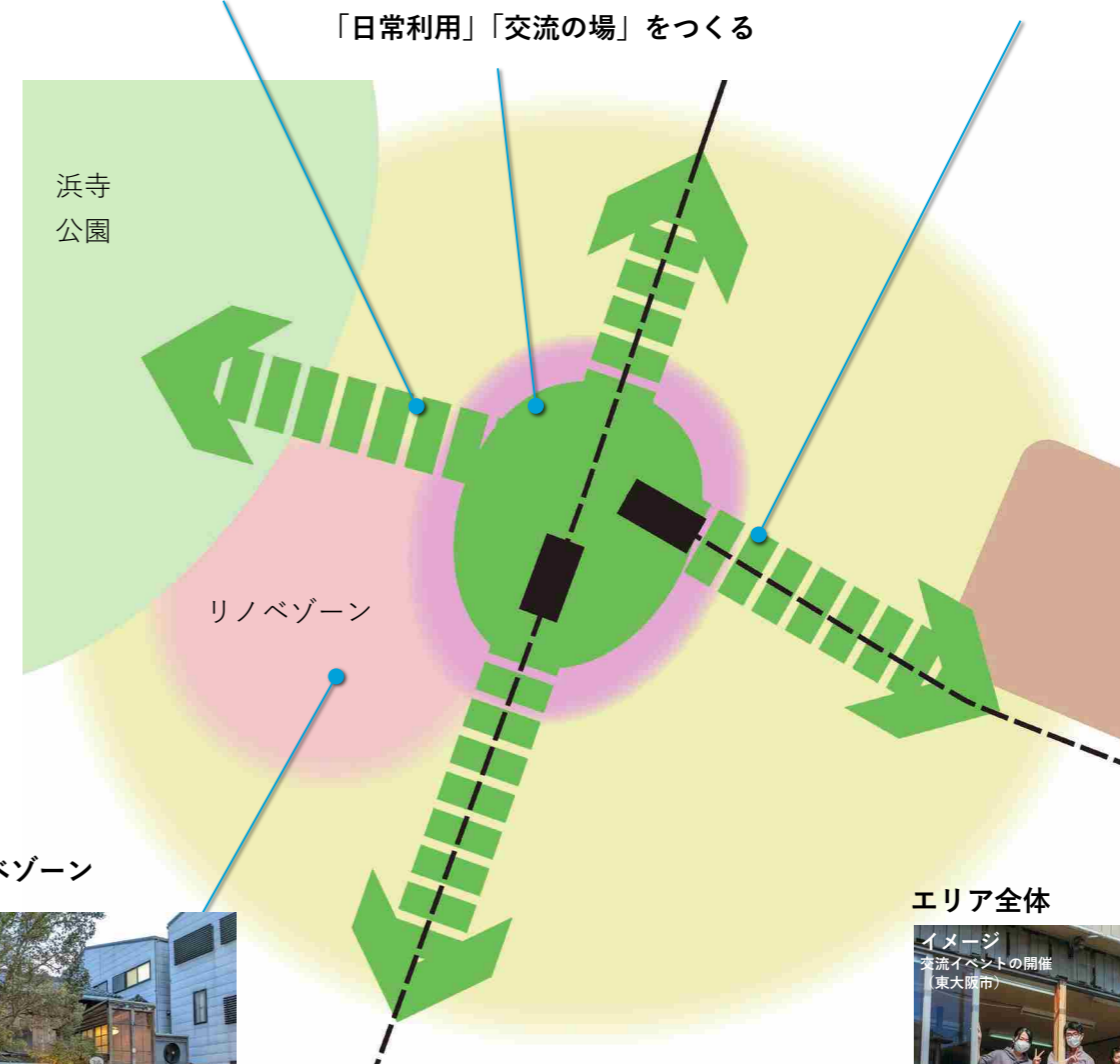
駅前広場・南海高架下／南海高架下
空間とその周辺の回遊性を高め、
「日常利用」「交流の場」をつくる

横軸



イメージ
中央ラインハウス小倉
(JR東日本 中央線高架下)

JR 高架下・乙女通り／学生らが
まちにあふれ、暮らす風景をつくる



駅南西 リノベゾーン



イメージ
屋敷をリノベーション
した複合施設 (大阪市)

羽衣駅～浜寺公園をつなぐ
動線の魅力化



イメージ
町家カフェ
(京都市)

