

久米田駅周辺まちづくり基本構想



平成28年8月

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	対象区域	1
1-3	基本構想の位置付け	2
1-4	久米田駅周辺まちづくり懇話会	2
2	岸和田市の都市基盤施設の現況	
2-1	道路の現況	3
2-2	鉄道の現況	5
2-3	市街地整備等の現況	7
3	久米田駅周辺の現況	
3-1	市民意識調査	9
3-2	駅周辺の現況	10
4	まちづくりの課題	
4-1	道路・交通	13
4-2	土地利用・活性化	15
4-3	住環境	16
5	まちづくり基本構想	
5-1	将来像	17
5-2	まちづくり方針	18
6	基本構想の実現に向けて	
6-1	段階的なまちづくりの推進	27
6-2	適切な役割分担と協働	28

1 基本構想策定にあたって

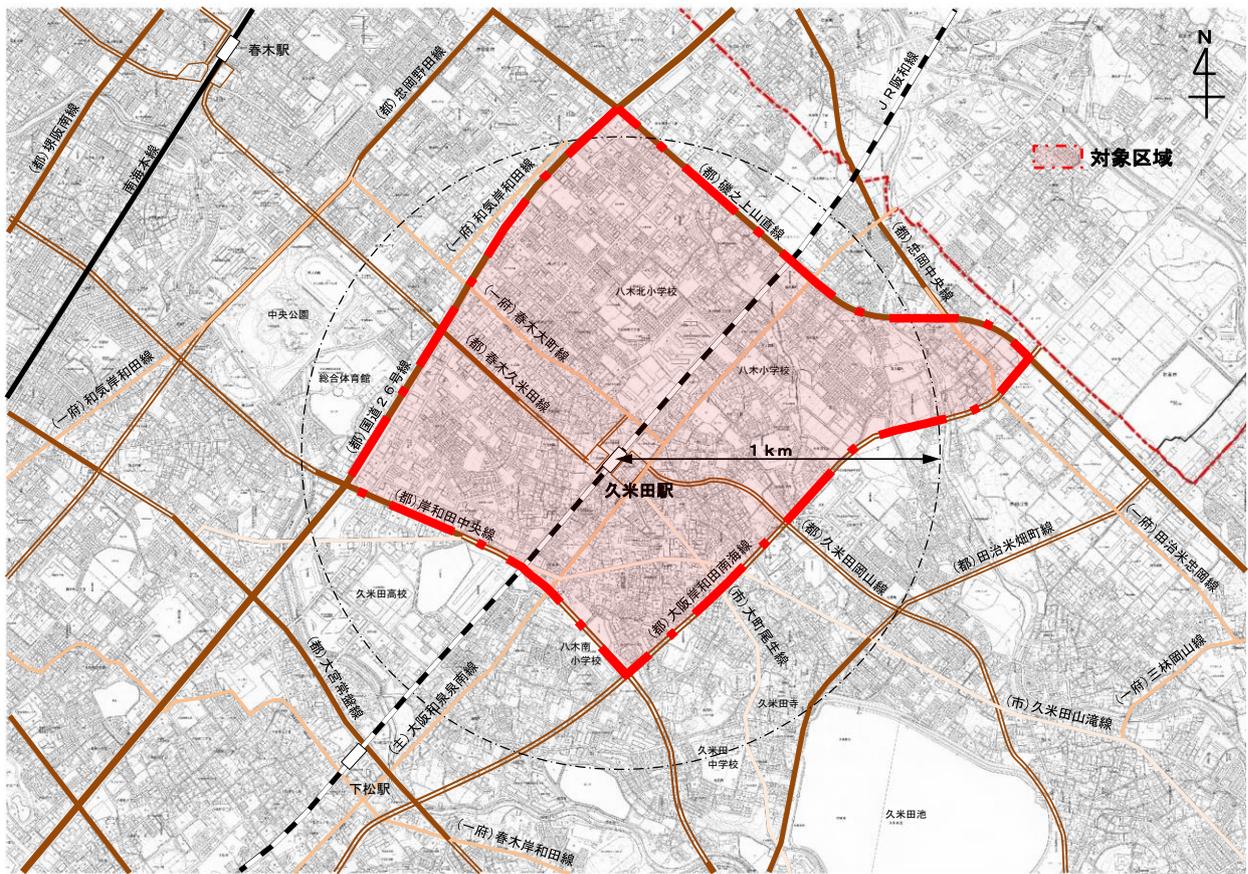
1-1 策定の目的

現在、JR阪和線久米田駅周辺は、「岸和田市都市計画マスタープラン」（平成 23 年3月策定）において、都市基盤の整備と併せ、商業・医療・サービス業・居住等の都市機能が集積した安全で利便性の高い生活拠点の形成を目指す地区として位置付けられています。また、久米田地域の将来像は、「商工業の活性化を図り、豊富な歴史資源を活かしたバランスのとれた自立型のまちづくり」としています。

これまで、久米田地域においては、将来像の実現のため、様々なまちづくりの取り組みを実施してきました。しかしながら、現在、久米田駅周辺は、鉄道分断などによる様々な問題を抱えています。そのため本市では、久米田駅周辺の更なるまちづくりの推進を目指し、まちづくりの課題、まちづくりの方針などを整理し、「久米田駅周辺まちづくり基本構想」を策定しました。

