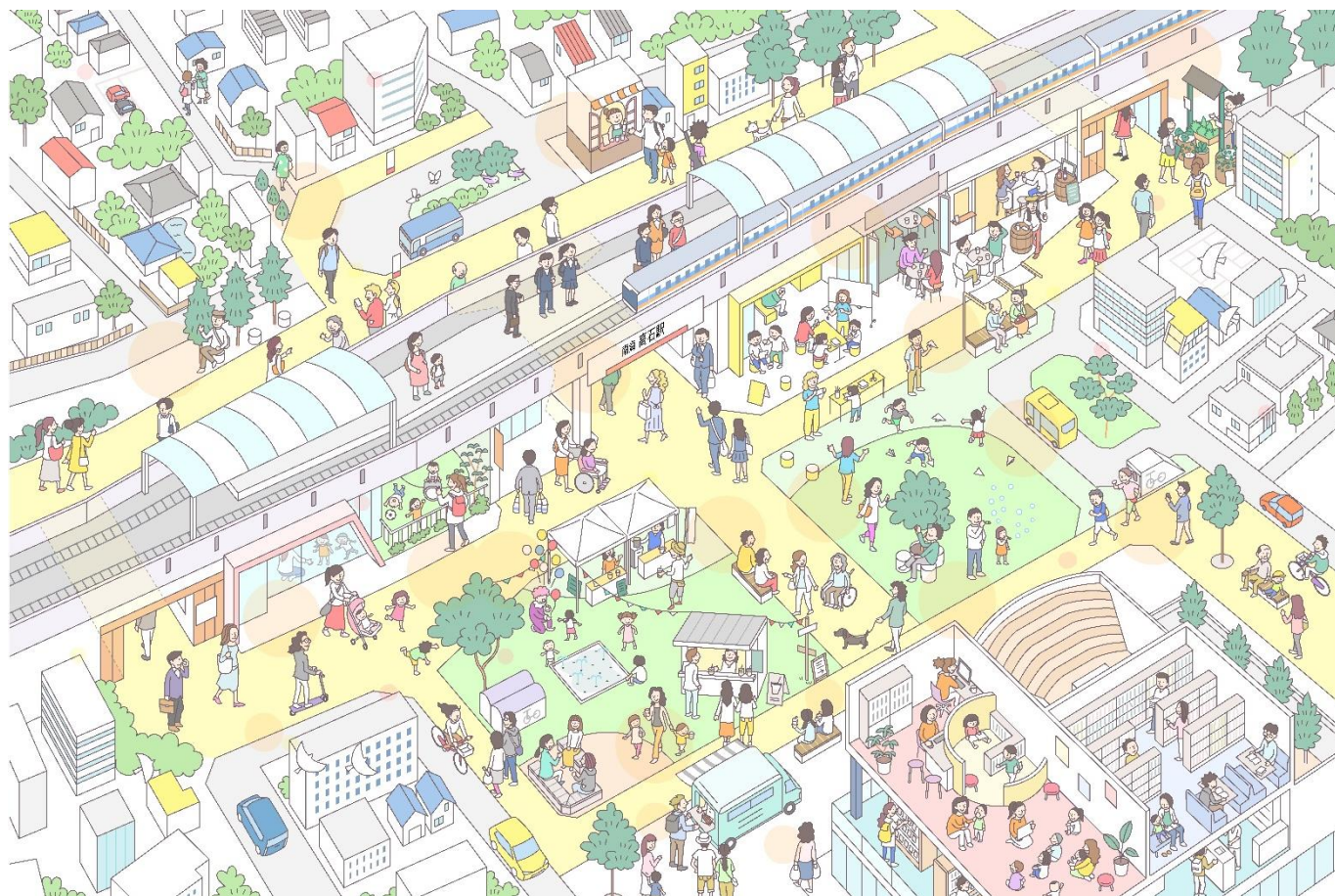


高石駅周辺整備基本計画



高石市
Takaishi City

目次

第 1 章 はじめに	2
1. 計画の目的	
2. 策定にあたり	
3. 目指すべき将来像	
第 2 章 高石駅周辺の特性	7
1. 駅周辺利用者の特性	
2. 人の流れの変化	
第 3 章 課題整理	11
1. 駅東側の現状と課題	
2. 駅西側の現状と課題	
第 4 章 整備方針	20
1. 整備に関わる視点	
2. コンセプト	
3. 駅東西の課題への対応	
第 5 章 整備計画	28
1. 東口整備プラン	
2. 西口整備プラン	
3. 段階的な整備計画	
4. 概算事業費	
第 6 章 整備に向けて	40
1. スケジュール	
2. 地域を担う組織づくり	
3. 駅前広場の活用手法	
参考資料	45
検討経過資料	

第 1 章 はじめに

1. 計画の目的
2. 策定にあたり
3. 目指すべき将来像

1.計画の目的

高石駅では令和 3 年 5 月に南海本線の高架化が完了し、東西往来の利便性が向上し駅前施設のリニューアルや既存ストックを活用したリノベーションによる新しいまちづくりの芽が育ちつつあります。

高石市はウォーカブル推進都市として、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の実現を目指しています。来訪者が快適に滞在できるひらかれた広場空間を創出し、高石駅を中心に駅前公共施設や周辺商業施設との周遊性をもたらし、人の流れや高架下空間を最大限活用した「訪れたくなる。歩きたくなる。過ごしたくなる。」魅力的なエリアづくりを目的として、「高石駅周辺整備基本構想」（以下、「基本構想」という。）を令和 3 年 3 月に策定しました。

高石駅周辺整備基本計画（以下「基本計画」という。）では基本構想に基づき関連事業計画や過年度調査結果を踏まえて官民が連携したまちづくりを目的としています。

2.策定にあたり

(1) リニューアルの機運

高石駅が高架化され、長年平面鉄道により分断されていた東西のまちに一体性が生まれつつあります。

駅前商業施設のアプラたかいしでは令和3年8月にリニューアルがなされ、多くの市民が集える場所、交流の拠点になる場所としてオープンし、多くの人が集まる場所となっています。駅前が新しく生まれ変わる機運も高まっており、このにぎわいを駅周辺全体に派生させていくことが重要です。

リニューアルされたアプラたかいし



(2) 周辺施設との連携

高石駅周辺には4店舗のスーパーが集積し、日常生活での買い物先としては非常に便利な場所になっています。一方で民間消費の市外流出比率は-10.1%（流出額130億円）と、泉北地域において流出率が最も高いことから市内における新規出店が生まれづらい環境であるとも考えられます。

商業としてのにぎわい創出のためには民間活力は必要不可欠であり、高架下空間や東西商店街とも密に連携し整備を進めることが重要です。

(3) ウォーカブル推進

高石市はウォーカブル推進都市として「居心地がよく歩きたくなるまちなか」の実現を目指していますが、現状の駅周辺は自転車の路上駐輪が非常に多くあり活用可能な公共空間が最大限活用出来ていない状況にあります。

駅周辺は、多世代交流の拠点として、既存の市有地や隣接する民有地と連携する事で、多様な人々が集い交流することができる「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を推進します。

(4) 子育てするなら高石市

子育て世代の定住促進のため高石市では「子育てするなら高石市」をキャッチフレーズに様々な施策展開をしています。

アプラたかいし内にはボーネルンドと連携した子育てウェルカムステーション「HUGOOD」があり、子育て機能のさらなる充実の基本計画においても重要な要素と考えています。

3. 目指すべき将来像

基本構想の中で示された「**人がつながる、集う場となる、ひらかれた駅前**」という姿は、駅前広場にたくさんの人が集い、イベントに参加し交流している風景が想像できます。

しかしながら、市全体が抱える課題は人口減少、少子高齢化による人口構造の変化や民間消費の流出、新型コロナウイルスへの感染症対策など多岐に渡り、その影響は市全体の活力の低下として顕在的な問題となりつつあり、その対応は急務なものになっています。

駅前広場も同様に東側広場は平成 15 年に市街地再開発事業により整備されてから 20 年近くが経過しており、時代の変化や多様化するニーズへの対応が必要と考えられます。

基本計画では上記の社会課題の解決に向けて「**駅前広場を中心とした、多世代交流の象徴の場**」となるよう、市民及び周辺事業者が協働する整備を目指します。

駅前広場にはみどり豊かな芝生空間が広がり、子ども連れの親子が買い物ついでに立ち寄れる場や駅利用や待ち合わせなどにも快適に利用でき、週末には多様な市民活動の表現の場として活用できる、まちのポテンシャルを引き出すための空間の整備を進めます。

社会実験では「**10 年後の高石駅の想像と体験**」をテーマに将来像を想起させるため、芝生の敷設や市民、周辺事業者が参加するイベントを開催し意見収集を行っています。

駅周辺利用者、近隣事業者の意見を反映し、高架化された駅東西を一体的に活用できる歩行空間や、高架下店舗の配置など利用者のライフスタイルが豊かになる、官民が一体になった駅周辺全体のにぎわいを生み出す整備を目指します。

社会実験時風景



< 参考 >

- ・ 高石駅周辺整備基本構想の策定

【目的】

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の実現のため、来訪者が快適に滞在できるひらかれた広場空間を創出し、高石駅を中心に駅前公共施設や周辺商業施設との周遊性をもたすことで、人々が自然と「訪れたい。歩きたい。過ごしたい。」と感じられる魅力的な駅周辺エリアの構想の策定。

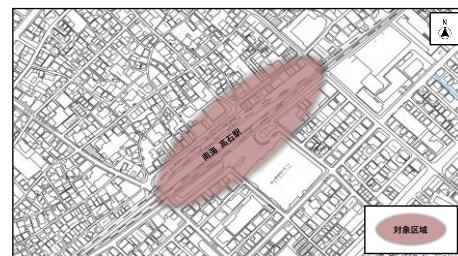
【地域の将来像】

「人がつながる、集う場となる、ひらかれた駅前」

【計画対象区域】

高石駅を中心とした周辺公共用地

- ・ 鉄道高架下や商業施設を含む周辺民間用地を対象区域と設定。



高石駅周辺整備基本構想対象区域図

- ・ 整備後の高石駅東口イメージ



第 2 章 高石駅周辺の特徴

1. 駅周辺利用者の特性
2. 人の流れの変化

第2章 高石駅周辺の特徴

1. 駅周辺利用者の特性

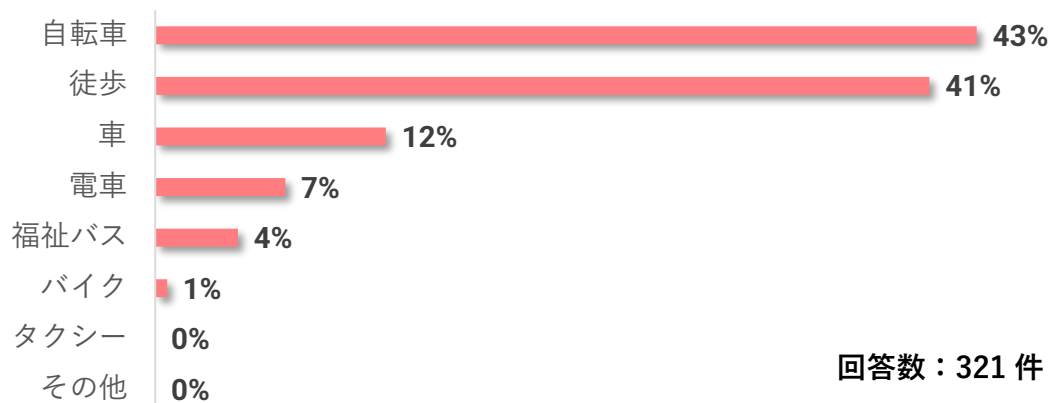
(1) 来訪手段

社会実験で取得したアンケートでは駅前への来訪手段は自転車もしくは徒歩が全体の80%以上を占め、同様に所要時間についても15分以内が75%であり遠方からではなく近距離からの来訪者が多いことが推察されます。

