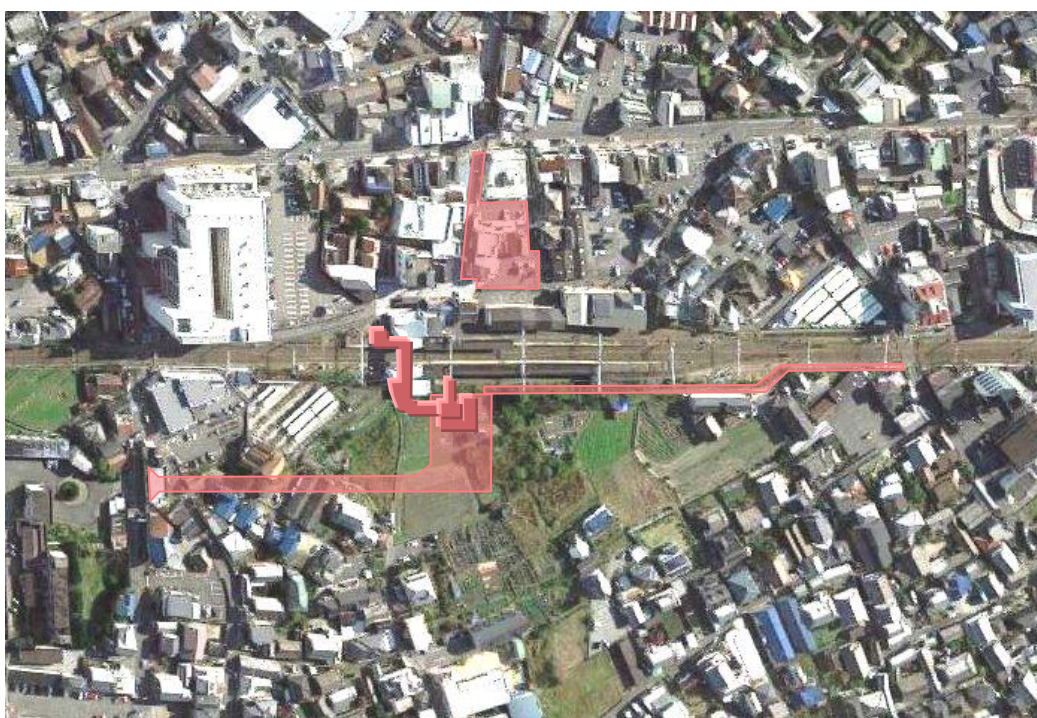


久米田駅東西アクセス改善基本構想

～久米田駅周辺まちづくり基本構想第一次整備計画～



平成 29 年 6 月

令和 4 年 1 月改訂

岸 和 田 市

目 次

1. 基本構想策定にあたって	
1-1 策定の目的	1
1-2 基本構想の位置付け	2
2. 久米田駅周辺まちづくり基本構想	
2-1 対象区域と将来像	3
2-2 まちづくり方針	4
2-3 基本構想の実現に向けて	7
3. 久米田駅東西アクセスの現況と課題	
3-1 久米田駅東西アクセスの現況	9
3-2 久米田駅東西アクセスの課題	12
4. 久米田駅東西アクセス改善基本構想	
4-1 久米田駅東西アクセスの改善について	13
4-2 第一次整備の考え方	15
4-3 整備内容	16
4-4 基本構想図	23
4-5 整備効果	25
5. 基本構想の実現に向けて	
5-1 整備内容のスケジュール	27

1. 基本構想策定にあたって

1-1 策定の目的

本市では、久米田駅周辺の生活拠点にふさわしい安全で利便性の高いまちづくりの実現のために、平成 28 年 8 月に「久米田駅周辺まちづくり基本構想」を策定しました。

この「久米田駅周辺まちづくり基本構想」は、まちづくり懇話会で地元のみなさんの意見を伺いながら、久米田駅周辺の現況や課題を整理し、将来像とまちづくり方針など、まちづくりの基本的な考え方を示したものです。

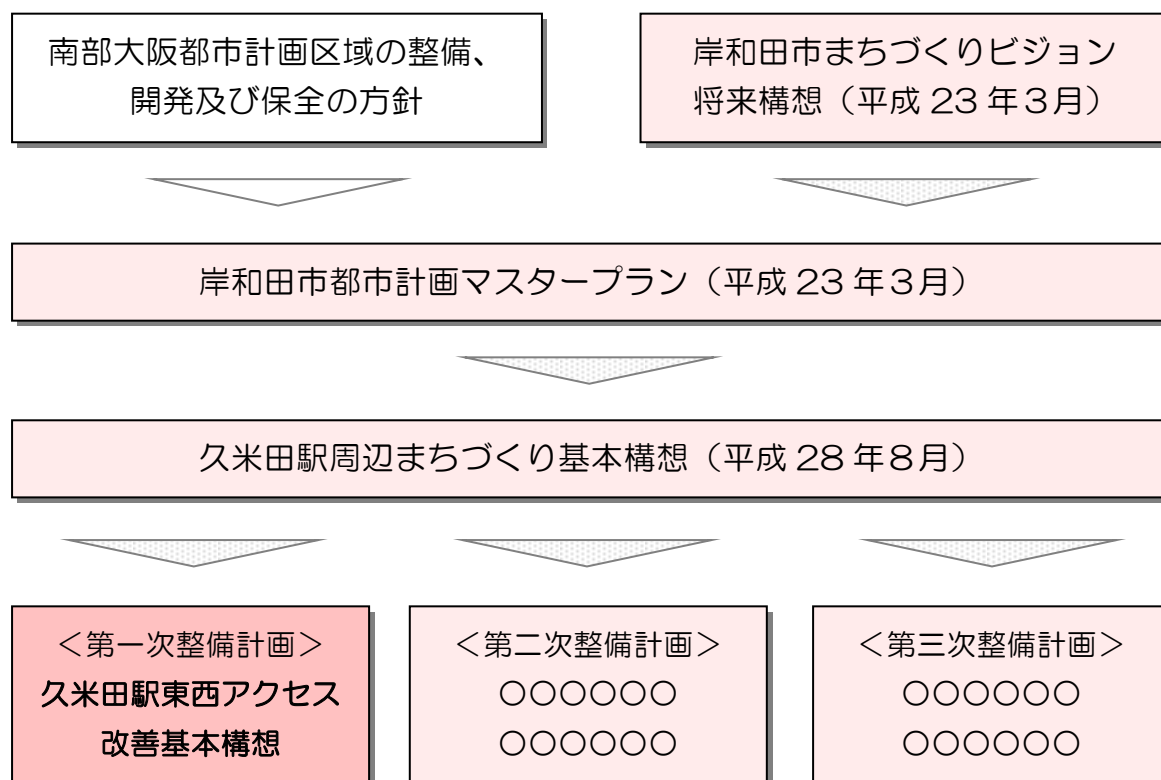
この中では、基本構想の実現に向けては、鉄道高架化事業など長期にわたる取り組みが必要となることが予想されるため、まちづくりの推進にあたっては、市民ニーズを踏まえ、事業の緊急性や関係者との合意形成の状況、実現性などを勘案し、駅東西アクセス改善事業など暫定整備を含む喫緊の課題への取り組みなど、基本構想を踏まえた段階的なまちづくりを推進するとしています。

現在、久米田駅周辺では、鉄道分断により駅東西のアクセス性が悪く、また、踏切付近では朝夕のラッシュ時に渋滞が発生するなど、駅東西アクセスの改善が喫緊の課題となっています。

そこで、この喫緊の課題を解決するため、「久米田駅周辺まちづくり基本構想」に掲げた将来計画における第一次整備計画として、「久米田駅東西アクセス改善基本構想」を策定しました。

1-2 基本構想の位置付け

『久米田駅東西アクセス改善基本構想』は、上位計画である「岸和田市まちづくりビジョン将来構想」、「岸和田市都市計画マスタープラン」を踏まえた「久米田駅周辺まちづくり基本構想」の実現に向け、具体的な整備方針を示すものであります。



2-1 対象区域と将来像



生活拠点として

にぎわいと良好な住環境が調和したまち

《まちづくり方針》

(1) 防災性・防犯性の高いまちづくり

- ・計画的な面整備の推進・促進及び狭隘な道路など生活道路の改善などにより、安全な避難場所、避難経路を確保し、地震や火災などの災害に強いまちづくりを目指します。
- ・地域の交流の場となるコミュニティ空間を確保することにより、人と人とがふれあい絆を深め、防災性・防犯性の高いまちづくりを目指します。また、暗所の解消などにより、安全で安心して暮らせる住環境の形成を目指します。

(2) 安全で渋滞のない道路ネットワークづくり

- ・都市計画道路の整備及び駅前広場の整備により、幹線道路網の整備を行い、駅へのアクセス改善、駅周辺の渋滞解消及び歩行者・自転車の安全で快適な移動空間の確保を目指します。また、都市計画道路の整備により、生活道路への交通流入を抑制するとともに、歩行者に配慮した生活道路の改善により、既存道路の安全性の確保を目指します。
- ・鉄道の高架化により、渋滞の原因となっている踏切、交通安全上危険な踏切の除却を行い、東西交通の円滑化・分散化を図るとともに、鉄道により分断されているまちの一体化を目指します。

(3) 利用しやすい公共交通ネットワークづくり

- ・都市計画道路及び駅前広場の整備にあわせ、駅を中心としたバス交通などの既存公共交通機能の見直しを行うとともに、高齢化社会を見据え環境に配慮した、だれもが利用しやすい公共交通ネットワークの形成・利用促進を図り、交通結節点としての久米田駅の機能向上を目指します。

(4) 人にやさしいバリアフリーのまちづくり

- ・歩行空間のバリアフリー化、交通安全対策、案内板の設置及び休憩空間の創出などの推進により、高齢者や障害者などが移動しやすい環境づくり、だれもが安全で快適に移動できる空間の確保を目指します。

(5) 元気でにぎわいのある空間づくり

- ・計画的な面整備の推進・促進により、駅西側及び駅東側駅前広場を整備、オープンスペース及び休憩空間の創出を図るとともに、低未利用地の有効活用を促進するなど、駅周辺のポテンシャルを活かした久米田駅周辺にふさわしい元気でにぎわいのある空間の創出を目指します。
- ・計画的な面整備などと連携した駅を中心とした快適な歩行者・自転車ネットワークの形成により、久米田駅周辺の歴史資源などへのアクセスなど回遊性の向上と商店街の活性化を目指します。