エリア全体

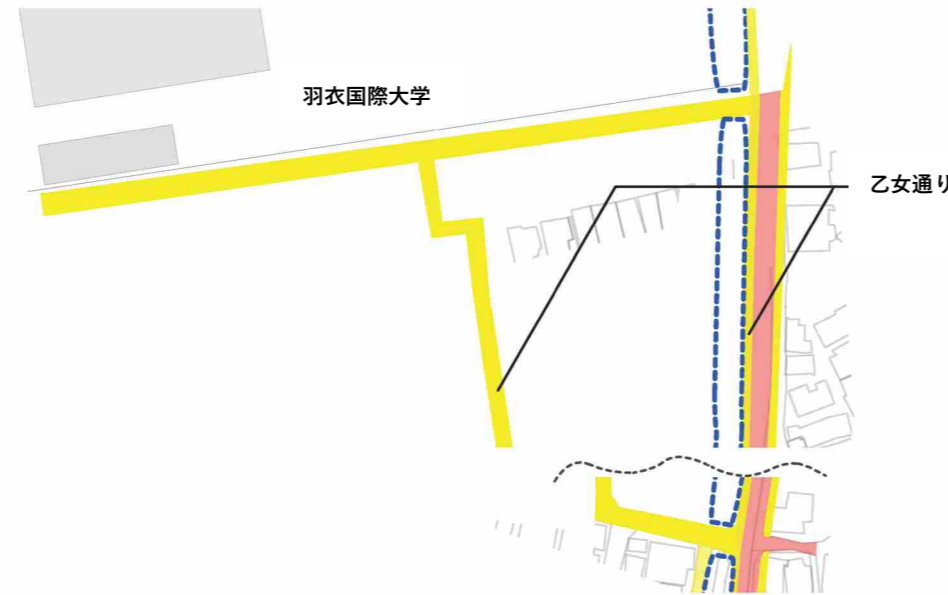


イメージ
交流イベントの開催
(東大阪市)

地域に根ざした住民・大学・事業
者の連携・協働

～（仮称）羽衣プレイスプロジェクト～

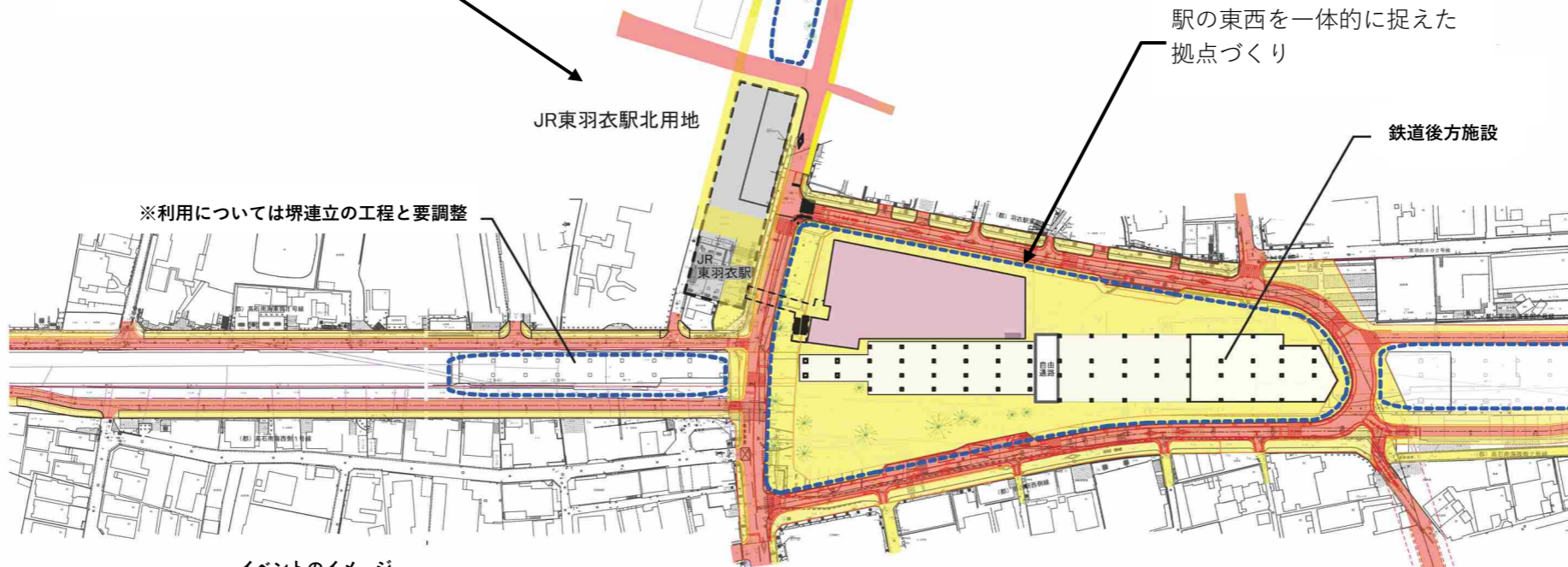
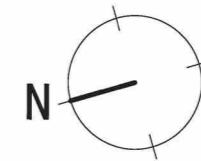
高架化する駅を中心に、駅前広場、高架下空間に市民や大学、事業者や団体などが新しいチャレンジや表現、交流、滞留などができる多様な広場や施設等を分散して配置することで、駅を起点にした回遊や波及を生み出していく