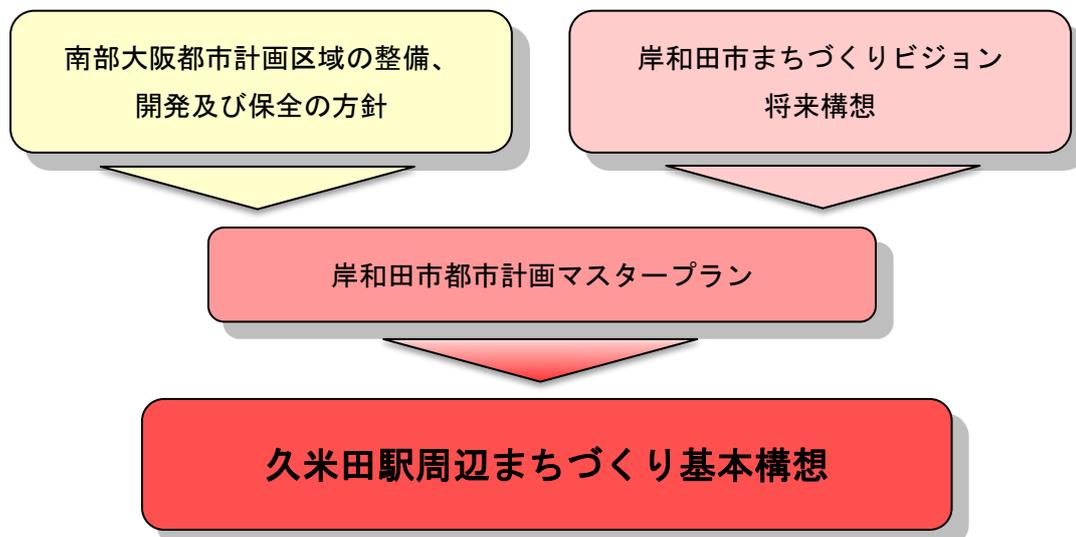
1-2 対象区域

基本構想策定の対象区域は、久米田駅を中心に約1 km（徒歩で約 15 分）圏内を対象とした都市計画道路で囲まれた区域で、北は(都)磯之上山直線、南は(都)岸和田中央線、西は(都)国道 26 号線、東は(都)大阪岸和田南海線で囲まれた区域としました。



基本構想策定の対象区域

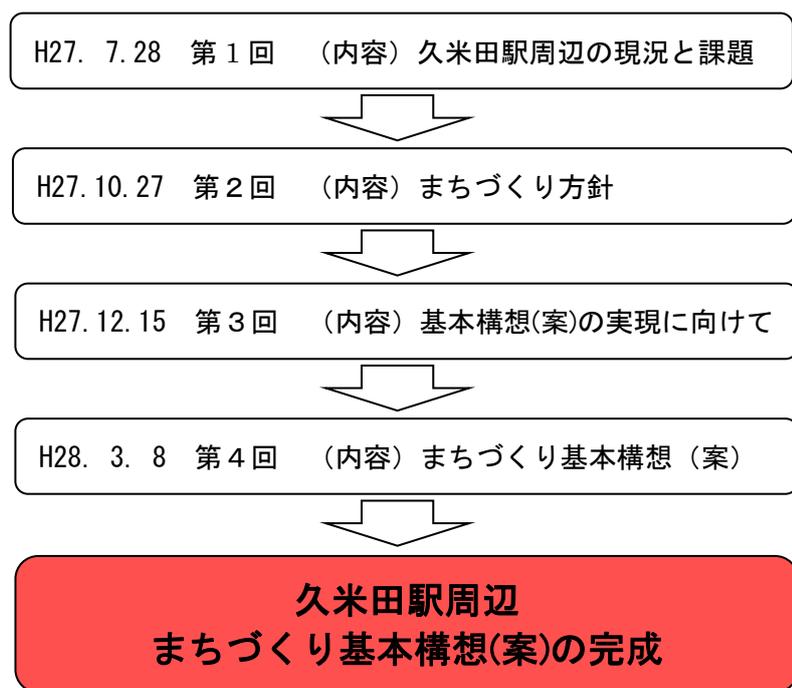
1-3 基本構想の位置付け



1-4 久米田駅周辺まちづくり懇話会

「久米田駅周辺まちづくり基本構想」の策定にあたり、久米田駅周辺のまちづくりの課題、まちづくりの方針等を整理するため、久米田駅周辺の校区長、商工会議所及び久米田駅前商店街の代表者によるまちづくり懇話会を開催しました。