(6) 環境にやさしい良好な住環境づくり

- ・計画的な面整備の推進・促進により、駅西側の都市基盤の整備及び宅地の利用増進を図り、良好な住環境の形成を目指します。
- ・地区計画、建築協定などのまちづくりルールを活用により、久米田駅周辺にふさわしい良好な住環境の形成を目指します。
- ・都市計画道路の整備、生活道路の改善により、緊急車両の円滑な通行確保を目指します。
- ・計画的な面整備等の推進・促進、都市計画道路の整備に合わせ、緑空間の創出を図るなど、緑豊かなまちづくりを目指します。

まちづくり基本構想

《将来像》

生活拠点として

安全で安心して暮らせるまち

安全で快適に移動できるまち

にぎわいと良好な住環境が調和したまち

【まちづくりの課題】

(道路・交通)

幹線道路網の充実

公共交通の利便性向上

安全で快適な
移動空間の確保

鉄道により分断されて
いるまちの一体化

《まちづくり方針》

(1) 防災性・防犯性の高いまちづくり

(2) 安全で渋滞のない道路ネットワークづくり

(3) 利用しやすい公共交通ネットワークづくり

(4) 人にやさしいバリアフリーのまちづくり

(5) 元気でにぎわいのある空間づくり

(6) 環境にやさしい良好な住環境づくり

【まちづくりの課題】

(土地利用・活性化)

立地特性を活かした
土地活用

にぎわい空間の創出

(住環境)