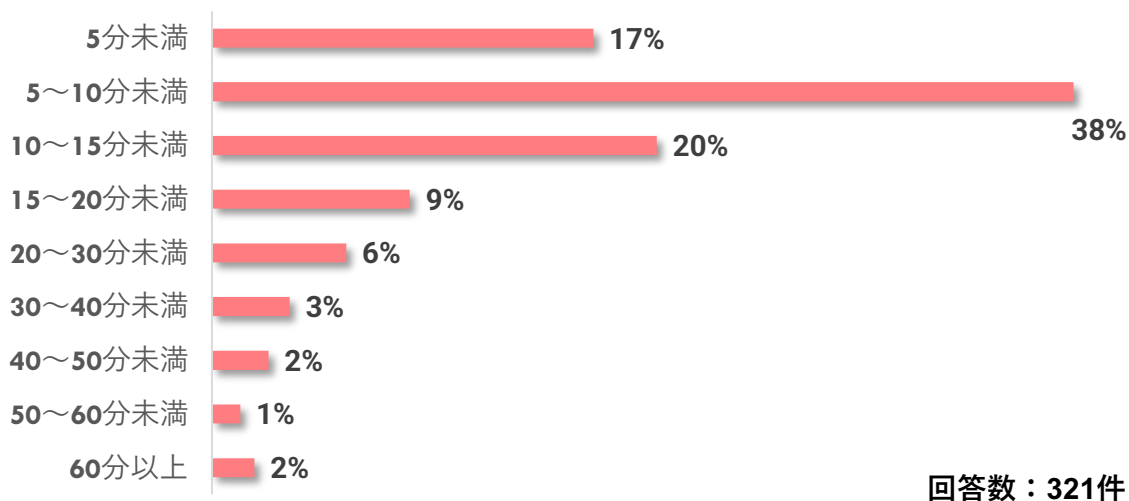
社会実験開催時の駅周辺利用者へのアンケート（令和4年2月）

【設問】
高石駅周辺までの来訪手段と所要時間を教えてください。
（単一回答）

・ 駅周辺への来訪手段



・ 駅周辺への所要時間



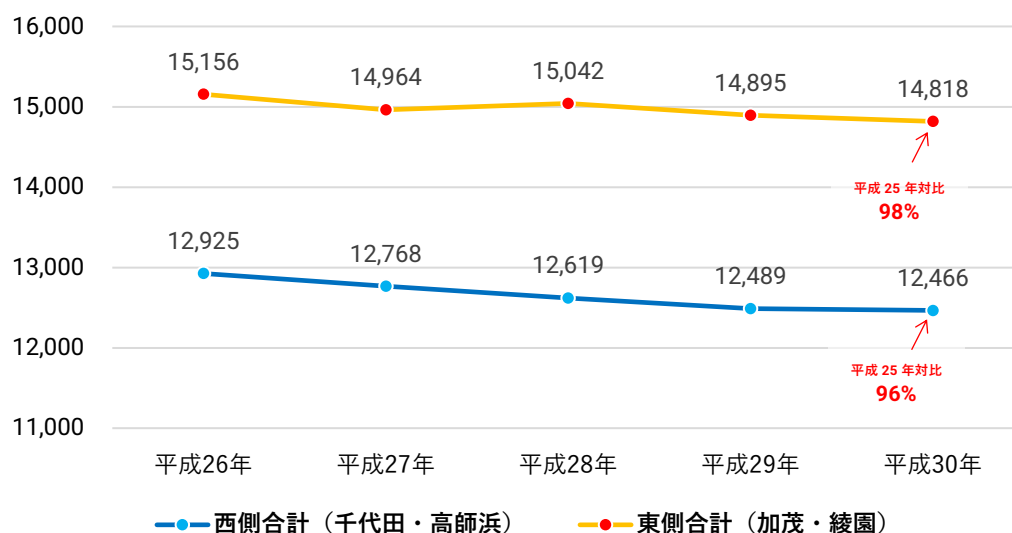
注）回答率の母数は、その設問項目に該当する回答者の総数です。複数選択肢への記入についても回答者数を母数としているため、合計比は100%を超えることがあります。

(2) 周辺人口の推移

高石市内全域の人口は減少の傾向にあり、駅周辺についても同様の傾向がみられます。

駅周辺のにぎわいづくりとして人口増減という指標は重要であり、今後も継続して注視すべき指標と考えています。

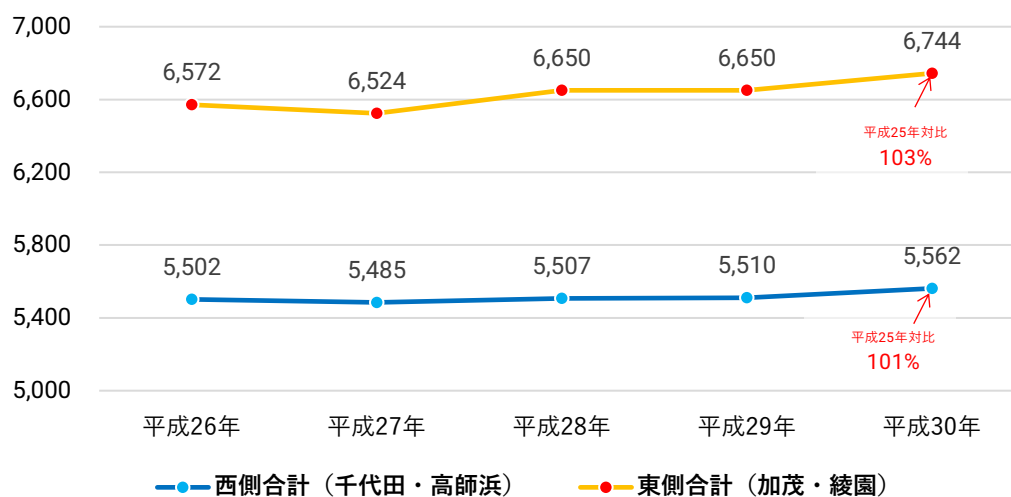
・ 駅東西の人口数の推移



出典：高石市「住民基本台帳」

一方で世帯数については増加の傾向であり、世帯あたり人員は減少し未婚率の上昇や夫婦のみ世帯の増加といった社会背景が反映された数字と考えられます。

・ 駅東西の世帯数の推移



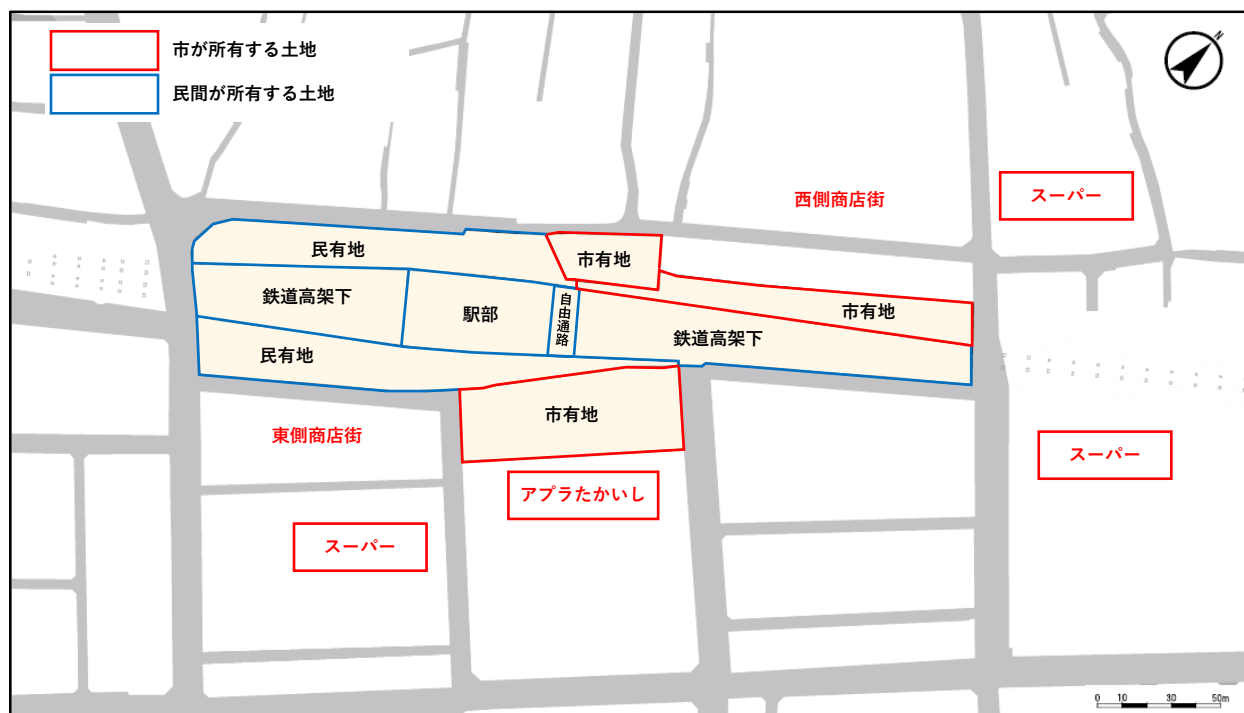
出典：高石市「住民基本台帳」

(3) 土地利用の状況

高石駅周辺は商業店舗が集積し、日常の買い物においては利便性の高い場所になっていますが、今後活用が検討される鉄道高架下及び隣接する土地所有者は、高石市、鉄道事業者、民間事業者と複数にわたっています。