懇話会では、久米田駅周辺の現況、課題、まちづくり方針などについて、ご意見を伺いました。



懇話会開催状況



2 岸和田市の都市基盤施設の現況

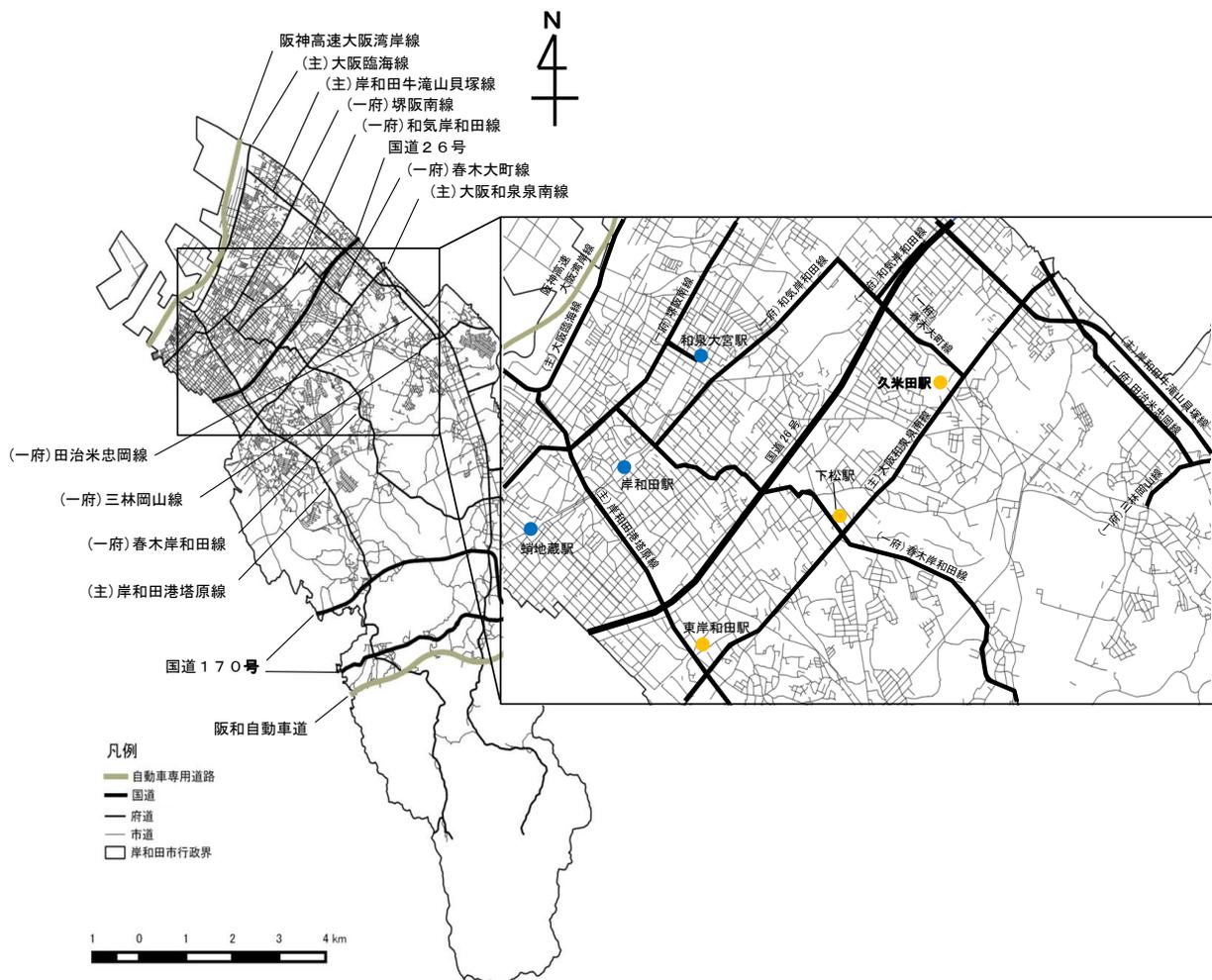
2-1 道路の現況

市内の主要道路としては、2本の国道、4本の主要地方道及び6本の一般府道があります。道路網の特徴としては、JR阪和線の東側部分を除く南北方向の幹線道路は比較的整備されているものの、東西方向の整備水準は低い状況です。

具体的には、南北方向は、臨海部の主要地方道大阪臨海線、平地部の一般府道堺阪南線、国道26号、主要地方道大阪和泉泉南線、丘陵部の国道170号が整備されています。また、東西方向は、主要地方道岸和田牛滝山貝塚線及び岸和田港塔原線、一般府道春木岸和田線が整備されているものの、道路幅員の狭いところも多くあります。

一方、関西国際空港の開港に合わせて、阪和自動車道、阪神高速大阪湾岸線が整備されており、広域交通の利便性は一定確保されている状況です。

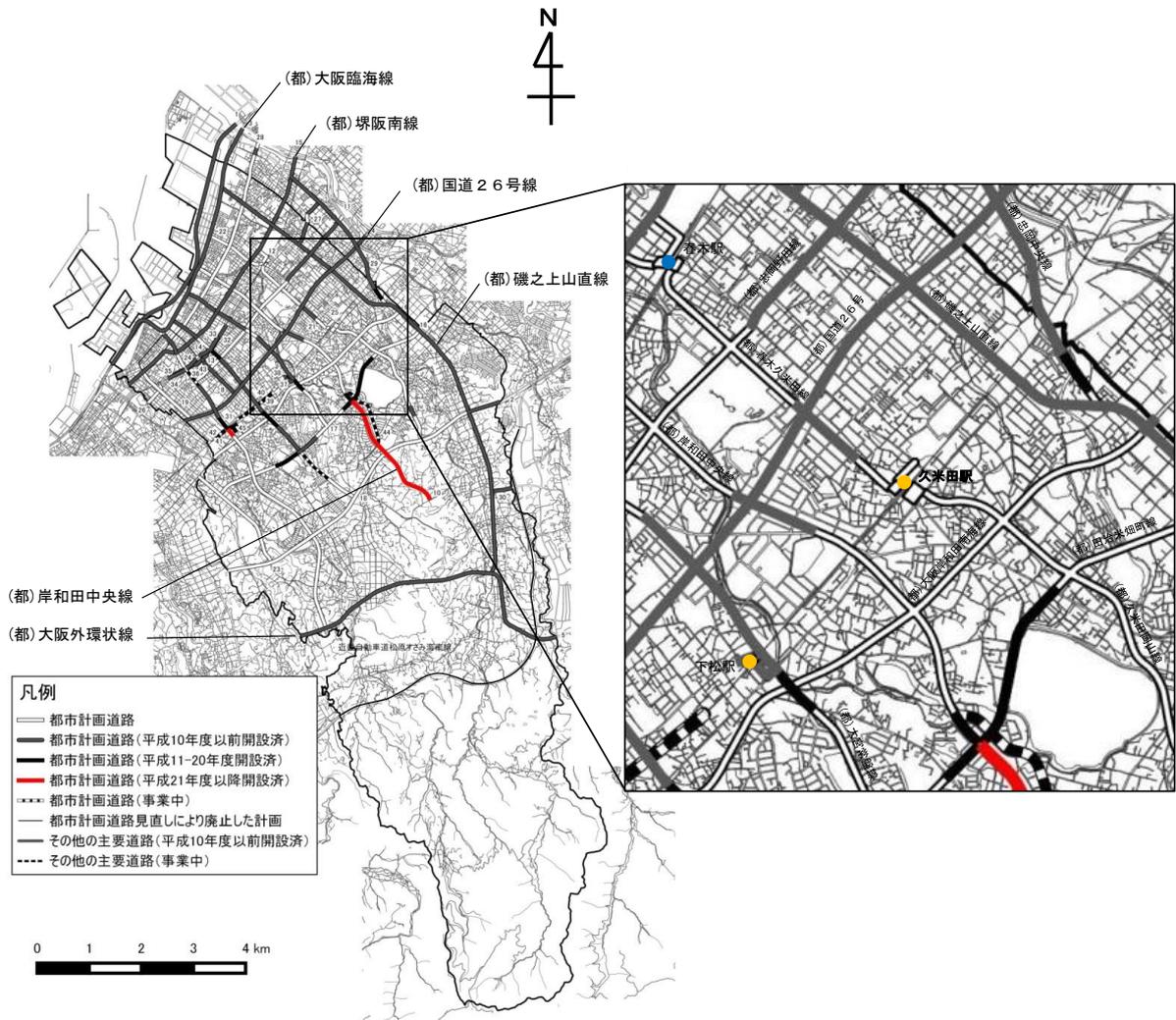
久米田駅周辺においては、JR阪和線の他の駅周辺に比べても空白地が多く、道路密度が小さい状況です。



市内の都市計画道路は、歩行者専用道路を含め 45 路線、延長 98,740mが計画されています。このうち、南北の広域幹線道路である(都)国道 26 号線、(都)大阪外環状線、(都)大阪臨海線、(都)堺阪南線が全線開通されているものの、他の路線については未整備区間が多い状況です。また、東西方向の幹線道路としては、(都)磯之上山直線が全線、(都)岸和田中央線の一部区間が開通されている他は、未整備区間が多い状況です。