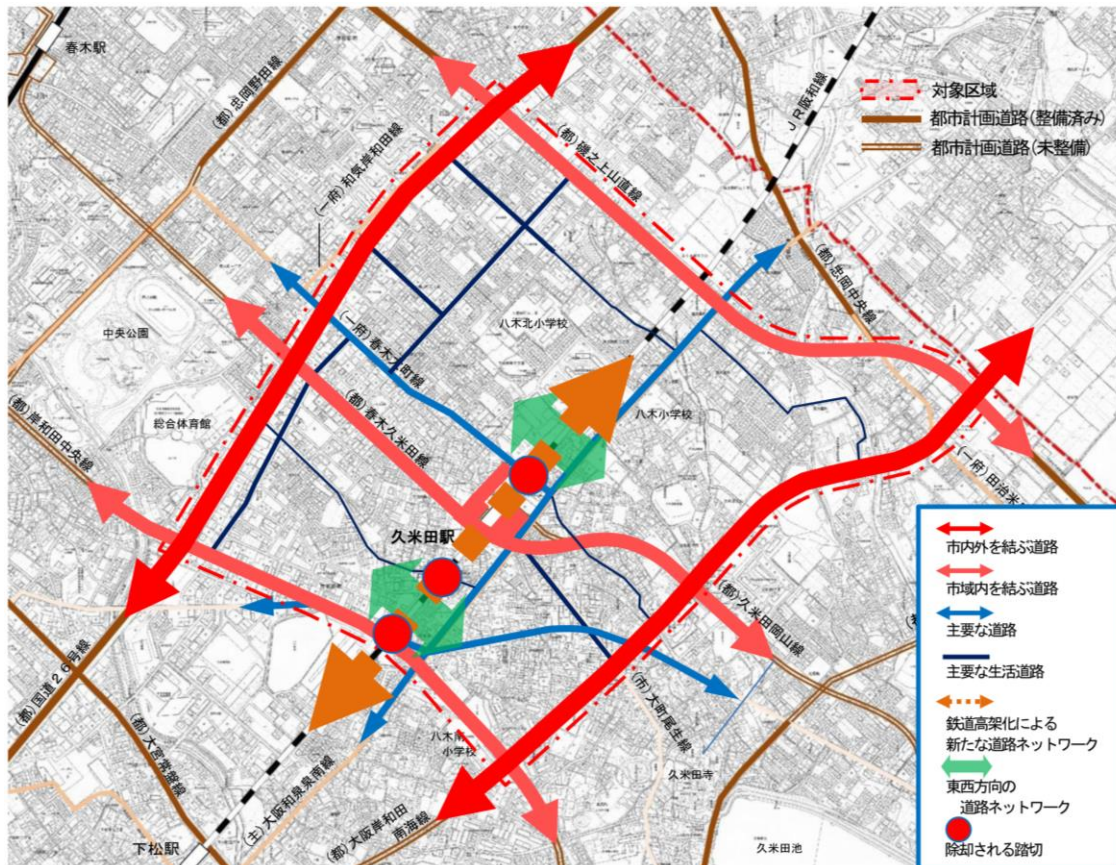
安全・安心な
まちの形成

憩いの場の創出

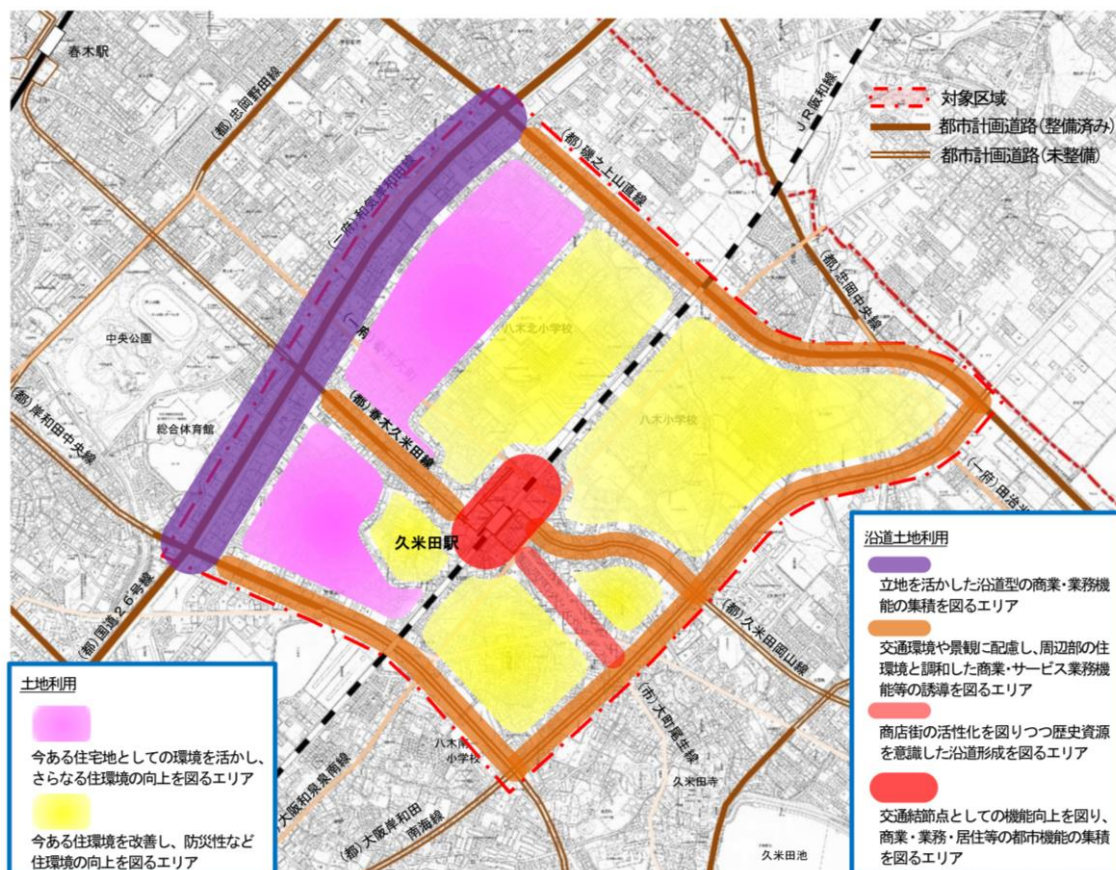
緑空間の確保

《相関図》

《まちづくり方針図（道路・交通）》



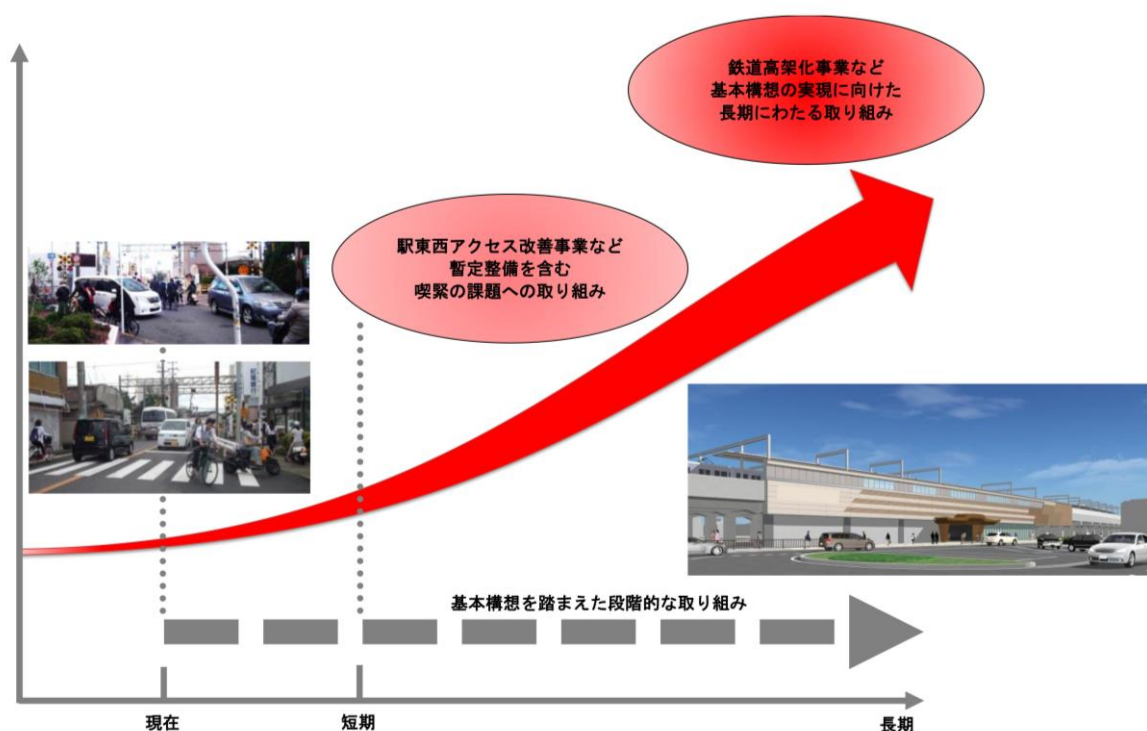
《まちづくり方針図（土地利用・活性化、住環境）》



段階的なまちづくりの推進

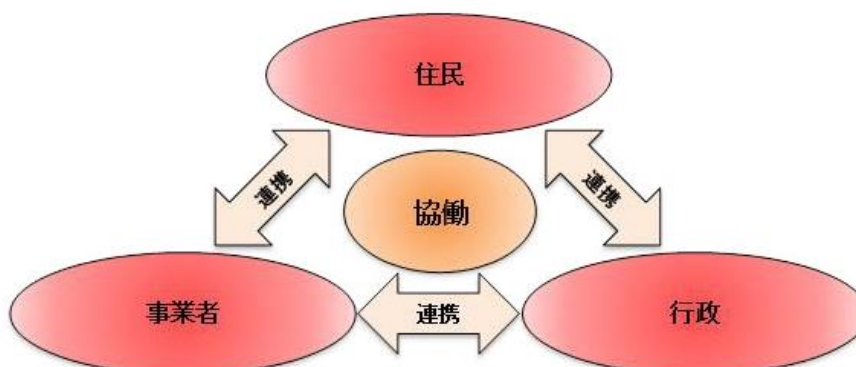
基本構想の実現には、長期にわたる取り組みが必要になることが予想されます。特に、鉄道高架化の事業推進には、長い期間と多額の費用が必要となります。

今後、まちづくりの推進にあたっては、市民ニーズを踏まえ、事業の緊急性や関係者との合意形成の状況、実現性などを勘案し、暫定整備を含めた喫緊の課題への取り組みなど、基本構想を踏まえた段階的なまちづくりを推進します。

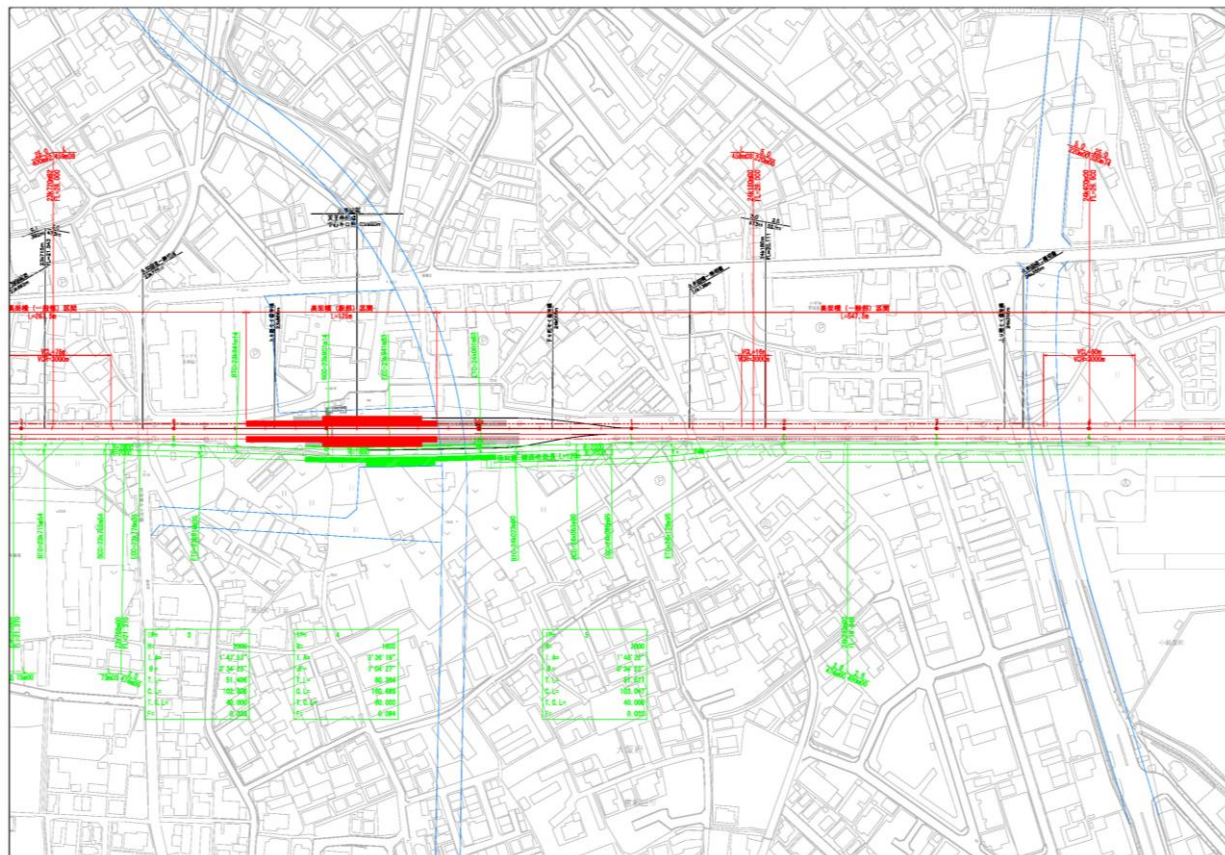


適切な役割分担と協働

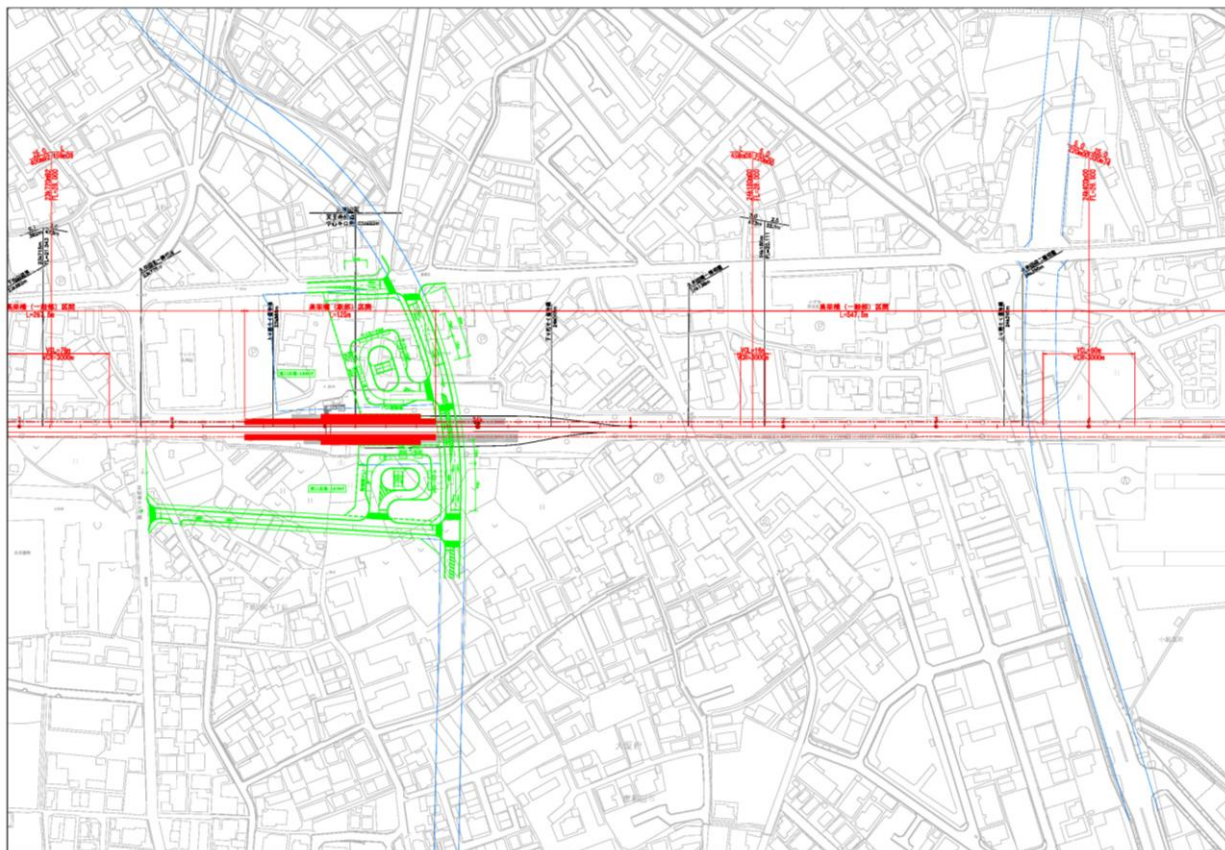
基本構想の実現には、市民、事業者、行政の適切な役割分担と相互の連携、協働によるまちづくりに取り組むことが重要であります。久米田駅周辺のまちづくりにあたっては、住民意識の醸成や住民がまちづくりに参画しやすい環境づくり、行政情報の公開、情報の共有化などを図るとともに、関連事業者への協力、民間活力の導入の可能性などについて、民間事業者との連携を図ります。



(鉄道高架化イメージ図)



(久米田駅周辺まちづくり基本構想イメージ図)



3. 久米田駅東西アクセスの現況と課題

3-1 久米田駅東西アクセスの現況

現在、久米田駅周辺で問題となっている駅東西アクセスの現況について整理しました。

< 駅東西アクセスの現況（１） >

- 国道 26 号から駅へのアクセス性が悪い
- 朝夕のラッシュ時に渋滞が発生している
（久米田北一・南一踏切、府道大阪和泉泉南線で渋滞が発生、久米田北一踏切での渋滞により府道から駅前商店街へと渋滞が続いている）



- 駅への車寄せ空間がない
（駅前が自動車で混雑し、歩行者、自転車、自動車が輻輳し危険な状況である）



- 駅へバスの乗入れができない
- 駅からバス停までが遠い
（公共交通機関の乗り継ぎが悪い状況である）
- 駅西側に改札口がない
（西側からは改札口のある東側へ迂回する必要がある）