これら市有地・民有地と連立事業により建替られた駅舎や鉄道高架下が連携し一体的に魅力ある空間とする必要があります。

・現状の土地所有区分図と周辺商業施設



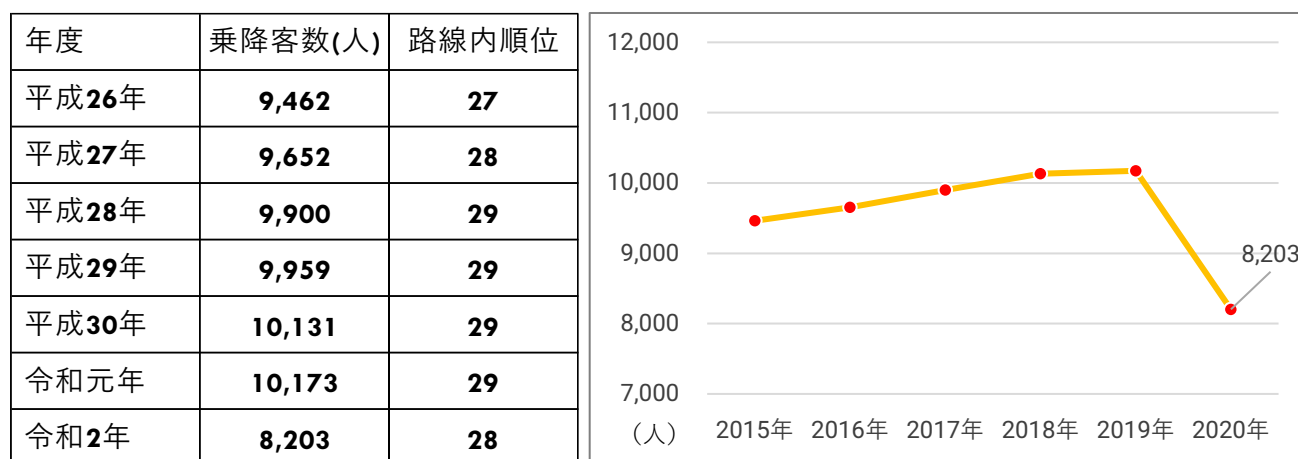
2.人の流れの変化

(1) 高石駅の駅乗降客数

高石駅の駅乗降客数は近年増加傾向にありましたが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い令和2年には大きく減少に転じました。

新型コロナ生活行動調査概要(※1)では流行前と比較し鉄道の交通手段分担率は減少しており、今後も感染症に対する予防の観点から近距離での移動が主となると考えられ、居住地域内での活動も増加する事が想定され、これからの駅周辺における役割についても居心地のよい滞在空間を創出するなどの変化が必要と考えます。

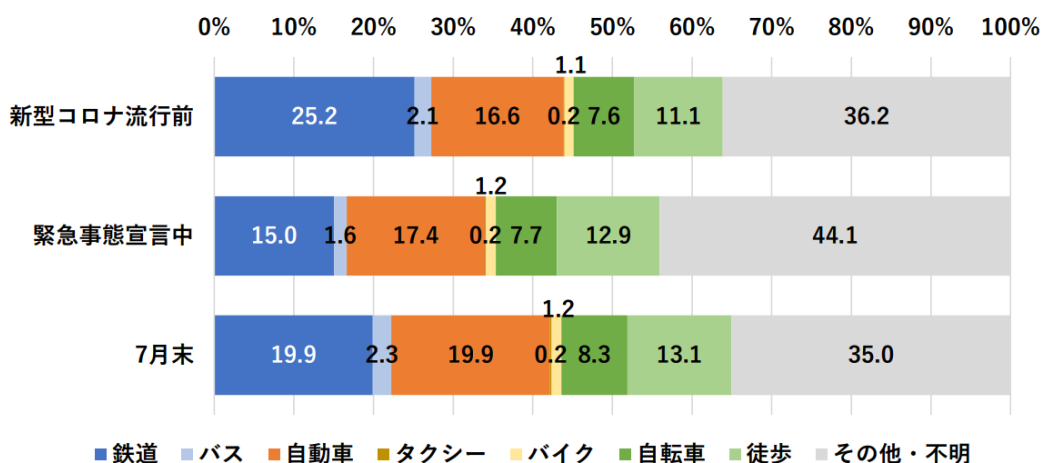
・高石駅乗降客数推移



出典:南海ハンドブック

・地域別の代表交通手段分担率

特定警戒都道府県



出典: 新型コロナ生活行動調査概要

(※1) 新型コロナ生活行動調査概要: 令和2年8月に国土交通省が日立東大ラボと共同し、新型コロナ危機を踏まえた今後のまちづくりを検討するため、新型コロナ流行前、緊急事態宣言中、宣言解除後の3時点で、市民の日常的な行動や意識がどのように変化したのを調査した全国アンケート。(サンプル数約13,000)。

第 3 章 課題整理

1. 駅東側の現状と課題
2. 駅西側の現状と課題

1. 駅東側の現状と課題

(1) 放置自転車への対応

東口駅前広場は憩いの広場と交通広場の機能を持ち、マルシェなどのイベント活用や利用者が行き交う場所としての役割を果たしてきました。

しかしながら、以前から多くの放置自転車に広場機能を阻害されており、基本計画では待合、滞留、交流といった、市民にとって利便性が高く駅前広場が果たすべき機能を組み込んだ計画とする必要があります。

また、イベント時には300台以上の自転車が駅前広場周辺に放置されており、近隣の地上駐輪場の利用率は高い一方で、高石駅東自転車駐車場はいずれの時間帯においても利用率が低い状態でした。

上記のことから、イベント時においても既存駐輪場は収容可能な余力を有しており、今後は利用率の低い地下駐輪場を活用するために、利用者を誘導する方法について検討する必要があります。

イベント時の近隣駐輪場の稼働状況 (令和3年12月) (台)

No.	区画	調査項目	10時	12時	14時	16時	18時	平均	収容台数
1 駐輪場	高石駅東自転車駐車場	駐輪台数	313	230	186	162	154	209	574
		満車率	55%	40%	32%	28%	27%		
2 駐輪場	アブラたかいし地上駐輪場	駐輪台数	221	227	234	225	74	196	262
		満車率	84%	87%	89%	86%	28%		
3 駐輪場	アブラたかいし地下駐輪場	駐輪台数	70	91	83	76	48	74	429
		満車率	16%	21%	19%	18%	11%		
4 駐輪場	アブラたかいし東側駐輪場	駐輪台数	24	22	18	25	14	21	25
		満車率	96%	88%	72%	100%	56%		
放置 自転車	ミスタードーナツ前	放置自転車	90	116	118	118	82	105	
	アブラたかいし北側	放置自転車	167	169	172	157	96	152	
	アブラたかいし南側	放置自転車	31	35	36	31	10	29	
	東口駅前スペース	放置自転車	36	46	31	37	26	35	
	放置自転車合計		324	366	357	343	214	321	

・東口駅前広場の放置自転車



(2) 交通ルールの認知

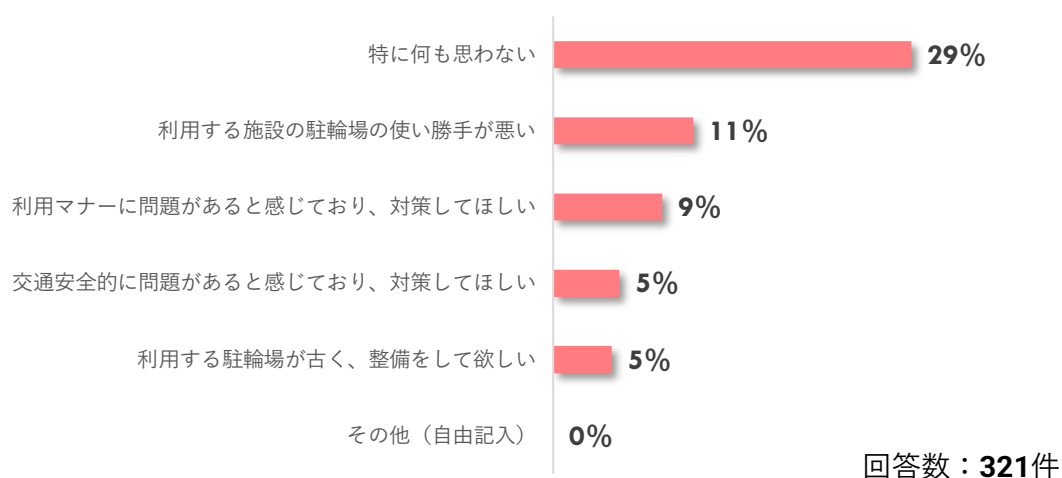
社会実験時の自転車利用者への不満調査では「利用マナーに問題がある」「交通安全的に問題がある」という回答が14%だったのに対し「特に何も思わない」の回答者が29%と高く、交通ルールの周知に課題があるものと推察されます。放置自転車は撤去などの対策のみならず、交通ルールの啓蒙と、駐輪場への誘導を図ることが必要です。

【設問】

自転車で高石駅前を利用される際の不満を教えてください。

(複数回答)

・ 自転車利用に関する不満点



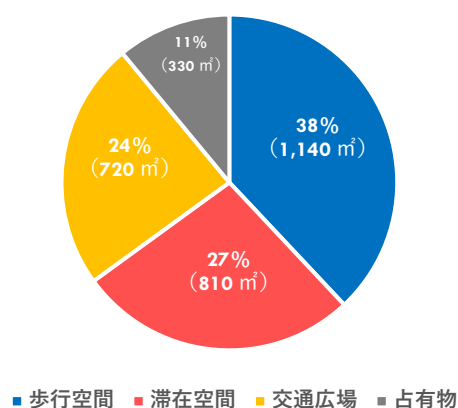
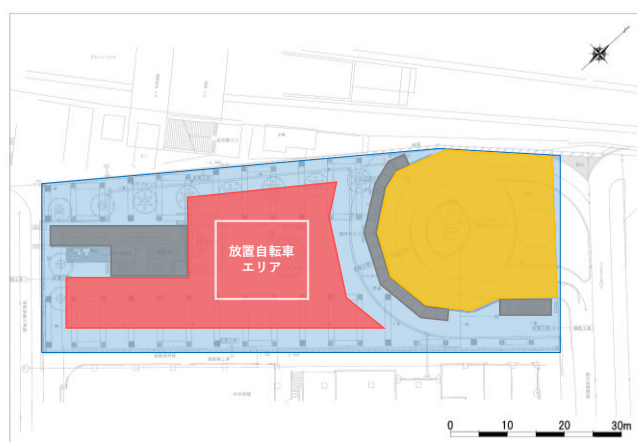
(3) 用途に応じた空間の再分配

東口駅前広場は、昭和 60 年に市街地再開発事業が都市計画決定され、平成 15 年に再開発事業と同時に整備された駅前広場です。連立事業により、駅出入口も変わることから高架下空間、周辺用地と一体となった将来を見据えた交通機能の再配置の検討が必要です。

東口駅前広場の面積 3,000 平米の内、滞在空間が約 27%、歩行空間が約 38%がとなっており歩行者利用に重点をおいた機能設計になっていますが、滞在空間の一部では、放置自転車があるため本来の空間利用がなされていません。

イベント時の活用など、にぎわいを生み出す場所として価値の高い空間であることから、今後は交通広場、歩行空間を再分配することにより、多様な利用シーンに対応した滞留や交流の場となる広場スペースを確保することが必要です。

・高石駅東口駅前広場用途割合



(4) 噴水の段差解消

現在の噴水には大きな段差があり、照明も無いことから夜間の安全性の確保や、バリアフリーの観点から障害者や小さい子どもが安心して利用できない状況です。

イベント時には落下防止対策としてフェンスで囲われるなど利用が制限される場所となっているので、本計画では危険な段差を無くしみどりある空間と調和する水遊び場の機能を整備し、イベント時にも活用できる可変的な仕様とする必要があります。

・段差のある噴水



・イベント時の設営と噴水の状況



(5) 潤いあるみどりの配置

「高石市みどりの基本計画」において、一定の緑地が確保されていますが、今後は新たに連立事業により建て替えられた駅舎や、周辺用地と連携した一体的なみどり豊かな、歩いて楽しい歩行空間創出のためのみどりの配置計画が必要です。