全体として、都市計画道路の開通率は 55.4%となっています。

久米田駅周辺においては、南北・東西方向ともに未整備区間が多い状況です。



都市計画道路の整備状況(H25)

2-2 鉄道の現況

本市と大阪都心部を結ぶ鉄道としては、南海本線、JR阪和線が南北に走っています。市内の駅は、南海本線が春木駅、和泉大宮駅、岸和田駅、蛸地蔵駅の4駅、JR阪和線が久米田駅、下松駅、東岸和田駅の3駅があります。



市内の各駅

各駅での鉄道乗車人員は、南海本線の落ち込みが大きくなっています。JR阪和線では、久米田駅が平成4年度以降、下降傾向でしたが、平成21年度以降は上昇傾向にあります。また、下松駅も平成10年度以降、下降傾向でしたが、平成18年度以降は上昇傾向にあります。東岸和田駅においては、平成元年度以降上昇傾向で、平成元年度に岸和田駅の半分程度だった乗車人員が平成25年度では同程度まで増加している状況です。

市内各駅別乗車人員

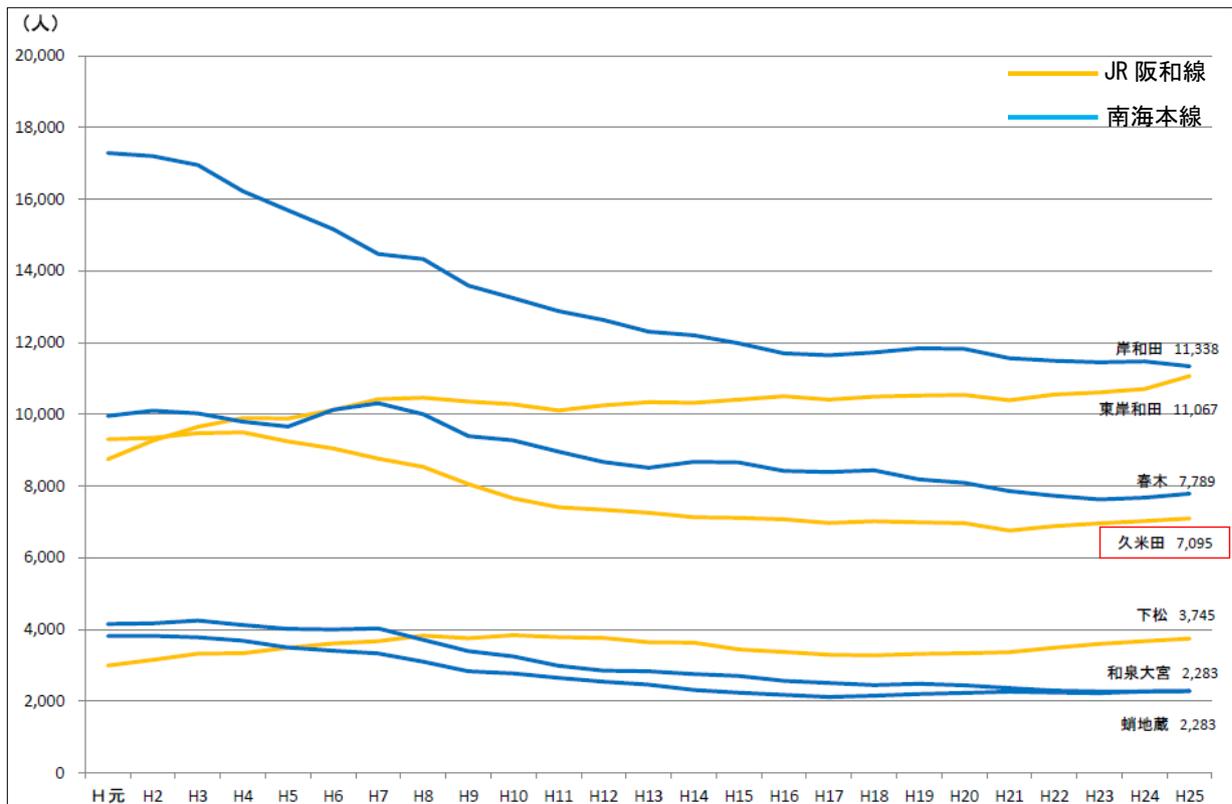
JR阪和線 (人)													
	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13
久米田	9,304	9,347	9,472	9,496	9,245	9,050	8,763	8,536	8,056	7,660	7,408	7,337	7,257
下松	2,995	3,152	3,324	3,337	3,491	3,607	3,674	3,828	3,758	3,839	3,788	3,764	3,647
東岸和田	8,746	9,265	9,650	9,895	9,884	10,120	10,424	10,462	10,354	10,278	10,107	10,253	10,341

H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	
7,129	7,114	7,072	6,972	7,020	6,991	6,968	6,759	6,885	6,959	7,023	7,095	久米田
3,635	3,446	3,374	3,297	3,279	3,318	3,337	3,369	3,489	3,598	3,676	3,745	下松
10,320	10,413	10,502	10,410	10,493	10,522	10,543	10,390	10,551	10,609	10,705	11,067	東岸和田

南海本線 (人)													
	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13
春木	9,952	10,103	10,026	9,794	9,660	10,128	10,310	10,002	9,395	9,272	8,961	8,669	8,511
和泉大宮	4,155	4,174	4,246	4,125	4,018	4,001	4,030	3,711	3,398	3,246	2,986	2,853	2,834
岸和田	17,291	17,202	16,950	16,224	15,688	15,161	14,472	14,331	13,589	13,237	12,878	12,628	12,306
蛸地蔵	3,814	3,823	3,778	3,684	3,495	3,406	3,333	3,099	2,832	2,776	2,651	2,544	2,461

H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	
8,674	8,656	8,424	8,394	8,438	8,184	8,091	7,856	7,731	7,626	7,678	7,789	春木
2,755	2,702	2,566	2,510	2,451	2,482	2,443	2,364	2,296	2,273	2,273	2,283	和泉大宮
12,206	11,978	11,699	11,648	11,722	11,840	11,823	11,563	11,495	11,454	11,473	11,338	岸和田
2,315	2,237	2,177	2,120	2,150	2,199	2,230	2,265	2,241	2,223	2,270	2,283	蛸地蔵