＜駅東西アクセスの現況（2）＞

- ・狭小で自動車のすれ違いが難しい踏切がある（久米田南一踏切）



- ・自動車、二輪車、自転車、歩行者が輻輳し危険な踏切がある（久米田北一踏切）
- ・朝夕のラッシュ時に踏切の遮断時間が長く、駅西側から鉄道の利用がしにくい（久米田北一踏切）



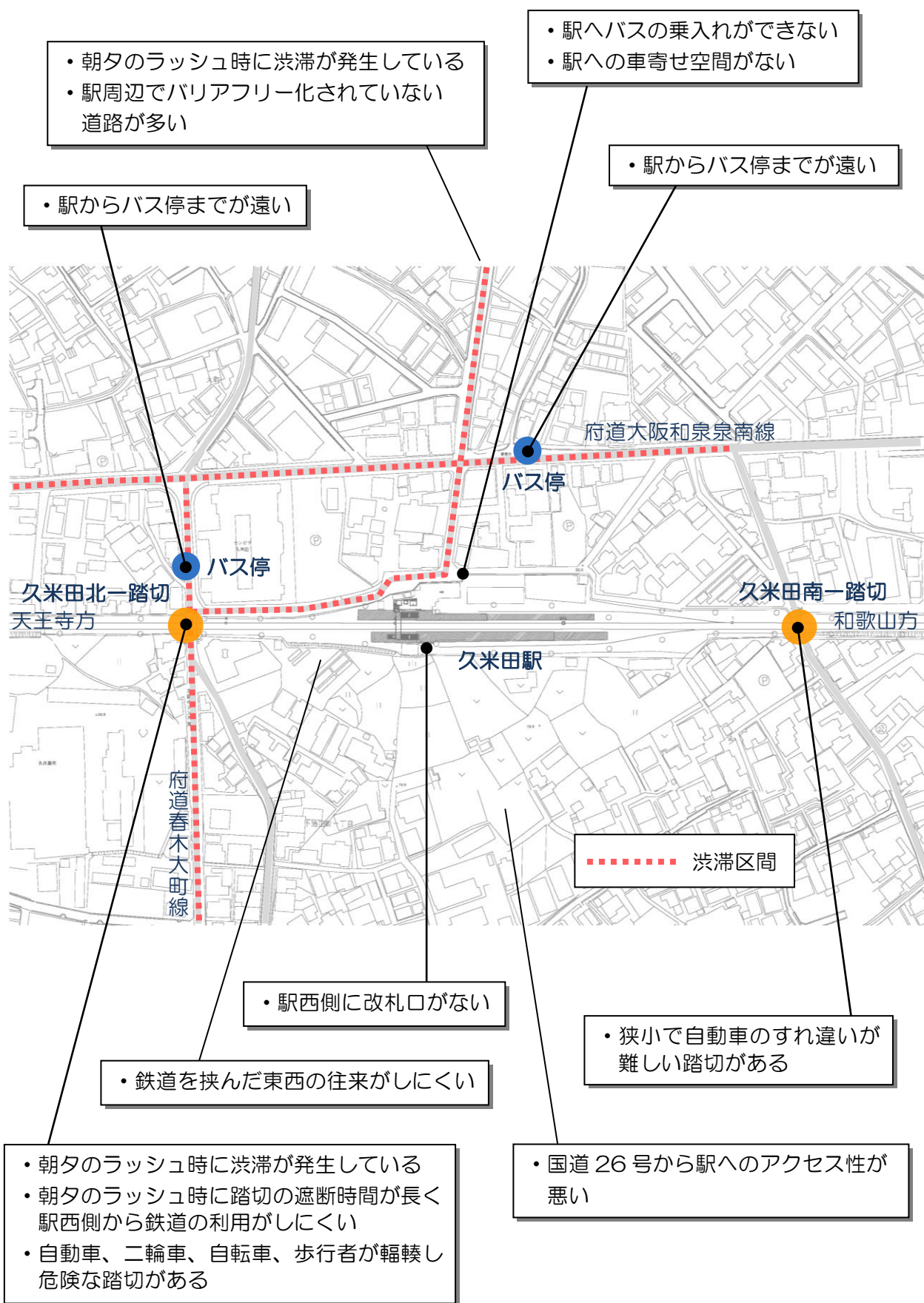
- ・駅周辺でバリアフリー化されていない道路が多い



- ・鉄道を挟んだ東西の往来がしにくい



< 駅東西アクセスの現況図 >



3-2 久米田駅東西アクセスの課題

3-1 の久米田駅東西アクセスの現況を踏まえ、以下ように課題を整理しました。（課題については、「久米田駅周辺まちづくり基本構想」の「4 まちづくりの課題 4-1 道路・交通」から抜粋）

＜駅東西アクセスの課題＞

（1）幹線道路網の充実

- ・国道 26 号から駅へのアクセス性が悪い
- ・朝夕のラッシュ時に渋滞が発生している
- ・駅への車寄せ空間がない

（2）公共交通の利便性向上

- ・駅西側に改札口がない
- ・駅へバスの乗り入れができない
- ・駅からバス停までが遠い
- ・朝夕のラッシュ時に踏切の遮断時間が長く、駅西側から鉄道の利用がしにくい

（3）安全で快適な移動空間の確保

- ・自動車、二輪車、自転車、歩行者が輻輳し危険な踏切がある
- ・狭小で自動車のすれ違いが難しい踏切がある
- ・駅周辺でバリアフリー化されていない道路が多い

（4）鉄道により分断されているまちの一体化

- ・鉄道を挟んだ東西の往来がしにくい

（1）幹線道路網の充実

- ・国道 26 号から駅へのアクセス性が悪い
- ・朝夕のラッシュ時に渋滞が発生している。
- ・駅への車寄せ空間がない

（3）安全で快適な移動空間の確保

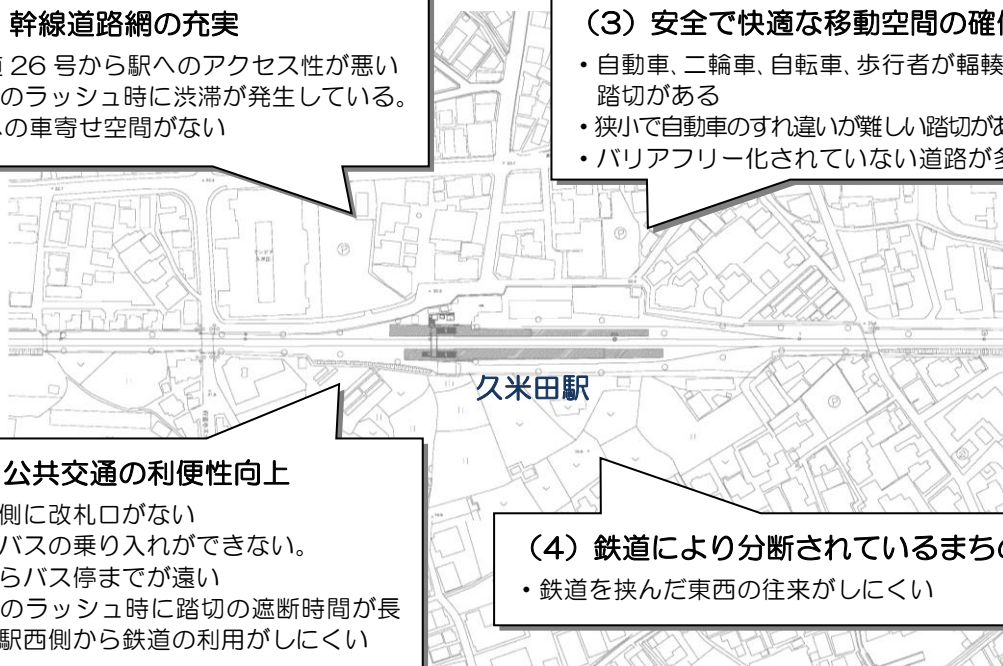
- ・自動車、二輪車、自転車、歩行者が輻輳し危険な踏切がある
- ・狭小で自動車のすれ違いが難しい踏切がある
- ・バリアフリー化されていない道路が多い

（2）公共交通の利便性向上

- ・駅西側に改札口がない
- ・駅へバスの乗り入れができない。
- ・駅からバス停までが遠い
- ・朝夕のラッシュ時に踏切の遮断時間が長く、駅西側から鉄道の利用がしにくい

（4）鉄道により分断されているまちの一体化

- ・鉄道を挟んだ東西の往来がしにくい



4. 久米田駅東西アクセス改善基本構想

4-1 久米田駅東西アクセスの改善について

本市では、JR 阪和線久米田駅周辺の生活拠点にふさわしい安全で利便性の高いまちづくりの実現のために、平成 28 年 8 月に「久米田駅周辺まちづくり基本構想」を策定し、久米田駅周辺の現況や課題を整理し、将来像とまちづくり方針など、まちづくりの基本的な考え方を示しています。そのうち、喫緊の課題である久米田駅東西アクセスの改善に関わるまちづくり方針は、主に以下のとおりです。

《まちづくり方針》

(2) 安全で渋滞のない道路ネットワークづくり

- 都市計画道路の整備及び駅前広場の整備により、幹線道路網の整備を行い、駅へのアクセス改善、駅周辺の渋滞解消及び歩行者・自転車の安全で快適な移動空間の確保を目指します。また、都市計画道路の整備により、生活道路への交通流入を抑制するとともに、歩行者に配慮した生活道路の改善により、既存道路の安全性の確保を目指します。
- 鉄道の高架化により、渋滞の原因となっている踏切、交通安全上危険な踏切の除却を行い、東西交通の円滑化・分散化を図るとともに、鉄道により分断されているまちの一体化を目指します。

- (都) 岸和田中央線の整備
- (都) 春木久米田線の整備
- (都) 久米田駅西停車場北線の整備
- (都) 大阪岸和田南海線の整備
- (都) 久米田岡山線の整備
- (都) 久米田駅前東側交通広場の整備
- (都) 久米田駅前西側交通広場の整備
- 久米田駅付近の鉄道高架化
- 生活道路の改善 など

(3) 利用しやすい公共交通ネットワークづくり

- 都市計画道路及び駅前広場の整備にあわせ、駅を中心としたバス交通などの既存公共交通機能の見直しを行うとともに、高齢化社会を見据え環境に配慮した、だれもが利用しやすい公共交通ネットワークの形成・利用促進を図り、交通結節点としての久米田駅の機能向上を目指します。