(6) 北方向への歩行動線の確保

現在は駅東口から北側高架沿いで通行できる歩行空間がなく、北方向への結びつきが弱い状態です。東口の車道を歩行者が通行している状況も散見され、整備後は東口駅前広場から鉄道高架沿いに、安全かつ快適に周遊できる歩行空間が必要です。

(7) 公共用地と民有地の一体性

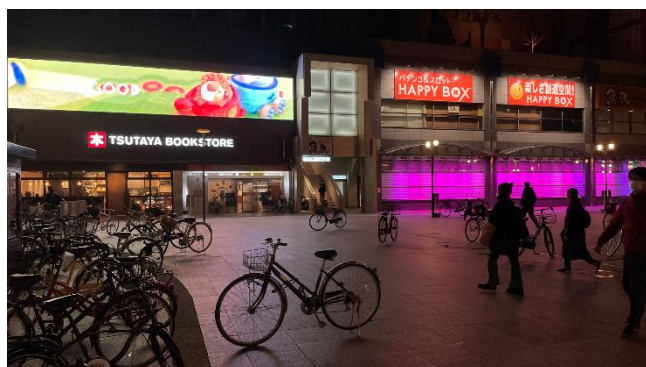
魅力向上のためのにぎわい、交流の場を創出するためには、沿道のビルや店舗との連携が重要です。隣接する市有地と民有地を一体的に活用するための、プライベート空間から滲み出したコモンスペースを創出することなどが考えられ、通行だけではなく滞在、交流といった交わりを生み出すための手法を積極的に取り入れる必要があります。

(8) 夜間照明の再構築

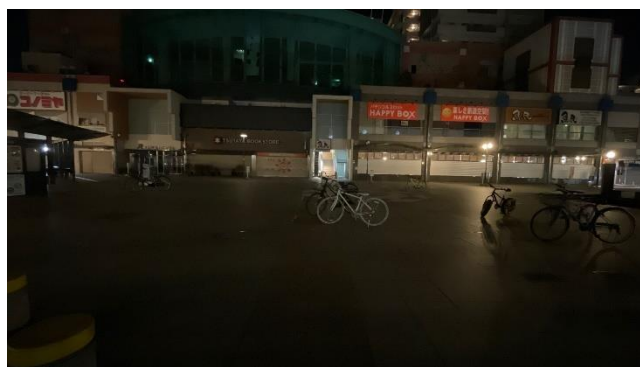
広場空間の照明は想定される歩行者動線に沿って配置されており、広場中央部などに照明が配置されておらず、広場全体の照度も不均一なものになっています。

滞在空間の照明計画を検討する際には、歩行者動線を画一的に照らすだけでなく間接的な照明も用いることで陰影ある立体的な空間の形成が必要です。

・ 東口駅前広場の夜間景観（19 時）



・ 東口駅前広場の夜間景観（22 時）



高石駅東口の課題



(8) 夜間照明の再構築



(5) 潤いあるみどりの配置



(6) 北方向への歩行動線の確保



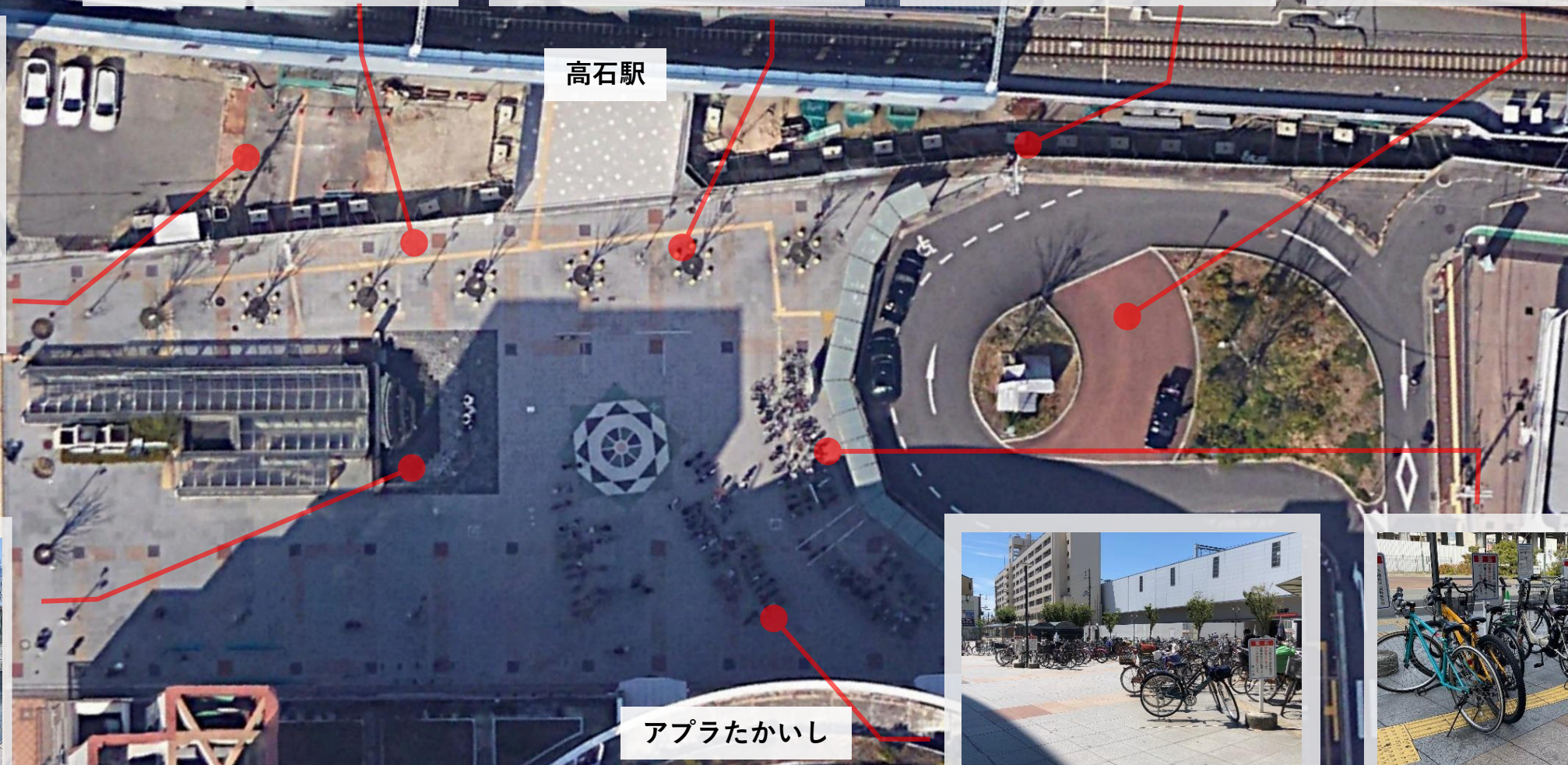
(3) 用途に応じた空間の再分配



(7) 公共用地と民有地の一体性



(4) 噴水の段差解消



(1) 放置自転車への対応



(2) 交通ルールの認知

高石駅東口 引用元：Google 社 「Google マップ、Google Earth」

2. 駅西側の現状と課題

(1) 必要な交通機能の確保

西口駅前広場は、平成5年に市街地再開発事業に合わせ整備された交通広場が存在していましたが、連立事業の仮線用地として必要となったことから、一部縮小し乗用車約2台分の車の寄り付きスペースのみの車寄せがある状態です。

連立事業完了後は西口駅前広場として必要な機能を確保する必要があるとあり、建て替えられた駅舎や新たに創出された高架下空間と隣接する周辺用地との連携も考慮して一体的に整備する必要があります。

(2) 滞在空間の確保

高架工事前の西口駅前広場にはモニュメントを有した交通広場となっており、滞在空間が確保されていない状況でした。新たな交通広場は、以前の交通広場から形状の変更を行うことで、滞在空間を確保することが必要です。

(3) 潤いあるみどりの配置

植栽は連立事業以前の樹木が一部残された状態です。整備時には東側の駅前広場と連動したみどり豊かな景観と歩行空間が一体となった植栽の配置計画が必要です。

(4) 市有地の一体的な活用

市有地である駅西側の駐車場は、連立事業により仮線用地として利用されている市有地を含めると、約1,470平米の空間が創出されます。高架下とも隣接する場所となり、歩行者と民間空地が滲み出した開かれた場とするなどの方策が必要です。

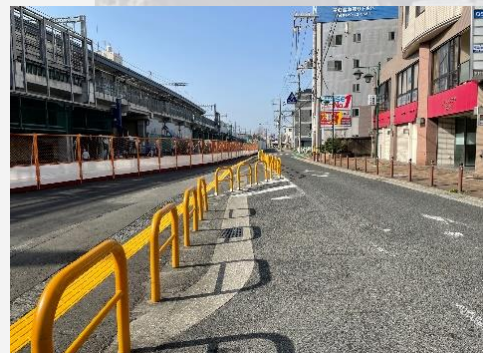
・ 駅西側市有地範囲図



高石駅西口の課題



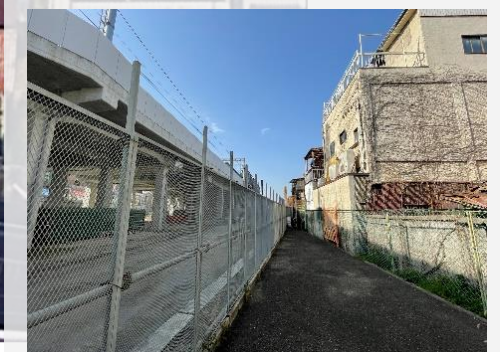
(2) 滞在空間の確保



(1) 必要な交通機能の確保



(3) 潤いあるみどりの配置



(4) 市有地の一体的な活用

高石駅西口 引用元：Google 社 「Google マップ、Google Earth」

第4章 整備方針

1. 整備に関わる視点
2. コンセプト
3. 駅東西の課題への対応

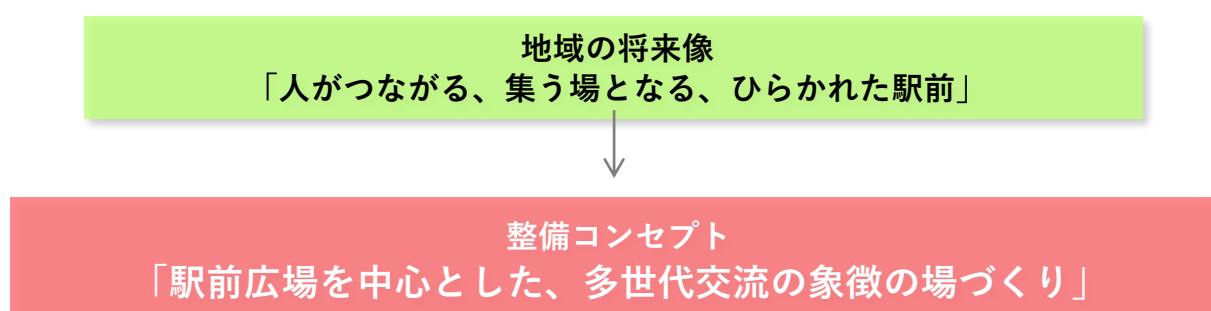
第4章 整備方針

1. 整備に関わる視点

基本構想では、地域の将来像を、「人がつながる、集う場となる、ひらかれた駅前」と示しています。高石駅を中心に駅前公共施設や周辺商業施設との周遊性をもたらし駅前広場を多様な活動に対応した場となる整備を行うことで、「訪れたい。歩きたい。過ごしたい。」と感じられる魅力的な場所へ発展することを目指します。