岸和田市統計情報より

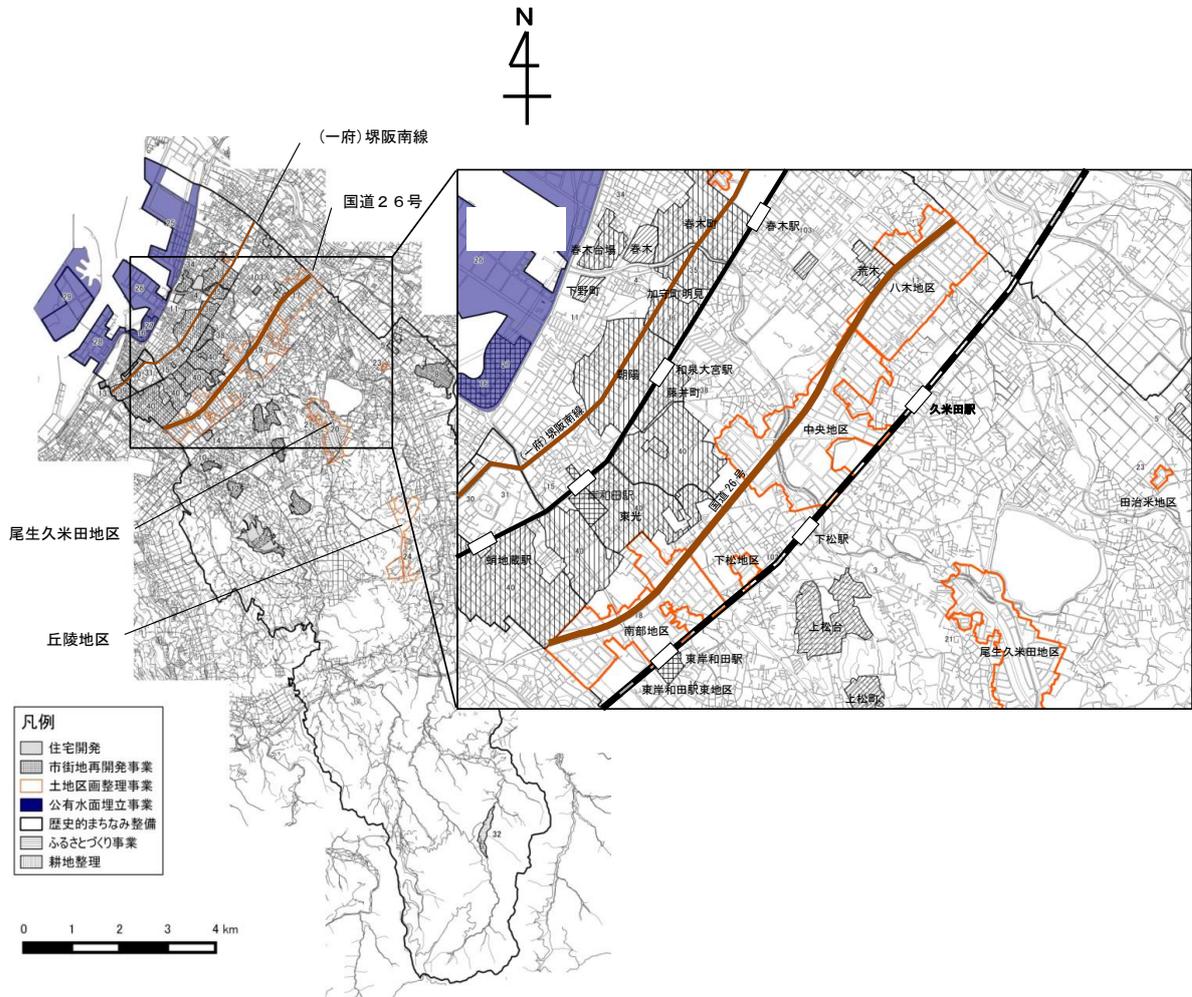


2-3 市街地整備等の現況

本市におけるこれまで実施された主な面整備には、府道堺阪南線沿線の耕地整理、国道26号沿線及び尾生久米田地区の土地区画整理事業、臨海部の公有水面埋立事業などがあります。

現在は、丘陵地区で施行面積約44haの土地区画整理事業が実施されています。

久米田駅周辺においては、八木地区、中央地区で土地区画整理事業が実施済みです。



市街地整備等の状況 (H23)

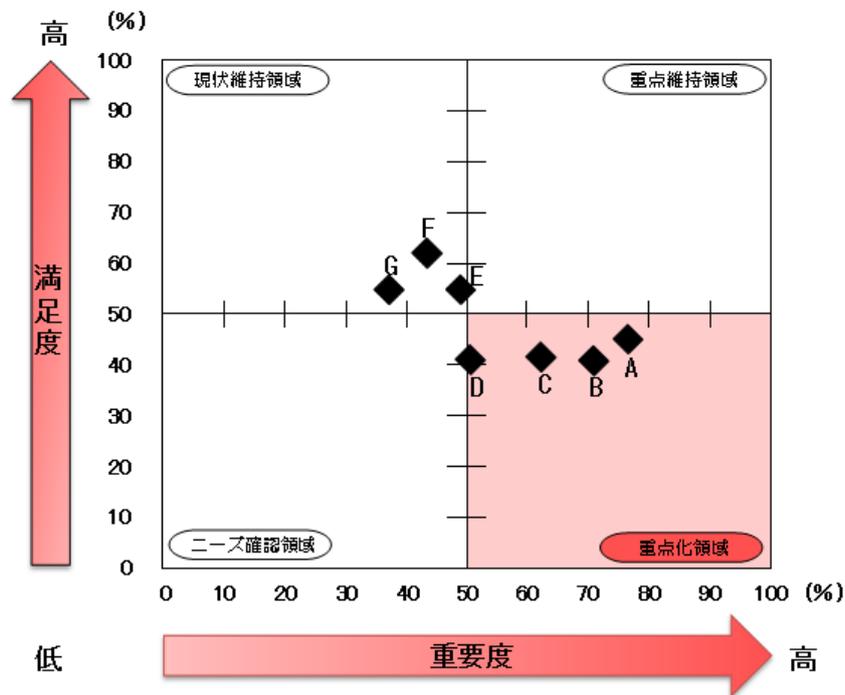
3 久米田駅周辺の現況

3-1 市民意識調査

下の図は、岸和田市が実施している市民アンケート結果（H26 年度）の久米田地域のものから、主に道路などの都市基盤及び交通についてのものを抜粋したもので、「重要度」を横軸、「満足度」を縦軸にとり、各施策の分布した領域から市民ニーズと重点化すべき施策の傾向を読み取るものです。