- 既存公共交通機能の見直し
- 公共交通ネットワークの形成・利用促進 など

《まちづくり方針》

(4) 人にやさしいバリアフリーのまちづくり

- ・歩行空間のバリアフリー化、交通安全対策、案内板の設置及び休憩空間の創出などの推進により、高齢者や障害者などが移動しやすい環境づくり、だれもが安全で快適に移動できる空間の確保を目指します。

- ・歩行空間のバリアフリー化
- ・交通安全対策
- ・案内板の設置及び休憩空間の創出 など

このまちづくり方針では、鉄道の高架化により、渋滞の原因となっている踏切、交通安全上危険な踏切の除却を行い、東西交通の円滑化・分散化を図るとともに、鉄道により分断されているまちの一体化を目指すこととしています。

さらに、都市計画道路及び駅前広場の整備などにより、幹線道路網の整備を行い、駅へのアクセスの改善、駅周辺の渋滞解消及び歩行者・自転車の安全で快適な移動空間の確保を目指すこととしています。

しかし、久米田駅周辺の鉄道高架化や都市計画道路及び駅前広場の整備などについては、長い期間と多額の費用が必要となります。

そのため、これらの将来計画のうち、市民ニーズを踏まえ、事業の緊急性や関係者との合意形成の状況、実現性などを勘案し、早期に効果が発現できる第一次整備を推進し、喫緊の課題である久米田駅東西アクセスの改善を図ります。

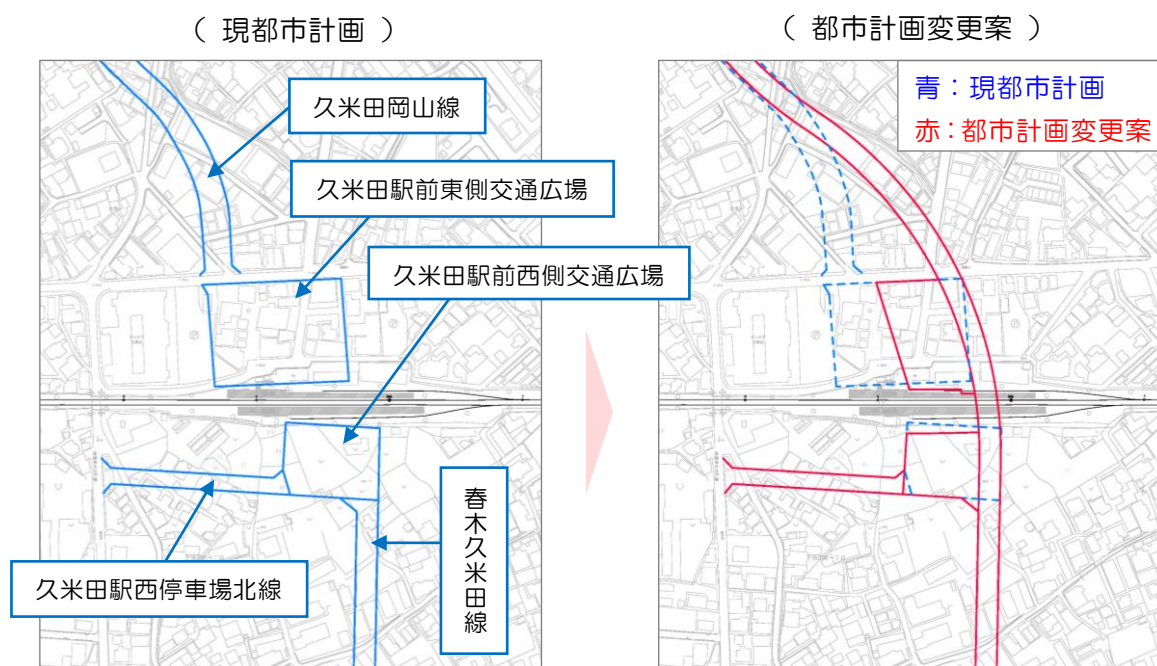
この第一次整備の考え方、整備内容、整備効果をまとめたものが「久米田駅東西アクセス改善基本構想」です。

4-2 第一次整備の考え方

第一次整備の考え方は、次のとおりです。

《整備の考え方》

- 久米田駅周辺まちづくり基本構想のまちづくり方針に沿った整備内容であること
- 財政負担が少なく、早期に効果が発現できる整備内容であること
- 久米田駅周辺まちづくり基本構想における都市計画変更案（下図）の区域内的の整備内容であること



1. まちづくり方針における整備

(都) 久米田駅西停車場北線

2. まちづくり方針における整備の一部

(都) 久米田駅前東側交通広場
(都) 久米田駅前西側交通広場
西側改札（鉄道高架化施工時に利用できるもの）

3. まちづくり方針における整備に 支障にならないもの（既存施設の活用など）

東西自由通路
歩行者等通路

4-3 整備内容

第一次整備の考え方を踏まえ、事業化に向けた協議を行った結果、次の5つについて整備内容を示します。

《整備内容》	
(鉄道関係)	
① 西側改札	鉄道高架化施工時に利用できるもの
② 東西自由通路（既存跨線橋の自由通路化）	
(アクセス道路関係)	
③ 西側アクセス道路（駅前広場機能含む）	「(都)久米田駅西停車場北線」の全線 「(都)久米田駅前西側交通広場」の一部
④ 歩行者等通路	
⑤ 東側アクセス道路（駅前広場機能含む）	「(都)久米田駅前東側交通広場」の一部

① 西側改札

駅西側から駅へのアクセス性及び公共交通の利便性の向上を図るため、西側改札を整備します。西側改札の施設整備の内容は次のとおりです。

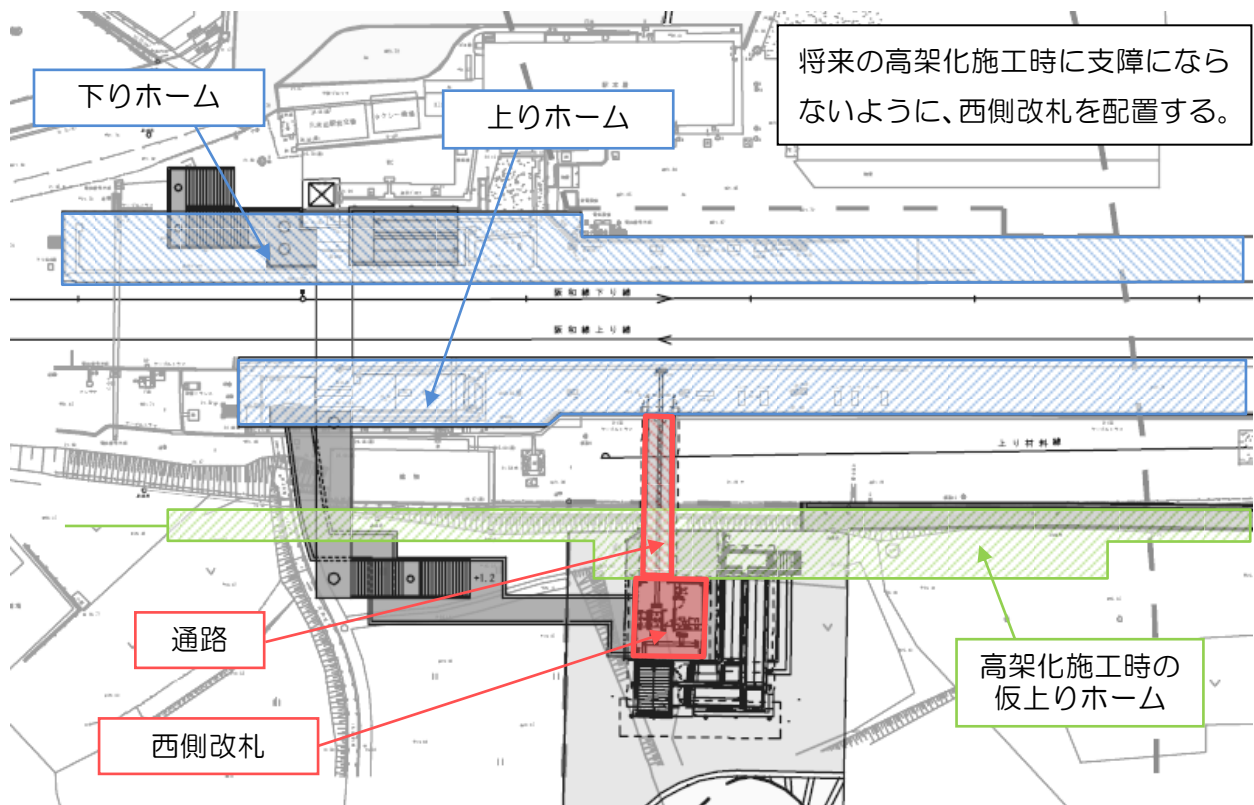
○将来の高架化施工時の仮上りホームに支障にならないように、西側改札を配置します。