2. コンセプト

将来像の実現のためには市民及び隣接する民間事業者との相互理解がなされた基本計画の策定が必要です。関係する事業者の共通理解のため以下に整備に対する指針を設け、これまでの課題の解消と利用者のライフスタイルにより沿ったまちづくりを実現します。



「人がつながる、集う場となる、ひらかれた駅前」のイメージ



(1) 周辺環境との調和

人を惹きつける場所となるためには、高架下を含めた沿道も魅力的であることが重要です。

駅周辺ではにぎわい形成の観点から、高架下空間が街路に面していることから人中心の空間へ転換し、駅周辺をつなぐにぎわい空間づくりを行います。

交流によるイノベーションの創出など新たな雇用やビジネスの拡大、近隣商店街の活性化といった波及効果が期待されます。

(2) 自然を感じられる環境づくり

駅周辺の魅力を高めるためには、みどりや水などの自然を感じられる環境づくりを行っていくことが重要です。自然を感じられる環境に配慮しながら計画を行う必要があります。

計画では景観の向上、緑陰確保による快適性の向上、みどりや水など自然を感じられる環境づくりを行います。

(3) 歩行者ネットワークづくり

これまでの駅前広場は交通機能としての役割に主眼がおかれ、滞在空間としての利用はイベント時の限られたものになっていました。

東西の交通広場を最適化することで、新たなスペースが創出され歩行者動線との結びつきがスムーズになり、駅周辺が一体となり滞在空間も含めた周遊性の向上が図られます。

人々の活動空間と移動空間がつながるように、駅前広場や隣接する民有地を一体的に計画し、回遊性が高まる歩行者ネットワークづくりを行います。

(4) 人にやさしいまちづくり

誰もが安心して活動できる駅周辺のまちづくりを進めるためには、空間の安全性や移動における円滑性を高めることが必要になります。

駅周辺では、歩行者が快適に移動できる歩行者中心の交通環境の実現、障害物の除去や段差解消による誰もが利用しやすい環境整備等の推進を行います。

(5) 多様な活動が表現できる場

駅周辺の近隣住民のみならず、市外遠方からの来訪者を受け入れる魅力的な駅周辺のまちづくりを創出するためには、多様な活動が表現できる機能を備え、誰もが利用・アクセスしやすいオープンな場とすることが重要です。

施設の所有区分に関わらず、駅まち空間全体を移動・滞在・活用しやすい環境とするため、駅前広場や民間空地を一体的にデザインし、空間を共有することで、利用者の多様な活動が表現できるオープンで快適な滞在空間づくりを行います。

3. 駅東西の課題への対応

高架化以前には東西それぞれの特徴を活かしたまちづくりを行ってきましたが、基本計画ではこれまでの長所を活かしつつ、かつ東西の往来が活発になる、駅周辺が一体となった計画が必要です。

整備方針は前章で述べた課題に対応し、課題改善がなされた整備計画を目指します。

高石駅東口の課題		高石駅西口の課題	駅前広場を中心とした 多世代交流の象徴の場
歩行者動線 への接続と 周遊性の確保	公共用地と 民有地の 一体性	市有地の一体的 な活用	1・周辺環境との調和
潤いある緑の 配置		潤いある緑の 配置	2・自然を感じられる環境づくり
放置自転車への 対応	交通ルール の認知	必要な 交通機能の 確保	3・歩行者ネットワークづくり
夜間照明の 再構築	噴水の段差の 解消		4・人にやさしいまちづくり
用途に応じた 空間の再分配		滞在空間の 確保	5・多様な活動が表現できる場

図: 駅東西の課題と整備方針の連携

(1) 東口の整備方針

東口の駅前広場はこれまでも様々な活動の場として役割を担い、また交通結節点としての機能を担ってきました。

そのため東口は日常における滞在空間であり、イベント時において、まちの象徴の場となる役割を担う整備方針を以下に設定します。

みどり豊かな滞在空間

- ・駅前であっても公園にいるような、水とみどり溢れる広場空間
- ・芝生が広がる、みどり豊かな居心地の良い空間
- ・イベント時にもゆとりのある滞在空間

交通機能の最適化

- ・利用状況に合わせた交通広場の整備
- ・放置自転車の誘導による滞在空間の拡張

一体的なエリアの活用

- ・東西の往来が活発になる開放的な動線
- ・駅と周辺施設をより安全・快適につなぐ動線
- ・高架下空間と広場をつなぐ周遊性の高い歩行者ネットワーク

多世代交流の象徴の場

- ・「集う場」の象徴となるモニュメントの設置
- ・非日常のイベントにも対応し、汎用性が高く機能が充実した広場
- ・夜間照明の確保による安全・安心な環境の整備