この結果から、久米田地域のみなさんが一番重要と考えられていることは、道路・交通網の整備で、次いで防犯対策、交通安全対策、災害を未然に防ぐための都市基盤整備の順となっています。それら4項目はいずれも、重要度が高く、満足度が低い「重点化領域」に分布しています。

「重点化領域」は最優先で改善しなければならない領域となっています。



◆A : 道路・交通網の整備 (重要度 76.6% 満足度 45.3%)

◆B : 防犯対策 (重要度 71.0% 満足度 40.9%)

◆C : 交通安全対策 (重要度 62.3% 満足度 41.7%)

◆D : 災害を未然に防ぐための都市基盤整備 (重要度 50.4% 満足度 41.3%)

◆E : 公園の整備 (重要度 48.8% 満足度 54.5%)

◆F : 快適な住宅環境の創出 (重要度 43.2% 満足度 62.2%)

◆G : 地域の特性に応じた拠点整備 (重要度 36.9% 満足度 54.5%)

・現状維持領域：満足度を維持しつつ、ニーズに見合った対応を検討すべき領域

・重点維持領域：今後も現状の成果を維持しつつ、改善を続けるべき領域

・ニーズ確認領域：相対的な満足度の低さは重要度の低さと関係していると思われ、市民ニーズの実態を確認すべき領域

・重点化領域：最優先で改善しなければならない領域

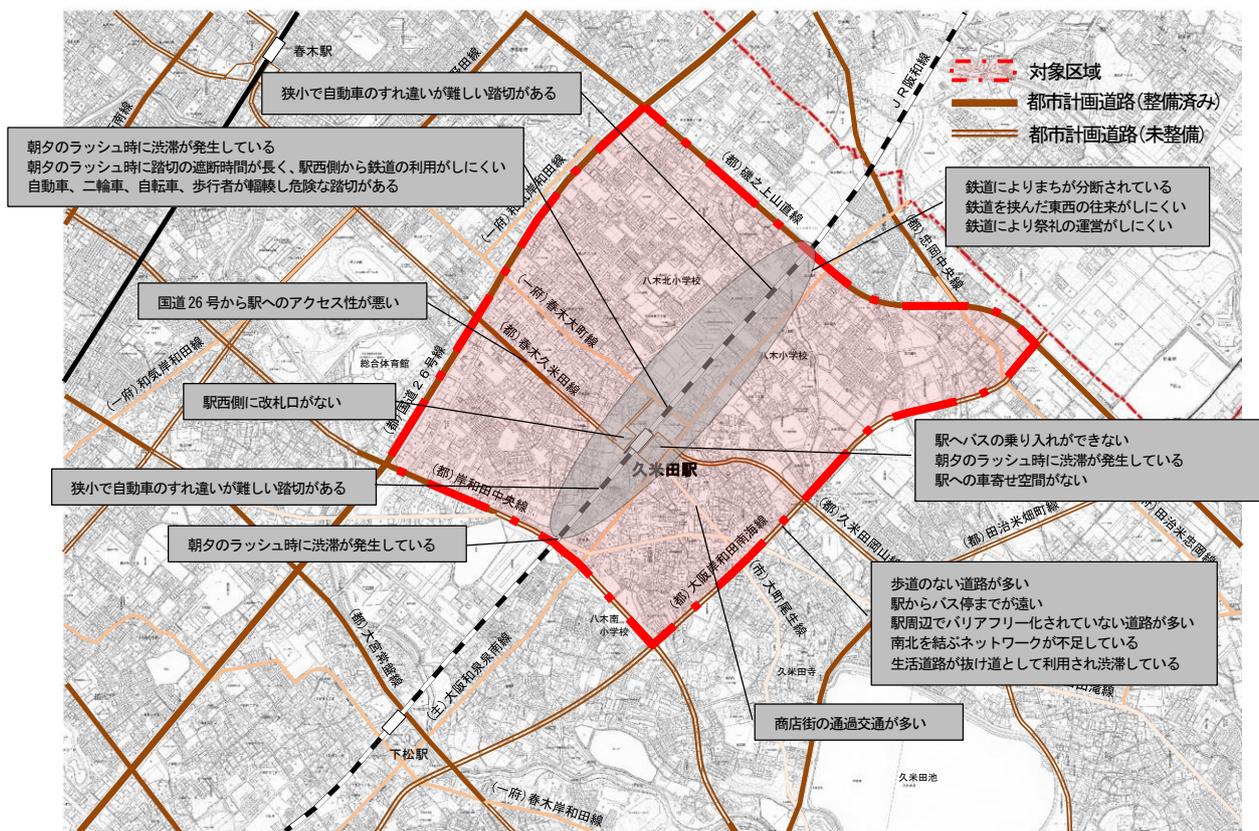
市民意識調査(久米田地域)