○将来の高架施工時には、西側改札を仮駅舎としてそのまま利用します。

○西側改札から上りホームまで、駅利用者が通行できる通路を整備します。

また、雨天時の駅利用者の利便性と安全性を考慮して、通路に上屋を設置します。

○西側改札の高さは、西側改札利用者の上下移動が少なくなるように、上りホームと同じ高さとします。



② 東西自由通路（既存跨線橋の自由通路化）

駅東西相互間の利便性の向上、踏切交通量の減少及び踏切事故の防止を図るため、東西自由通路を整備します。東西自由通路の施設整備の内容は次のとおりです。

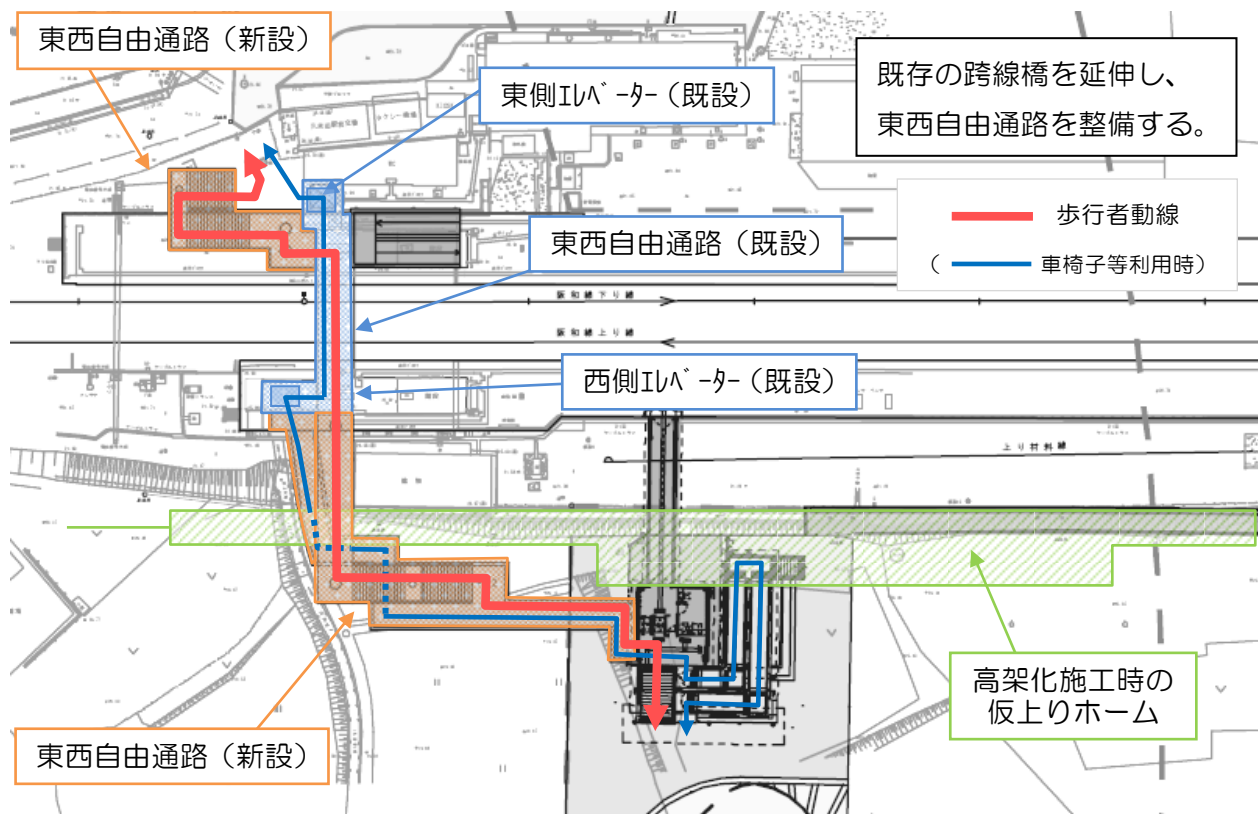
○将来の高架化施工時に支障する構造物を新たにつくることなく、かつ、経済性を考慮し、既存の跨線橋（幅員約 3.0m）を延伸する形で東西自由通路を整備します。

○既存のエレベーターを利用します。（東側エレベーターは改修が必要）

○西側改札と同様に、将来の高架施工時の仮上りホームに支障にならないように、東西自由通路を配置します。

○西側エレベーターから西側改札まで、水平に移動できる通路（幅員 2.0m）を整備します。

※整備時期については鉄道事業者との継続協議により判断します。



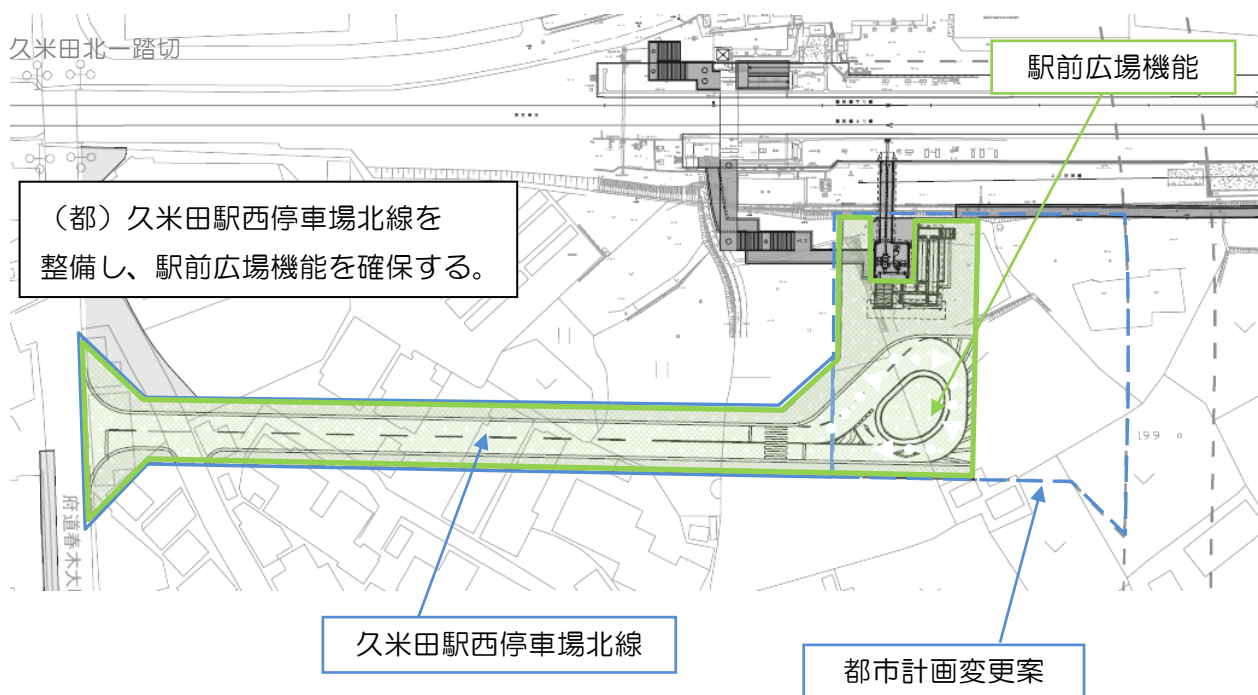
③ 西側アクセス道路（駅前広場機能含む）

駅西側から駅へのアクセス性及び交通結節機能の向上を図るため、西側アクセス道路を整備します。西側アクセス道路の施設整備の内容は次のとおりです。

○駅西側から西側改札へアクセスできるように、都市計画道路久米田駅西停車場北線（幅員 12.0m）を整備し、駅前広場機能（マイクロバス、一般車の乗降、転回、身障者乗降場など）を確保します。

○将来の高架化に伴う都市計画変更案の区域内に整備し、東西自由通路及び西側改札へ接続します。

○歩道を設置し、歩車分離による安全な動線を確保します。



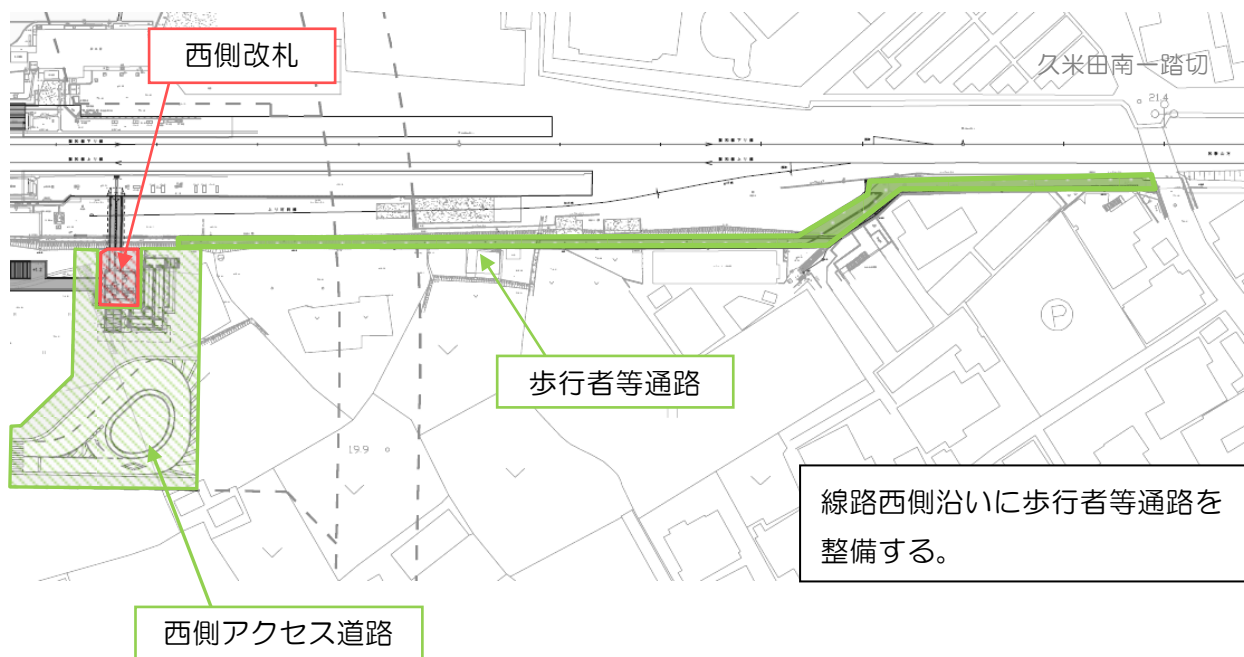
※交通処理等についてはイメージであり、今後関係機関との協議により変わる可能性があります。