(2) 西口の整備方針

西口はこれまで連立事業により大部分が仮線用地として使用され、交通機能においても大きな制約を受けてきました。

今後の西口は交通機能向上を図り、新しく創出される歩行空間や滞在空間においても人を中心とし、歩きたくなる空間構築のための整備方針を以下に設定します。

交通機能の強化

- ・ 利便性の向上
- ・ 歩道の拡幅や段差解消によるユニバーサルデザイン化の推進

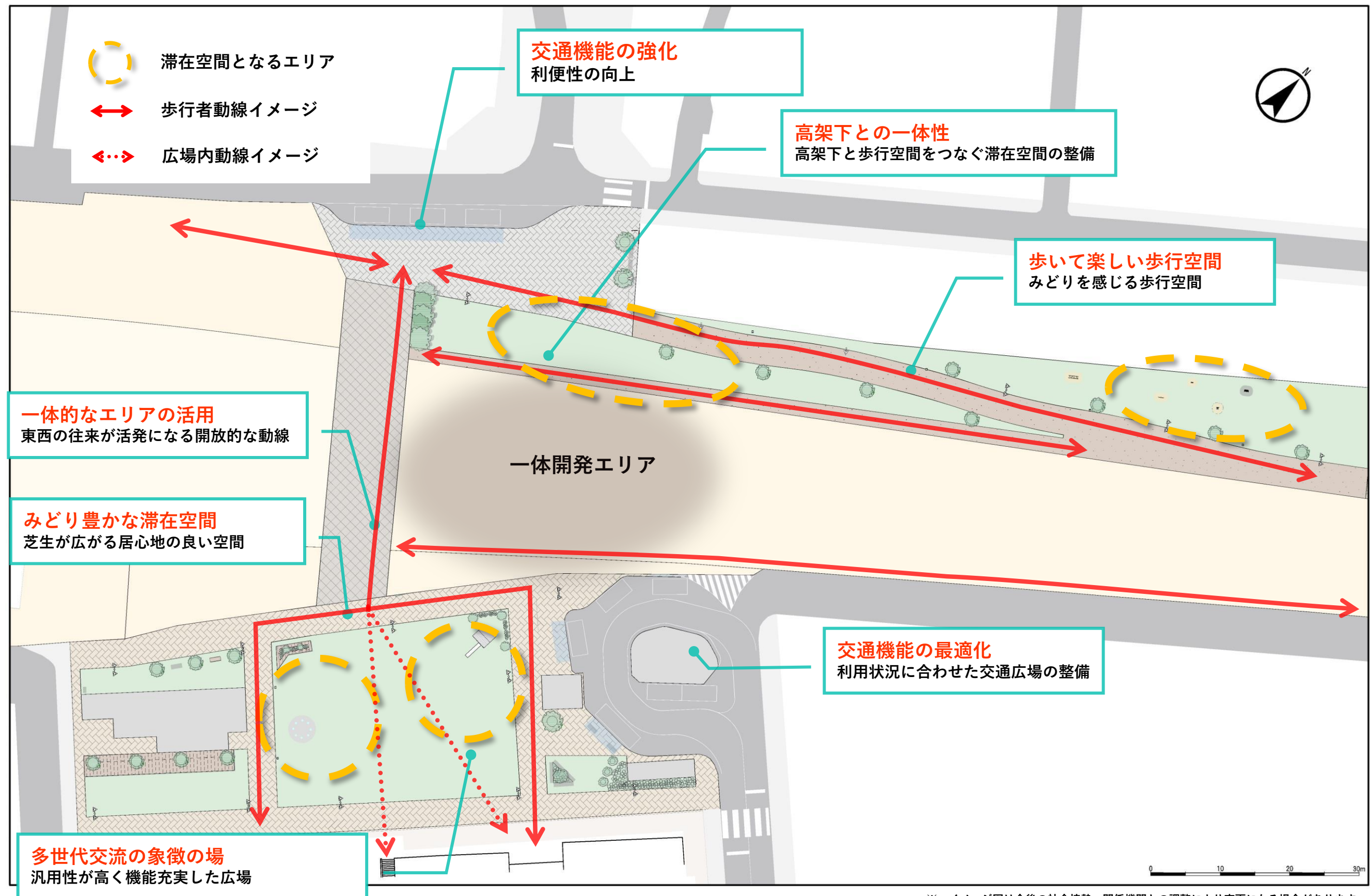
高架下との一体性

- ・ 高架下と歩行空間をつなぐ滞在空間の整備
- ・ 歩行空間と高架下空間のデザインの調和

歩いて楽しい歩行空間

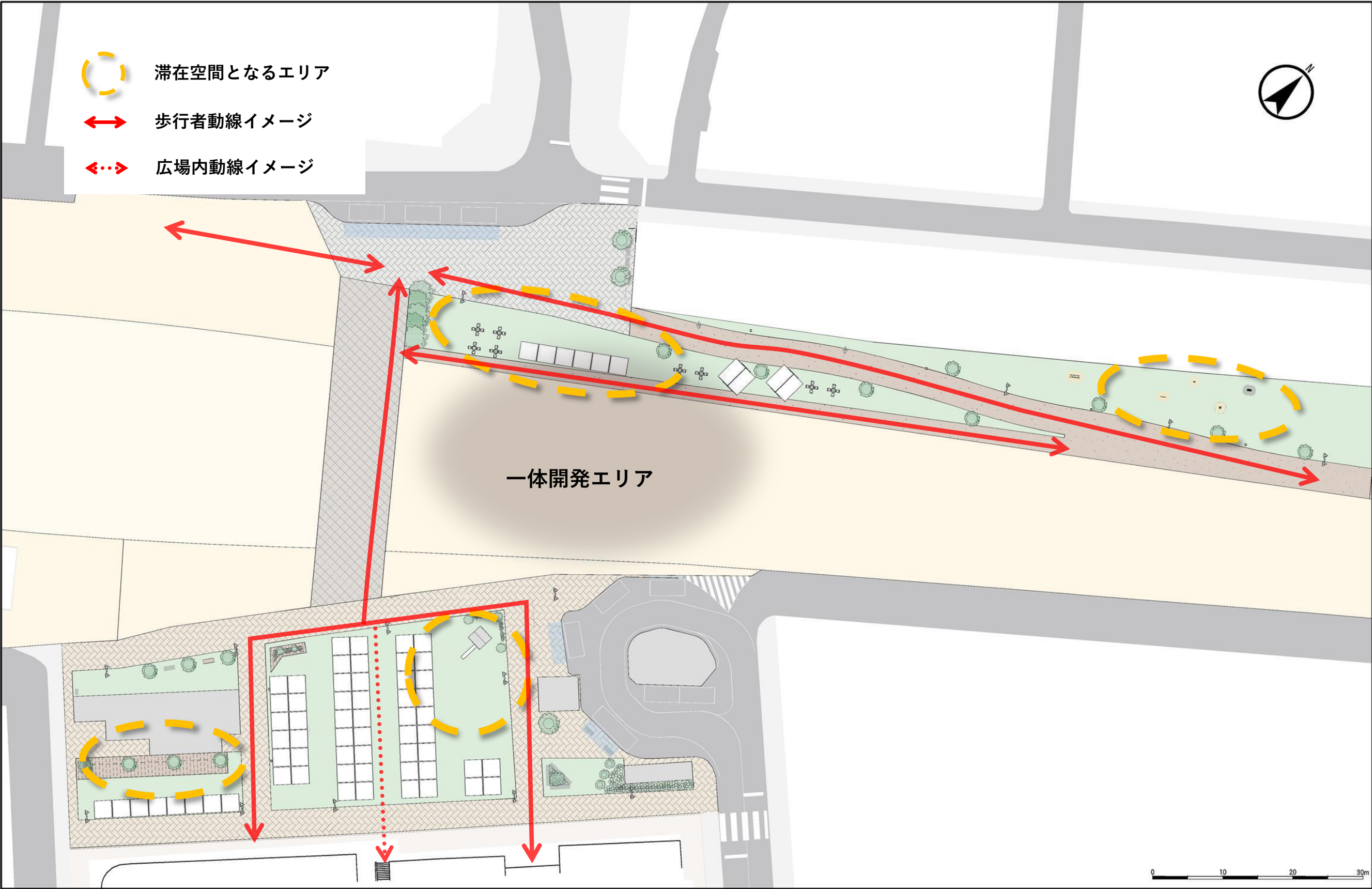
- ・ みどりを感じる歩行空間
- ・ 市有地の活用により人が中心になった歩行空間
- ・ 東口広場と連動した西口広場の活用

整備方針の具現化イメージ図



※ イメージ図は今後の社会情勢、関係機関との調整により変更になる場合があります。

イベント時における東西の一体活用のイメージ図



※ イメージ図は今後の社会情勢、関係機関との調整により変更になる場合があります。

第 5 章 整備計画

1. 東口整備プラン
2. 西口整備プラン
3. 段階的な整備計画
4. 概算事業費

第5章 整備計画

1.東口整備プラン

前章の東口の整備方針に基づき、整備プランの中では各項目の具体的な配置や機能についての方策を提示します。

これまで交通機能が主要だった駅前広場を、多世代交流の象徴の場とするためには、広場空間だけではなく隣接する高架下空間や周辺施設ともつながりを持った、官民が協調し一体性を持った場所とすることが重要です。

また、居心地の良い空間づくりのためには、官民共通の仕様で統一のある空間を計画する必要があります。

広場空間を最大限活用し、周遊性の高い動線と滞在性の高いみどりある空間を整備することで、日常的な利便性はもちろんのこと、市民活動やイベント時においても汎用性が高く、誰にとっても利用しやすい駅前広場を目指します。

日常の東口駅前広場イメージ写真



※ 完成を予想したイメージ写真は今後の社会情勢、関係機関との調整により変更になる場合があります。

みどり豊かな滞在空間

駅前であっても公園にいるような、水とみどり溢れる広場空間

- ・ 駅とアプラたかいしをつなぐ広場に大きく芝生を敷設することで、高石市の玄関口である駅前広場にみどり豊かな滞在空間を計画します。
- ・ 芝生とあわせて植栽や水遊び場を配置することで、潤いある空間を演出します。
- ・ 広場内には休憩できるベンチを配置することで、駅前での待ち合わせや広場で遊ぶ子どもたちを座って見守れる機能を配置します。
- ・ これまでの東口広場では大きな噴水がモニュメントの役割を果たして来ましたが、ユニバーサルデザインの観点から噴水はフラット化し、子どもたちが安心して遊べる水遊び場を計画します。

アプラたかいし側から見る東口駅前広場イメージ写真



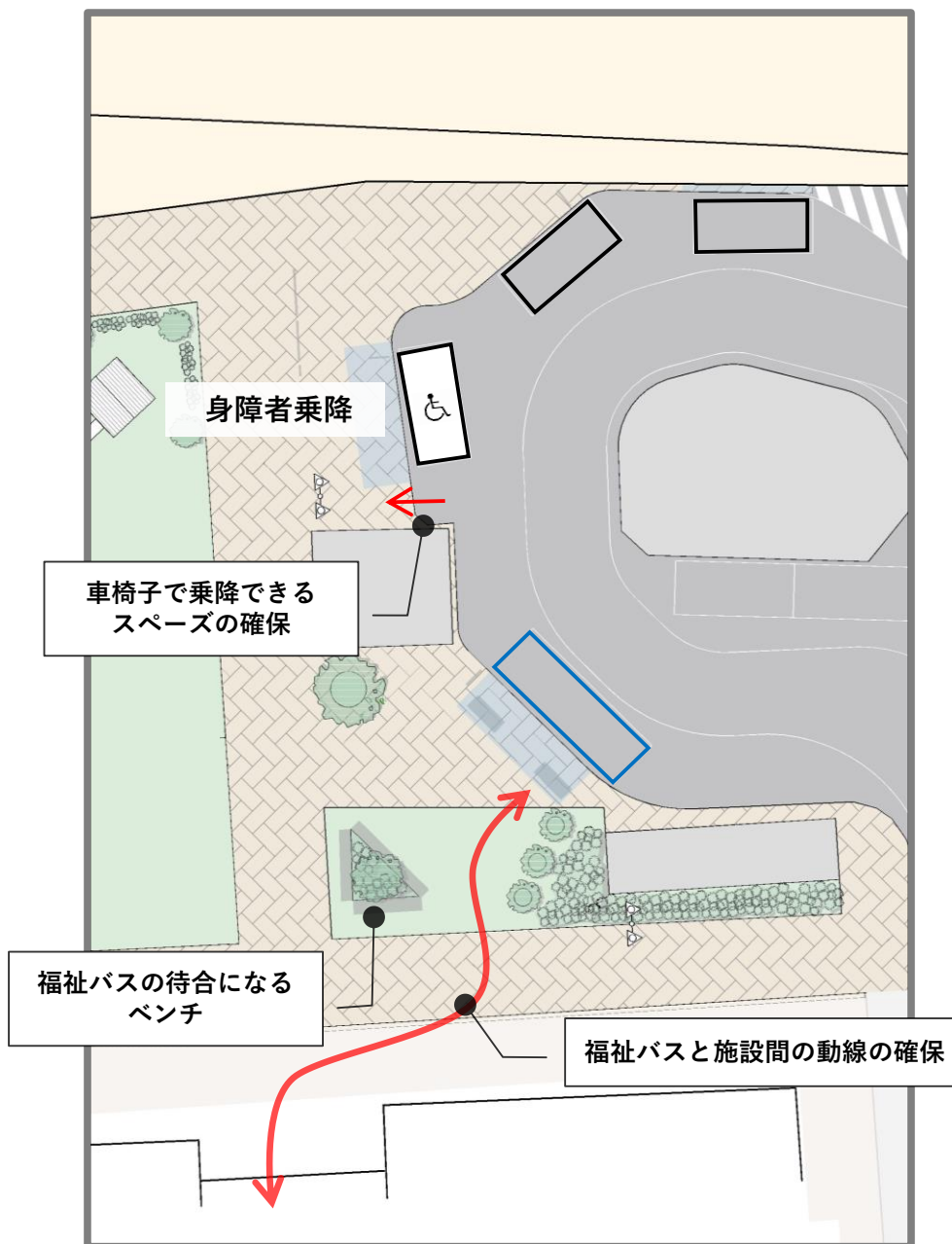
※ 完成を予想したイメージ写真は今後の社会情勢、関係機関との調整により変更になる場合があります。

交通機能の最適化

利用状況に合わせた交通広場の整備

- ・東口の交通広場を現状の実体に応じた最適な大きさへと転換を図ります。
- ・福祉バス待合にも植栽と一体となったベンチを配置することで、広場と調和が保たれた空間を計画します。
- ・身体が不自由な方専用の乗降場の設置と、車椅子でも余裕をもって乗降できるスペースを確保し、ユニバーサルデザインを推進する整備を行います。

東口交通広場の機能配置イメージ図



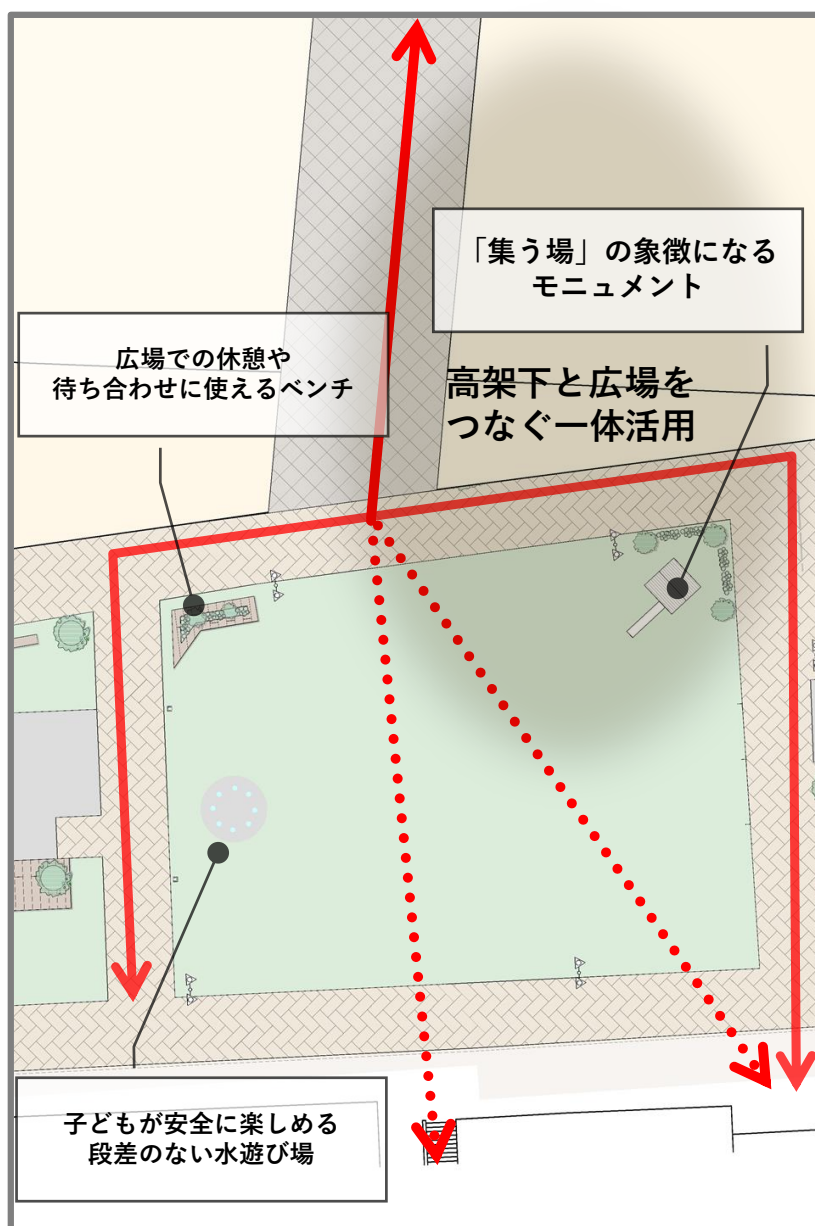
※ イメージ図は今後の社会情勢、関係機関との調整により変更になる場合があります。