北用地前 JR 高架下 2階建駐輪場



JR 東羽衣駅北地区では、公有地や低未利用地を活用し、民間事業者による官民連携による交流拠点づくりを推進する



- : 商業
- : 歩行者のためのスペース・広場
- : 車道
- : 今後検討を進めたいエリア

イベントのイメージ

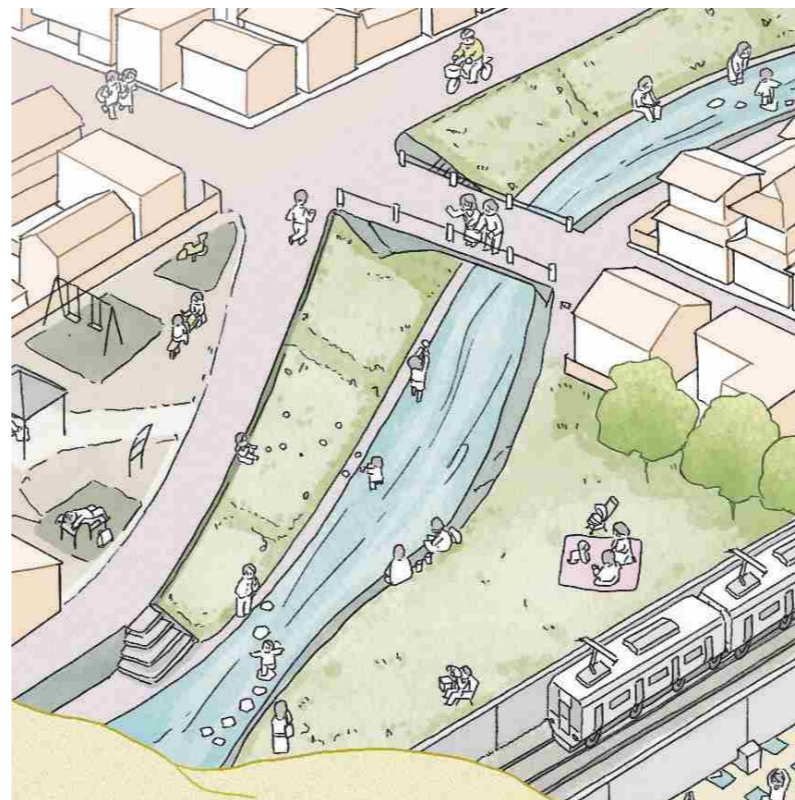


浜寺公園へ



市民利用のイメージ



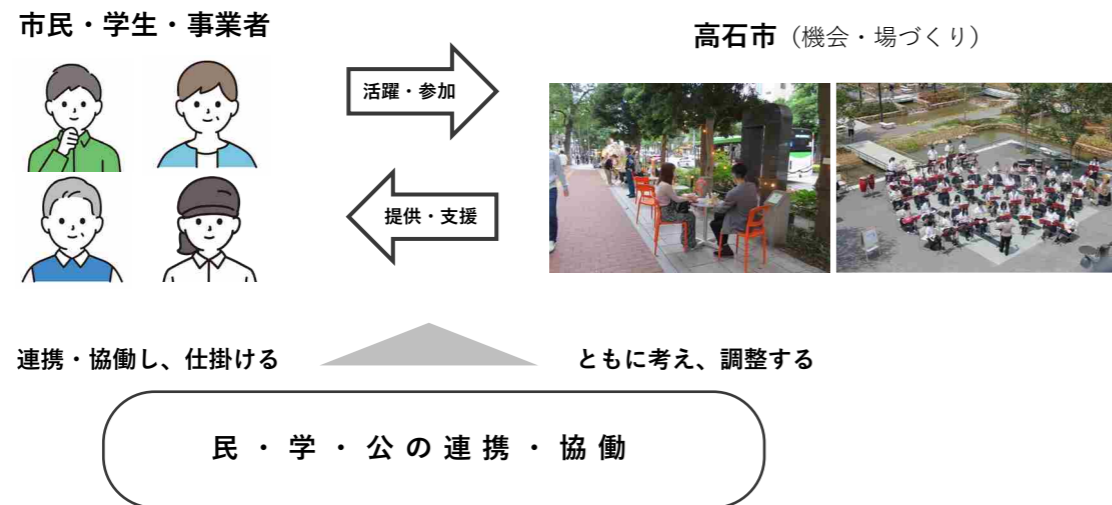


第4章
将来像の実現に向けて

1 民・学・公によるまちづくりの推進

高架下空間を保有する鉄道事業者、学生の活動や地域貢献を進める大学等教育機関、本エリア内外、市内に数多くいる地域に根ざした事業者や地域団体、個性豊かな市民。これらが**同じ将来像とまちづくりの方向性を共有し、それぞれの力を発揮し、さらに連携・協働することが不可欠**である。

本市は、駅前広場の再整備や高架下空間の利活用、市有地の有効活用、駐輪場の再配置等のプロジェクトを通じて、**市民や事業者の活躍の機会と場をつくることで、まちづくりの推進を図る**。



■まちづくりに向けた役割のイメージ

市民（地域住民・学生など）	市民は、市や民間事業者等と連携・協働し、まちなかにある場や活動の機会等を活用し、それぞれが思い思いの活動を展開することで、このまちへの愛着を育み、表現する
教育機関（羽衣国際大学など）	学びや学生との交流などの機会を提供し、学校・大学等の有する専門知識や活動なども活かしながら、市民らの交流・活躍、学生らがまちなかにあふれる賑わいづくり等へ貢献する
民間事業者や地域団体	民間事業者（商業事業者等）は市や市民ら等と連携・協働し、自らの有する資源やノウハウ等を活かし、まちづくりに協調した取組みを期待する 地域活動団体はまちづくりの担い手として、羽衣ならではの文化や活動、交流などの創出や発信をする
高石市	市は、市民・教育機関・事業者等と常に情報共有を図りながら、その取組みを支援し、めざす将来像の実現に向けた、ソフト・ハードの取組みを推進する