④ 歩行者等通路

駅西側から駅への歩行者、自転車等のアクセス性の向上を図るため、歩行者等通路を整備します。歩行者等通路の施設整備の内容は次のとおりです。

○線路西側沿いに歩行者等通路を整備し、久米田南一踏切から西側アクセス道路に接続します。

○高齢者、障害者等の通行に配慮した緩やかな縦断勾配を確保します。



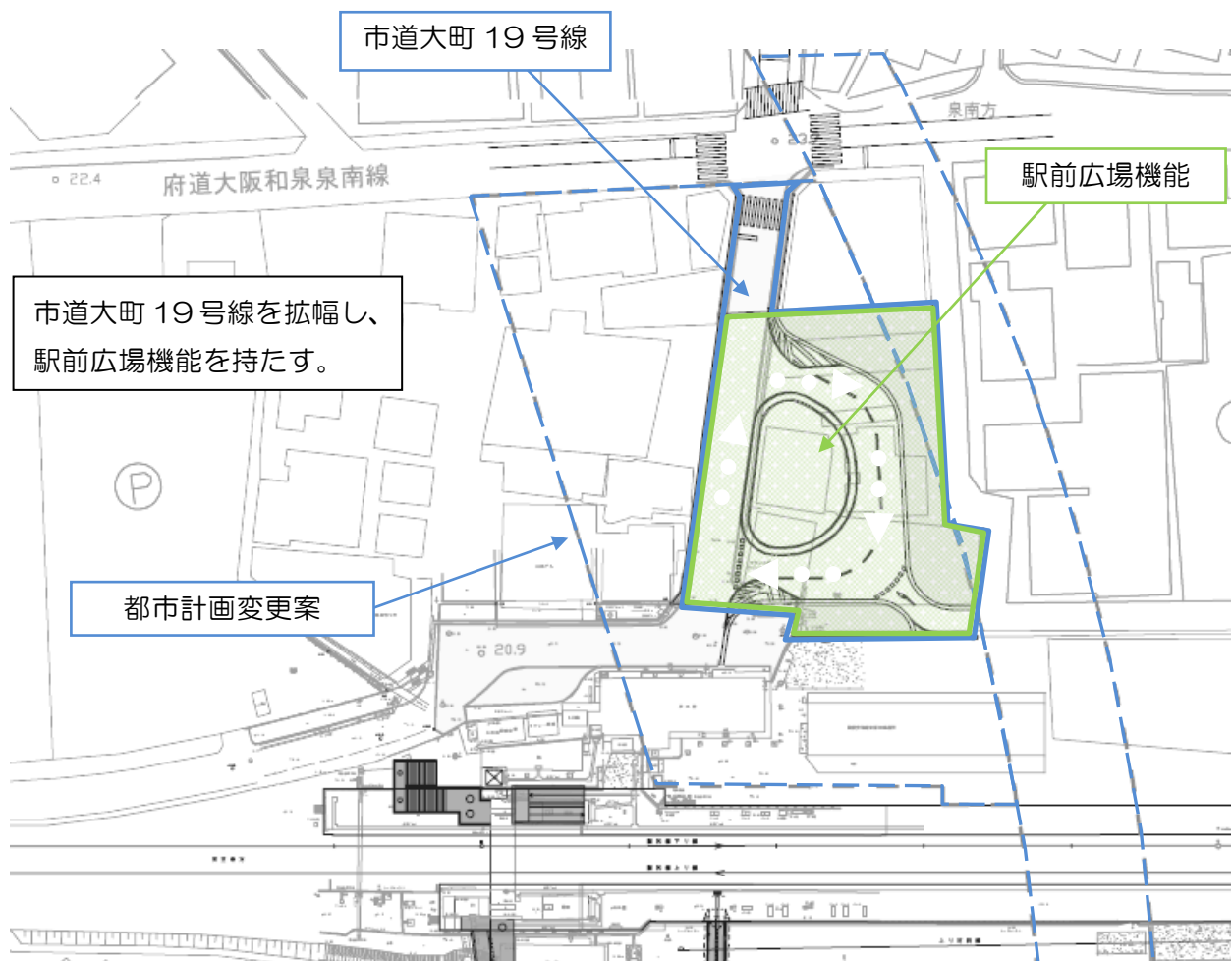
⑤ 東側アクセス道路（駅前広場機能含む）

駅東側から駅へのアクセス性及び交通結節機能の向上を図るため、東側アクセス道路を整備します。東側アクセス道路の施設整備の内容は次のとおりです。

○既存の道路（市道大町 19 号線）を拡幅整備し、駅前広場機能（マイクロバス、一般車の乗降、転回、身障者乗降場など）を確保します。

○将来の高架化に伴う都市計画変更案の区域内に整備します。

○歩道を設置し、歩車分離による安全な動線を確保します。



※交通処理等についてはイメージであり、今後関係機関との協議により変わる可能性があります。

(参考) 当初からの主な変更事項

② 東西自由通路（既存跨線橋の自由通路化）

(変更事項)

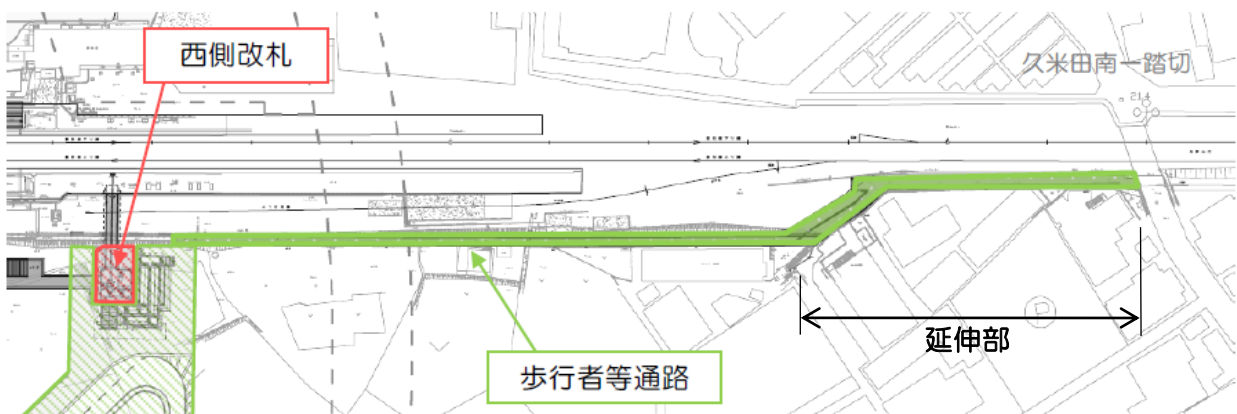
当初は、久米田駅北一踏切の歩行者交通量を大幅に減少させることを目的に、西側改札と同時に東西自由通路の整備を進める計画であったが、既存跨線橋の自由通路化の手続き等に多大な日数を要することが判明したため、西側改札の整備を先行することとした。

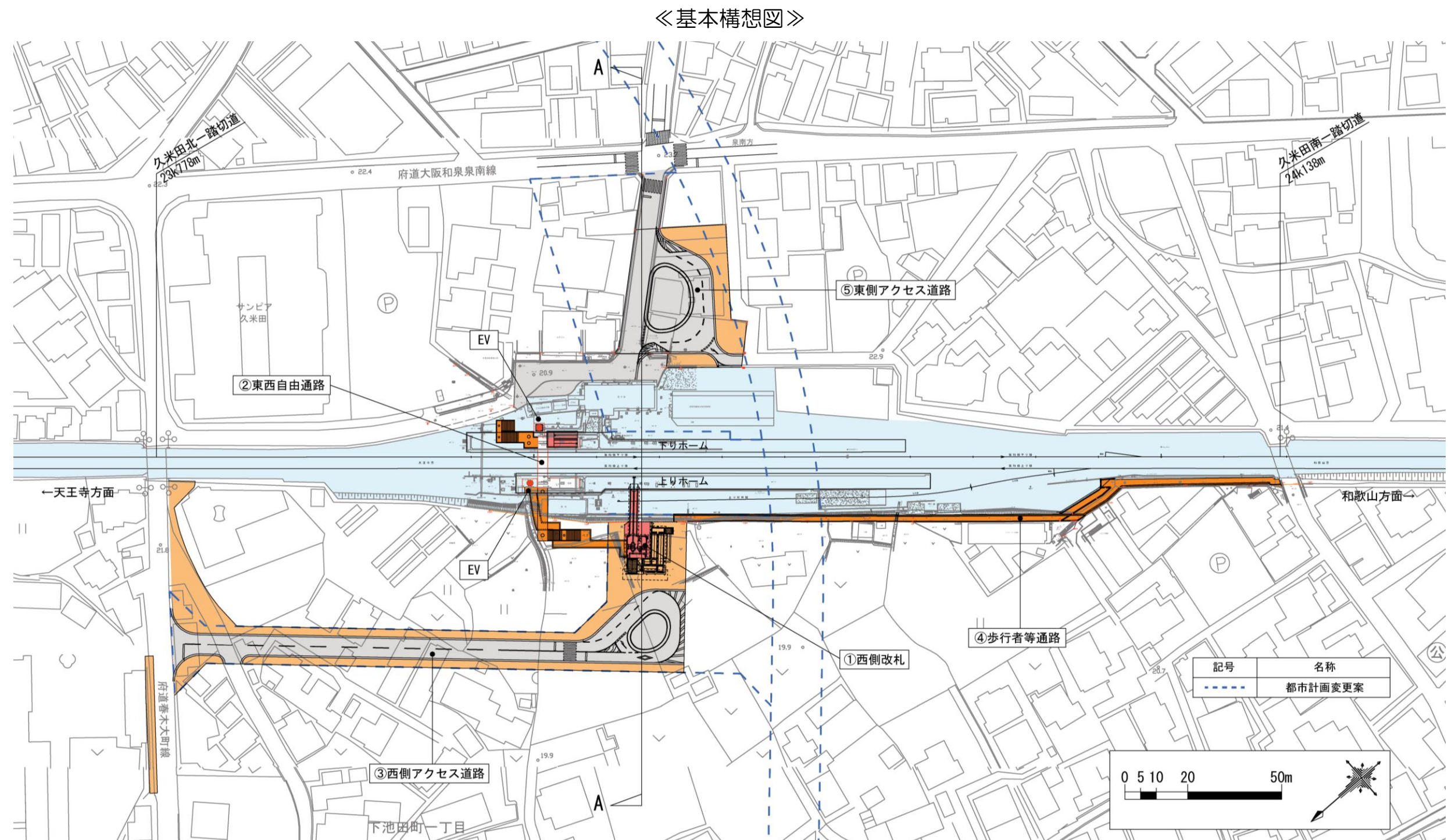
なお、自由通路化については、西側改札開設後における駅周辺の歩行者動線の移動実態を把握しながら、鉄道事業者と継続協議する。