一体的なエリアの活用

東西の往来が活発になる開放的な動線

- ・ 駅東西の往来は幅員にゆとりのある動線を介して、アプラたかいしや周辺施設と東西の駅前広場をつなぐ周遊性の高い動線を計画します。
- ・ 駅からアプラたかいしへの動線は広場空間を経由し、歩行者の目的に応じ快適に移動できる開放的で居心地の良い歩行空間を整備します。

東口駅前広場の動線と機能イメージ図



※ イメージ図は今後の社会情勢、関係機関との調整により変更になる場合があります。

多世代交流の象徴の場

「集う場」となるモニュメントの設置

- ・ 駅周辺に集う人たちにとっての象徴となるモニュメントを配置することで多世代の人々が集まる場としての演出を図ります。
- ・ イベント時においてもステージや店舗となるテントとあわせ滞在空間の確保を行なうと共に、多様なニーズに応えるために、広場での電源の確保やファニチャーについても可動できるような汎用性の高い場を目指します。
- ・ 夜間の景観についてはこれまで照度が不足する箇所がありましたが、街灯を再配置し、夜間でも安心して通行できる整備を行います。

イベント時の東口駅前広場イメージ写真



※ 完成を予想したイメージ写真は今後の社会情勢、関係機関との調整により変更になる場合があります。

夜間の東口駅前広場イメージ写真



※ 完成を予想したイメージ写真は今後の社会情勢、関係機関との調整により変更になる場合があります。

2.西口整備プラン

基本計画では交通機能を整備し、新たな歩行空間や滞在空間を生み出す事により、駅東側や周辺施設との往来が円滑になる整備を目指します。

交通機能の強化

利便性の向上

- ・交通広場を整備し車両が駅西側でも乗降しやすくなることで、駅周辺への来訪者の利便性の向上を図ります。
 - ・歩道レベルはユニバーサルデザインに基づき、必要に応じてフラット化の対応を行います。
- また、夏場の日差し対策や雨天時の利用を考慮して、停車スペースにはシェルターを設け、人にやさしいまちづくりを目指します。

西口交通広場のイメージ写真



※ 完成を予想したイメージ写真は今後の社会情勢、関係機関との調整により変更になる場合があります。

高架下との一体性

高架下と歩行空間をつなぐ滞在空間の整備

- ・連立事業の完了後には高架沿いに新たな空間が創出されます。

従来の高架下のイメージは騒音や日当たりの悪さなどネガティブなイメージがありましたが、昨今では高架下と一体となった地域を特徴づける景観となっている整備事例も多く、基本計画においても今後の高架下事業者の協議を行い、高架下と歩行空間の調和が保たれた滞在空間の整備を目指します。

高架下空間と沿道の一体活用事例



神戸三宮駅 エキゾ神戸三宮
兵庫県神戸市中央区



下北沢駅 ミカン下北
東京都世田谷区



尼ヶ坂駅 SAKUMACHI 商店街
愛知県名古屋市北区



阪急洛西口駅 TauT 阪急洛西口
京都府京都市西京区

歩いて楽しい歩行空間

みどりを感じる歩行空間

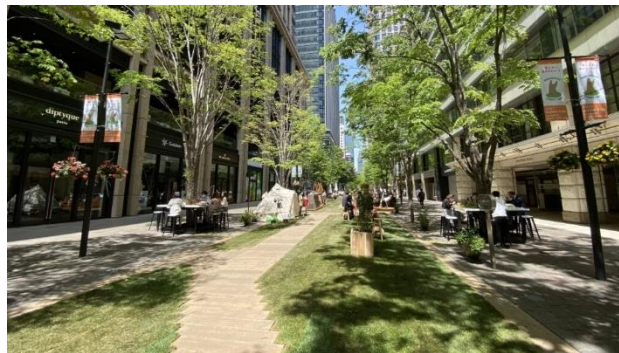
- ・高架と隣接する市有地を歩行空間に転換することで、みどり豊かな、歩いて楽しい歩行空間を整備します。
- ・東口の駅前広場ではこれまでも多くのイベントが開催されており、一体的にデザインされた駅前広場や民間空地をみどり豊かな歩行空間でつなぐことで賑わいを波及させ、駅西側において居心地のよい滞在空間の整備を目指します。

みどりが豊かな歩行空間の事例

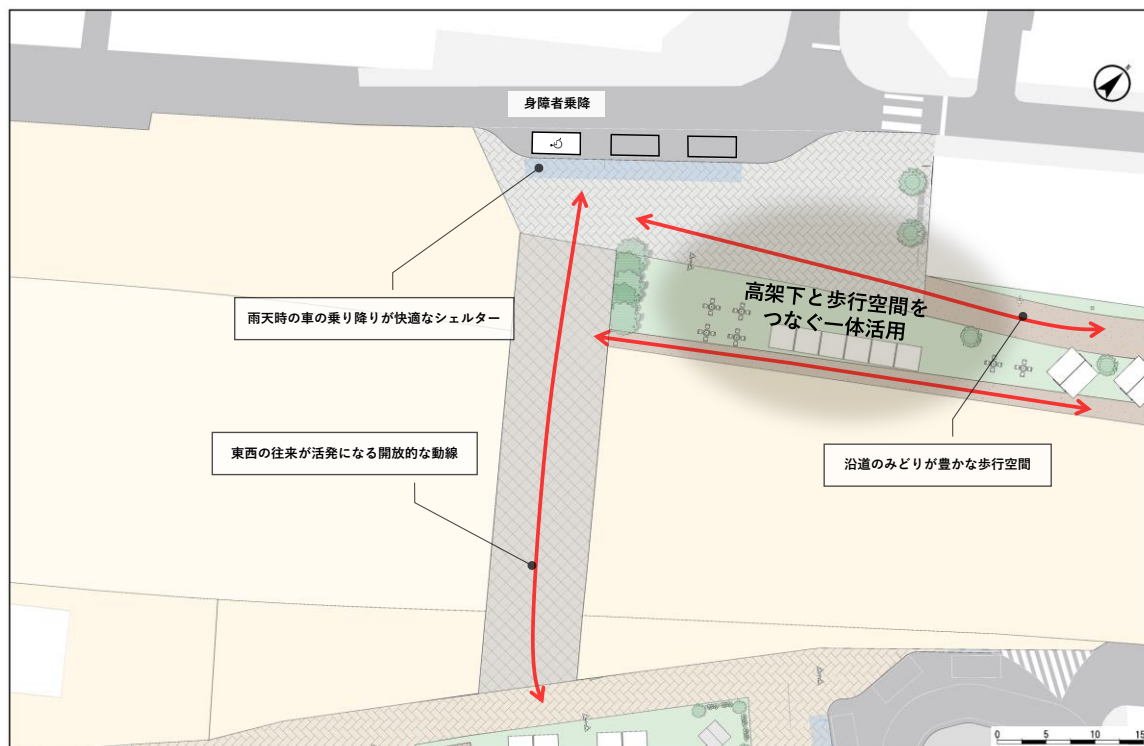
High Line NEW YORK



丸の内ストリートパーク（社会実験）



駅西側の機能と動線イメージ図



※ イメージ図は今後の社会情勢、関係機関との調整により変更になる場合があります。

3.段階的な整備計画

再整備には一時的な利用の制限や移設が発生するため、周辺利用者に配慮した段階的な整備が必要です。

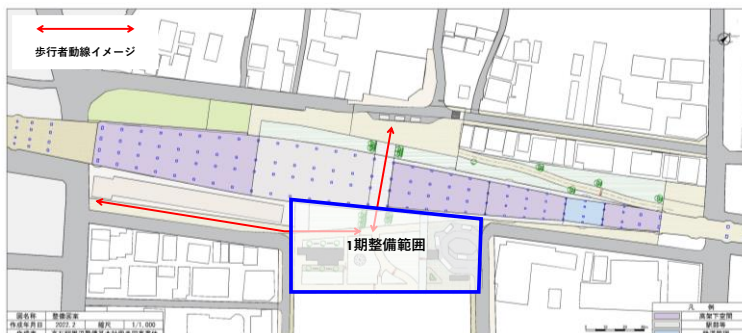
また、先行して整備が完了する範囲においては事業効果の早期発現も期待されることから、基本計画では2021年にリニューアルされたアプラたかいしを中心に新しい事業の機運が高まりつつある駅東側を第1期の整備範囲と定め、他範囲においても2023年以降に段階的な整備を行なう工程を前提に、周辺事業者と連携した整備スケジュールを設定します。