3-2 駅周辺の現況

久米田駅周辺の現況については「道路・交通」「土地利用・活性化」「住環境」の3項目に分類し整理しました。

(1) 道路・交通

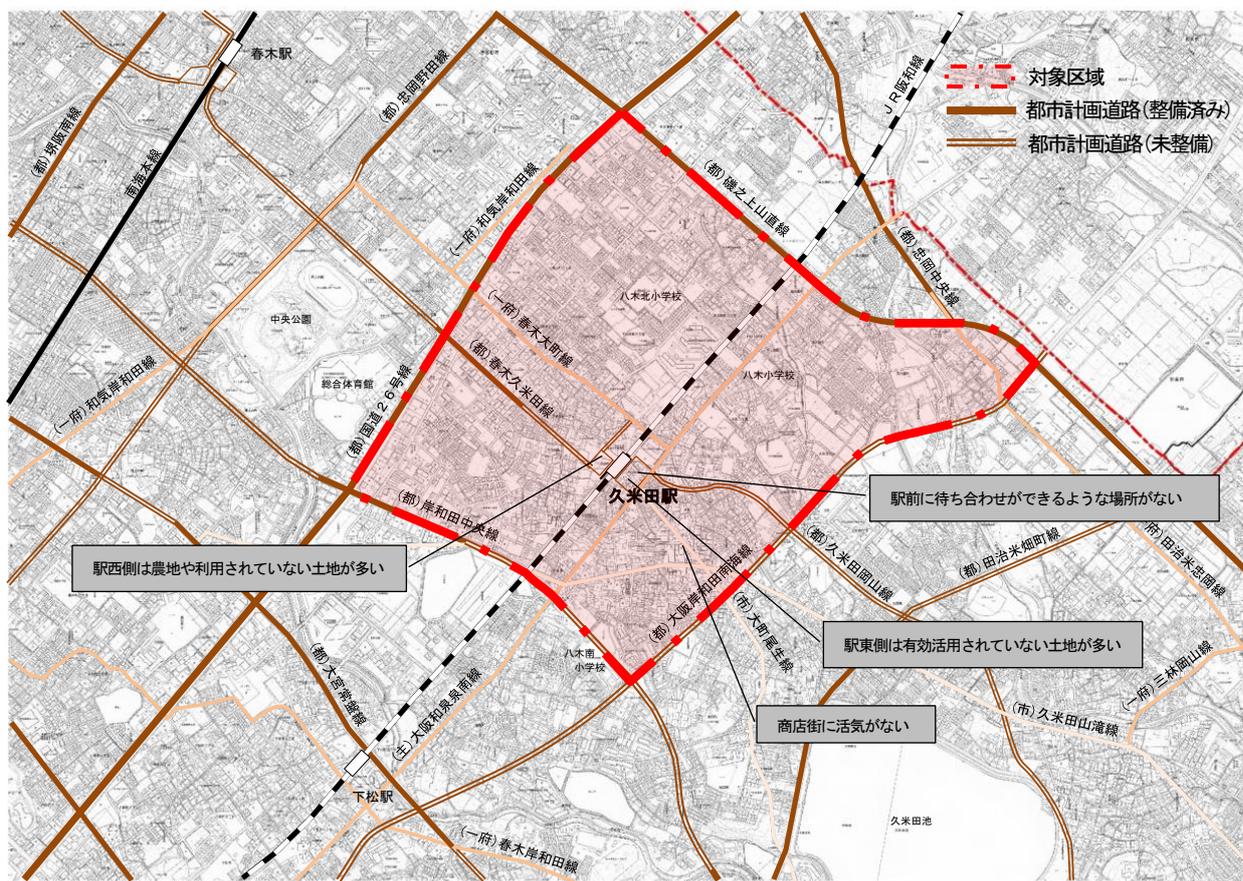
- ・ 国道26号から駅へのアクセス性が悪い
- ・ 朝夕のラッシュ時に渋滞が発生している
- ・ 南北を結ぶネットワークが不足している
- ・ 生活道路が抜け道として利用され渋滞している
- ・ 商店街の通過交通が多い
- ・ 駅への車寄せ空間がない
- ・ 駅西側に改札口がない
- ・ 駅へバスの乗り入れができない
- ・ 駅からバス停までが遠い
- ・ 朝夕のラッシュ時に踏切の遮断時間が長く、駅西側から鉄道の利用がしにくい
- ・ 歩道のない道路が多い
- ・ 自動車、二輪車、自転車、歩行者が輻輳し危険な踏切がある
- ・ 狭小で自動車のすれ違いが難しい踏切がある
- ・ 駅周辺でバリアフリー化されていない道路が多い
- ・ 鉄道によりまちが分断されている
- ・ 鉄道を挟んだ東西の往来がしにくい
- ・ 鉄道により祭礼の運営がしにくい



現況(道路・交通)

(2) 土地利用・活性化

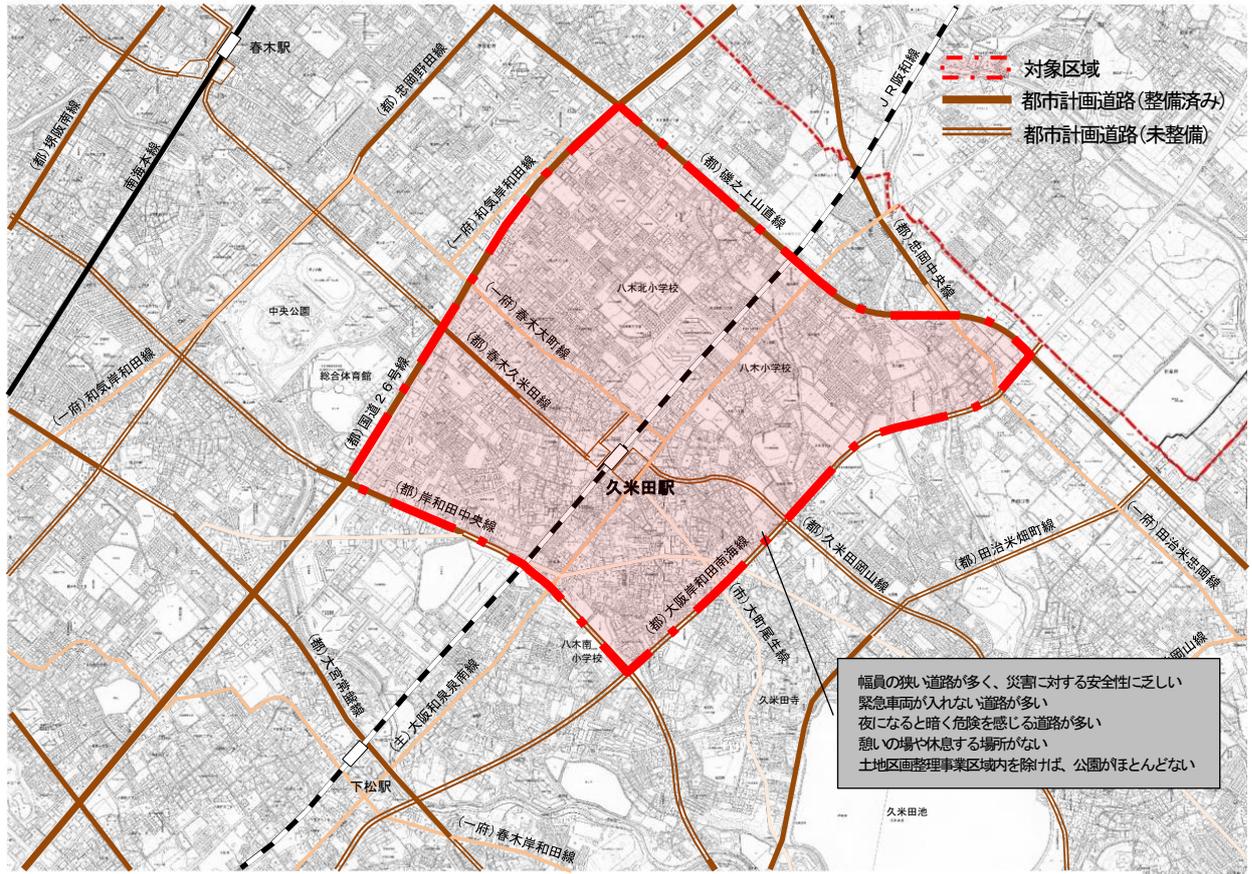
- ・ 駅西側は農地や利用されていない土地が多い
- ・ 駅東側は有効活用されていない土地が多い
- ・ 商店街に活気がない
- ・ 駅前に待ち合わせができるような場所がない