④ 歩行者等通路

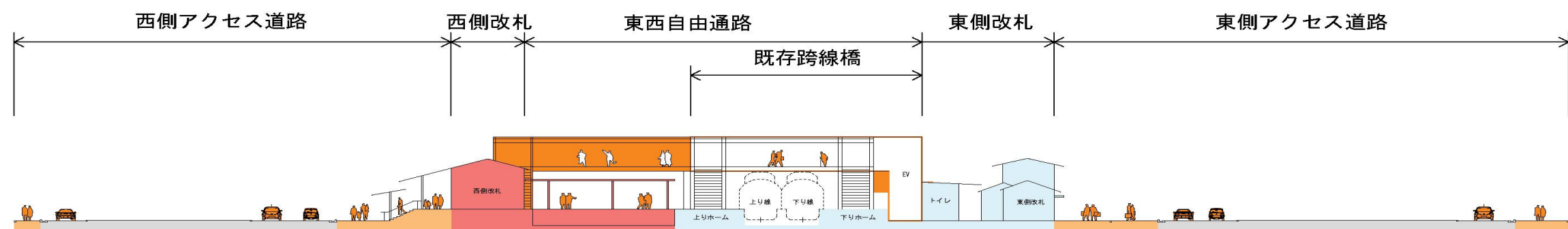
(変更事項)

西側改札から久米田南一踏切まで、歩行者をより安全に誘導し、かつ、生活通路としての環境等を改善するために、歩行者等通路を延伸する。

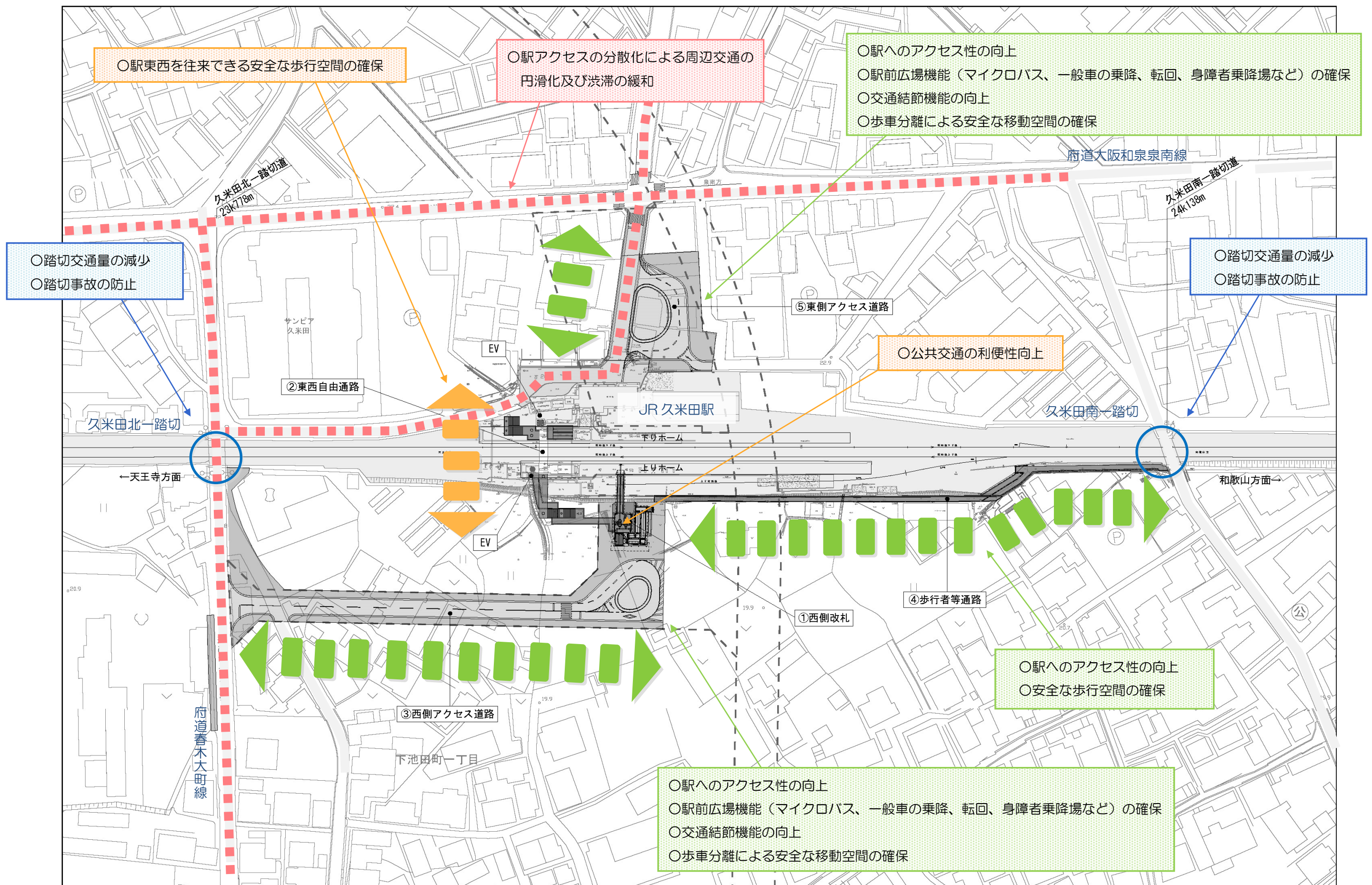




A - A 断面図



《整備効果》



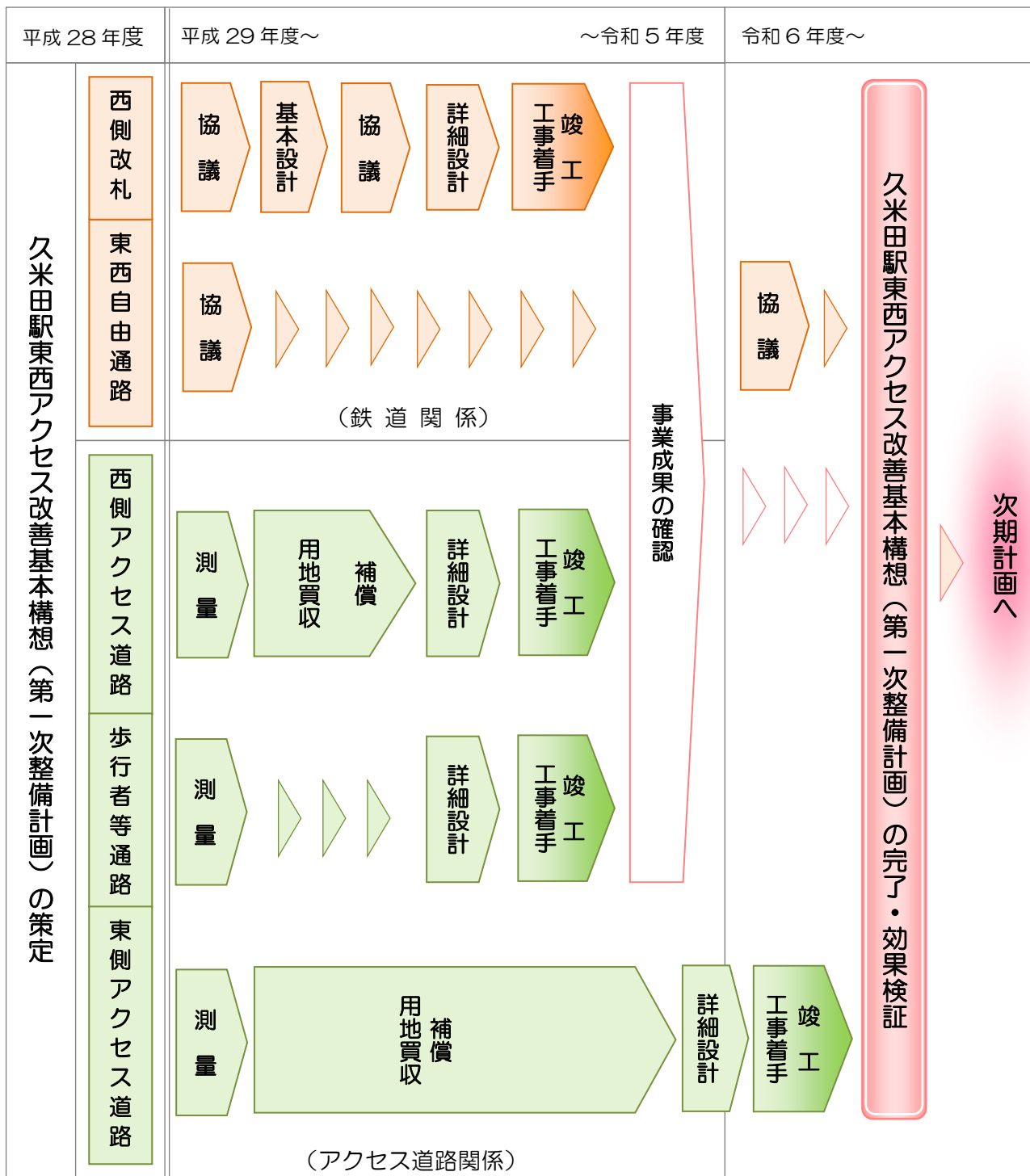
※交通処理等についてはイメージであり、今後関係機関との協議により変わる可能性があります。

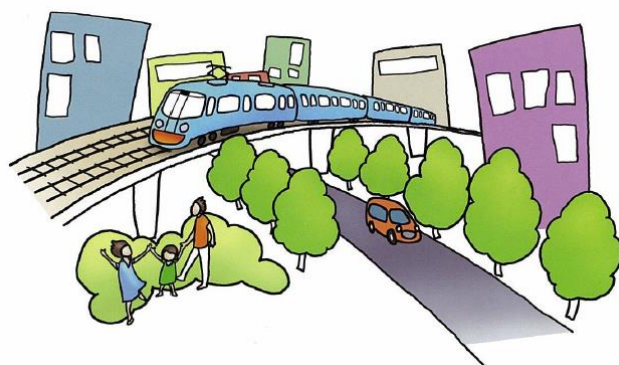
5. 基本構想の実現に向けて

5-1 整備内容のスケジュール

スケジュールについては、鉄道事業者等の関係機関との協議や地元住民との合意形成を図りながら、順次に事業化を進めています。

平成 29 年度以降は、鉄道関係では、鉄道事業者と協議をしながら、基本設計、詳細設計、工事着手という流れで進めていき、また、アクセス道路関係では、測量、詳細設計、用地買収、補償、工事着手という流れで進めていきます。





久米田駅東西アクセス改善基本構想

～久米田駅周辺まちづくり基本構想第一次整備計画～

平成 29 年 6 月

令和 4 年 1 月改訂

岸 和 田 市