・段階的な整備と事業範囲イメージ

【第1期整備範囲】

高石駅東側

- ・駅前広場
- ・東側交通広場



【第2期整備範囲】

高石駅西側

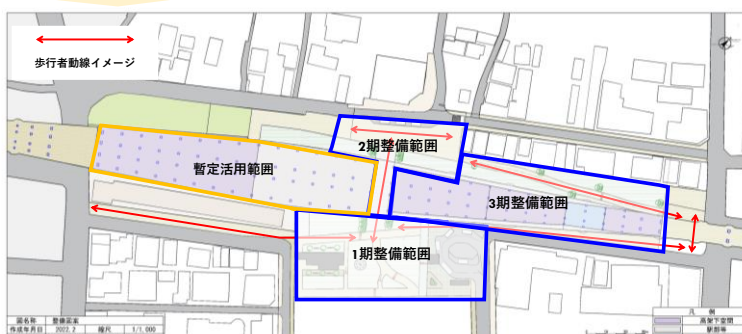
- ・駅前広場
- ・西側交通広場



【第3期整備範囲】

高石駅高架下整備

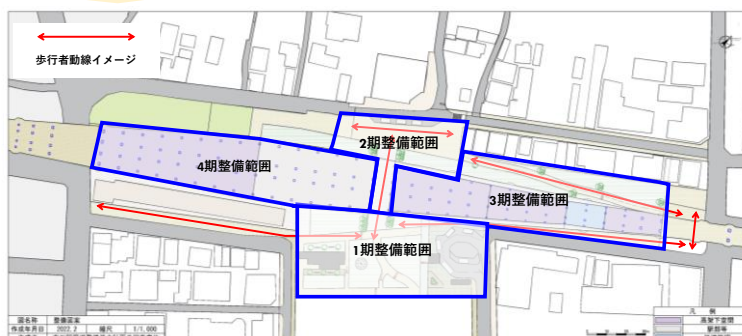
- ・北側高架下空間
- ・北側高架下隣接エリア
- ・南側高架下空間暫定活用



【第4期整備範囲】

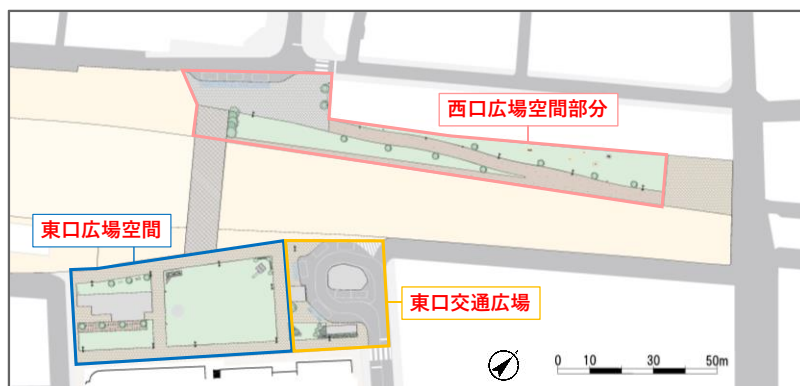
高石駅高架下整備

- ・南側高架下空間



4.概算事業費

現時点での基本計画をもとに試算した整備費は以下のとおりです。



※各整備費は、概算であり今後の検討、関係機関との調整、協議により変更となる可能性があります。

東西合計概算事業費		約 5億2,000万円
東口概算事業費		約 3億3,400万円
交通広場部分整備費 ・街築、植栽、照明、歩車道舗装、誘導サイン、シェルター、ベンチ等整備費		約 1億200万円
広場空間部分整備費 ・人工芝、歩道舗装、植栽、照明、滑り台（シンボル）、水遊び場、デッキ、ベンチ等整備費 ※エレベーター設置費用、地下駐車場改装費用等は含まず。		約 2億200万円
撤去・処分費 ・施工前の街築、植栽、照明、歩車道舗装、サイン、シェルター、ベンチ等撤去、処分費		約 3,000万円
西口概算事業費		約 1億8,600万円
広場空間部分整備費 ・街築、植栽、照明、歩車道舗装、誘導サイン、シェルター、ベンチ等整備費		約 1億7,200万円
撤去・処分費 ・施工前の街築、植栽、照明、歩車道舗装等撤去、処分費		約 1,400万円

国の補助金の有効活用

高石駅周辺は都市再生整備計画の区域に含まれており、車中心から人中心の空間に転換する、まちなかの歩ける区域の街路、広場等の既存ストックの修復・利活用に対する支援事業（以下、まちなかウォークアブル推進事業）の対象となっています。

まちなかウォークアブル推進事業では対象事業の補助率が50%となっており、整備においてはこのような補助金を活用し、限られた財源を最大限有効活用する整備を目指していきます。

第 6 章 整備に向けて

1. スケジュール
2. 地域を担う組織づくり
3. 駅前広場の活用手法

第6章 整備に向けて

1. スケジュール

(1) 高架下の活用

連立事業によって生まれる高架下空間は東西を一体的につなげるための鍵となる場所です。

しかしながら、場所によって日当たりが悪く、現状のままでは活用が難しい場所があり、今後どのようにして東西の駅前エリアとつなげていくか、具体的な方策についても更に議論を深めなくてはなりません。

市民や駅前広場の管理・運営組織の検討とあわせて継続的な議論と意見聴取を行い整備計画の検討を行います。

(2) 駅東西の整備

前章の「3.段階的な整備計画」の通り、駅周辺ではリニューアルが進んでおり、新しい事業の機運も高まりつつあります。

この機運を逃すことなく、早期の駅東側整備に着手することで、今後の連鎖的な取り組みにつなげます。

・駅周辺整備のスケジュールイメージ

項目	令和 4 年 (2022 年)	令和 5 年 (2023 年)	令和 6 年 (2024 年)	令和 7 年 (2025 年)	令和 8 年 (2026 年)
高架下利用協議	高架下の利用方法に関わる協議				
駅東側公共空間	設計	整備			
駅西側公共空間		設計	整備		
市民活動の促進	駅前広場運営組織の検討				
高架下空間の活用		計画検討			

上記は本市が現時点で想定するスケジュールであり、今後の社会情勢の変化や周辺事業者との合意形成の時期を鑑み事業スケジュールを決定します。

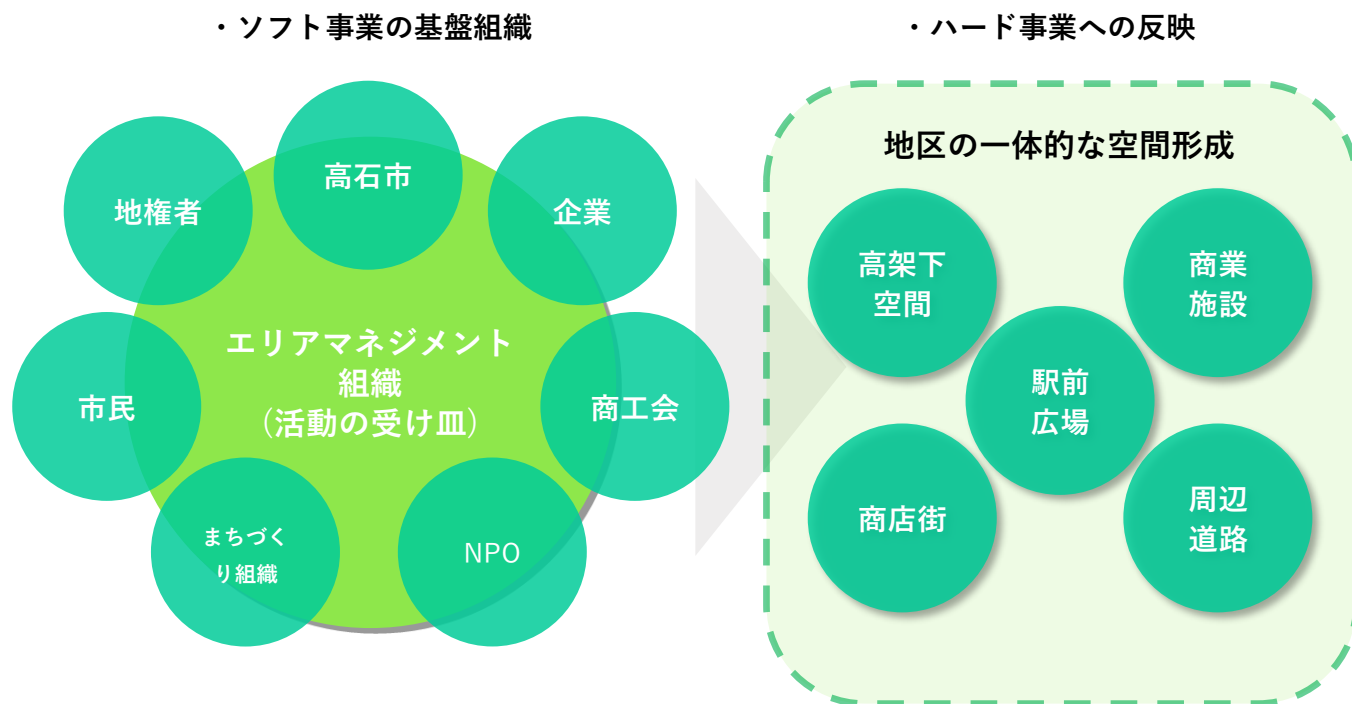
2.地域を担う組織づくり

今後、高石駅周辺がにぎわいの中心になって行く過程において市民活動の促進や活動の受け皿（窓口）となる組織が重要です。

一過性のイベントではなく日常の風景として継続できる仕組みを構築し、交流人口の増加施策として大型イベントを主催するノウハウを蓄積していくことも必要であり、そのためにはまちづくり組織や、活動の担い手などと行政が連携し将来のエリアマネジメントへ展開していく必要があります。

エリアマネジメント組織は、市民活動の受け皿に限らず、段階的に整備される駅周辺のハード整備に関わる提案や民間ノウハウを活用し、既存事業の費用対効果の改善など、地域における人的資源の最大活用を目的に活動します。

組織の位置づけや主要な参加事業者やエリアマネジメントの範囲についても検討を進めるものとします。



(図) エリアマネジメント組織イメージ

3.駅前広場の活用手法

利用者が活動しやすい駅前広場とするためには広場の運営管理についても見直しが必要です。

現状の東口駅前広場は都市計画道路の一部であり、利用申請の手続きは占有許可申請と、警察への使用許可申請の双方が必要となり、煩雑なものになっています。また、道路法の範囲内での道路の占有許可となり、利用内容についても制限されています。

先進事例を研究し、高石駅前の広場利用の管理・運営手法を検討します。

参考：兼用工作物協定による駅前広場活用事例

太田川駅どんでん広場（愛知県東海市）

日常の利用風景



イベント時の利用風景



項目	内容
兼用工作物の種類	道路と都市公園の兼用工作物
イベント広場の面積	約 7,100 m ²
広場の位置づけ	都市公園法に基づく都市公園として位置づけ
管理運営主体	指定管理者

旭川駅前広場イベント広場（北海道旭川市）

日常の利用風景



イベント時の利用風景



項目	内容
兼用工作物の種類	道路（駅前広場）と広場の兼用工作物協定
イベント広場の面積	約 2,500 m ²
広場の位置づけ	広場条例に基づく広場としての位置づけ
管理運営主体	市（地域振興部地域振興課）

参考：道路占用許可の特例制度の活用事例

新宿三丁目モア4番街（東京都新宿区）



項目	内容
占有場所	新宿区新宿三丁目モア4番街における一部指定区域
道路の位置づけ	都市再生整備計画の区域内の道路
道路管理主体	東京都新宿区
占有主体	新宿駅前商店街振興組合

参考：歩行者利便増進施設道路制度の活用事例

市道三宮中央通り線（神戸市中央区）



項目	内容
占有場所	神戸市中央区三宮町1丁目から3丁目の間の指定区域
道路の位置づけ	歩行者利便増進道路における歩行者利便増進道路
道路管理者	兵庫県神戸市
占有主体	三宮中央通りまちづくり協議会

参考資料

< 検討経過資料 >

検討経過	日時	内容
高石駅周辺整備基本構想策定業務		
第1回 えきまち連携会議	令和2年10月16日	・ 高石駅周辺の今後の構想について ・ 課題についての意見交換
第2回 えきまち連携会議	令和2年12月24日	・ 駅周辺整備の方針について ・ ソフト事業の取り組みについて ・ 整備スケジュールについて
第3回 えきまち連携会議	令和3年2月16日	・ 高石駅周辺整備基本構想（案）地区の将来像について ・ 基本構想の実現に向けた役割 ・ 駅周辺及び高架下の区画案について
清風南海中学校・高等学校 グループワーク発表会	令和3年3月18日	・ 学生による高石駅周辺の賑わいづくりアイデア発表
高石駅周辺整備基本構想策定	令和3年3月18日	
パブリックコメント	令和3年4月15日～令和3年5月14日	
高石駅周辺整備基本計画策定業務		
第1回 えきまち連携会議	令和3年12月28日	・ 基本整備計画の方針について ・ 社会実験の内容について
社会実験	令和4年2月19日～令和4年2月23日	・ 高石駅前広場に芝生を敷設しての社会実験の実施 ・ 各種コンテンツの実施 ・ 芝生化により求められる機能と最適なゾーニングの検証
第2回 えきまち連携会議	令和4年3月18日	・ 社会実験の結果報告 ・ 整備計画案について



高石駅周辺整備基本計画

高石市