2 試行と検証を重ねる段階的な事業実施

駅前広場や高架下空間の利活用、停車場線の歩行空間の拡幅など、従来型の整備だけでは、賑わいや滞留空間づくり、人の交流や活動の創出などにはつながらない。また、自動車や人の交通・通行の安全や利便性の確保、居心地や健康づくりにつながる環境の創出などは、机上の検討だけではその影響・効果は図れない。

本構想の検討にあたって、イコーネはごろも北側で社会実験を行ったように、**実際の事業につながる社会実験を重ね、その有効性を検証しながら、まちづくりを進めていくことが必要**である。

また、中長期的な将来像をみすえて、短期的で機動的なプロジェクトを継続的に実施することで、ニューノーマル等の時代の変化に対応した、**柔軟で臨機応変なまちづくりを行うとともに、社会実験の積み重ねの中で、本エリアのまちの担い手の育成や発掘を行うことで持続的に自走できる仕組みを構築する**。



本構想の社会実験では、羽衣国際大学、子育て支援センター、自治会等の協力を得て、まちの担い手の育成や関係づくりの試行としても実施した

3 まちづくりのロードマップ

構想をスタートとして、**今後駅周辺整備に向けた計画・設計、個別事業や施策の展開へと駒を進める**。

社会実験やえきまち連携会議での意見交換などを通じて、本エリアでは、活躍が期待される周辺住民や地域に根ざした事業者が多く存在することがわかった。一方、通勤・通学者、乗換客、浜寺公園への来訪者などといったこのまちを通過してしまう人たちも多い。社会実験において示されたように、**まずは目の前で需要が高い周辺住民らの滞留や交流・活躍の場をつくり、その風景を通じて、通勤・通学者の立ち寄りや参加を促し、やがては乗換客や浜寺公園への来訪者を誘い込み、広域からの集客へとつなげていくことをめざすものとする**。

また、複数のプロジェクトを同時平行的に進め、さらに高架下や歩行空間などといった**公共的な空間の管理運営や柔軟な活用等を含めたエリアマネジメントの実施に向けては、半公共的なまちづくり母体（都市再生推進法人）を設置することが有効**であり、次年度以降、体制構築に向けて検討を行う。