現況(土地利用・活性化)

(3) 住環境

- ・ 幅員の狭い道路が多く、災害に対する安全性に乏しい
- ・ 緊急車両が入れない道路が多い
- ・ 夜になると暗く危険を感じる道路が多い
- ・ 憩いの場や休息する場所がない
- ・ 土地区画整理事業区域内を除けば、公園がほとんどない



現況(住環境)

4 まちづくりの課題

久米田駅周辺の現況や市民ニーズなどを踏まえ、まちづくりの課題を「道路・交通」「土地利用・活性化」「住環境」の3項目で整理しました。

4-1 道路・交通

(1) 幹線道路網の充実

- ・ 国道26号から駅へのアクセスが悪い
- ・ 朝夕のラッシュ時に渋滞が発生している
- ・ 南北を結ぶネットワークが不足している
- ・ 生活道路が抜け道として利用され渋滞している
- ・ 商店街の通過交通が多い
- ・ 駅への車寄せ空間がない

(2) 公共交通の利便性向上

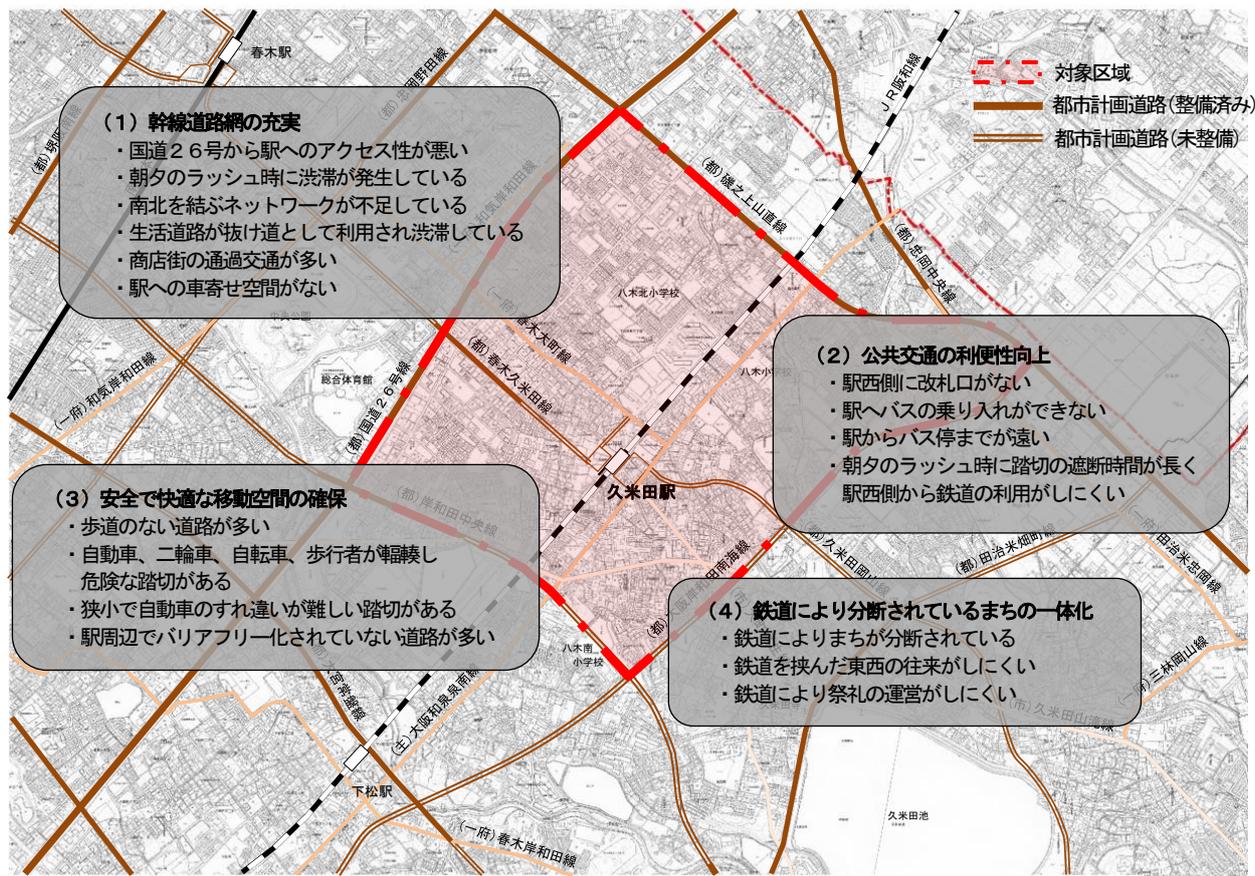
- ・ 駅西側に改札口がない
- ・ 駅へバスの乗り入れができない
- ・ 駅からバス停までが遠い
- ・ 朝夕のラッシュ時に踏切の遮断時間が長く、駅西側から鉄道の利用がしにくい

(3) 安全で快適な移動空間の確保

- ・ 歩道のない道路が多い
- ・ 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

- ・ 鉄道によりまちが分断されている
- ・ 鉄道を挟んだ東西の往来がしにくい
- ・ 鉄道により祭礼の運営がしにくい



課題(道路・交通)

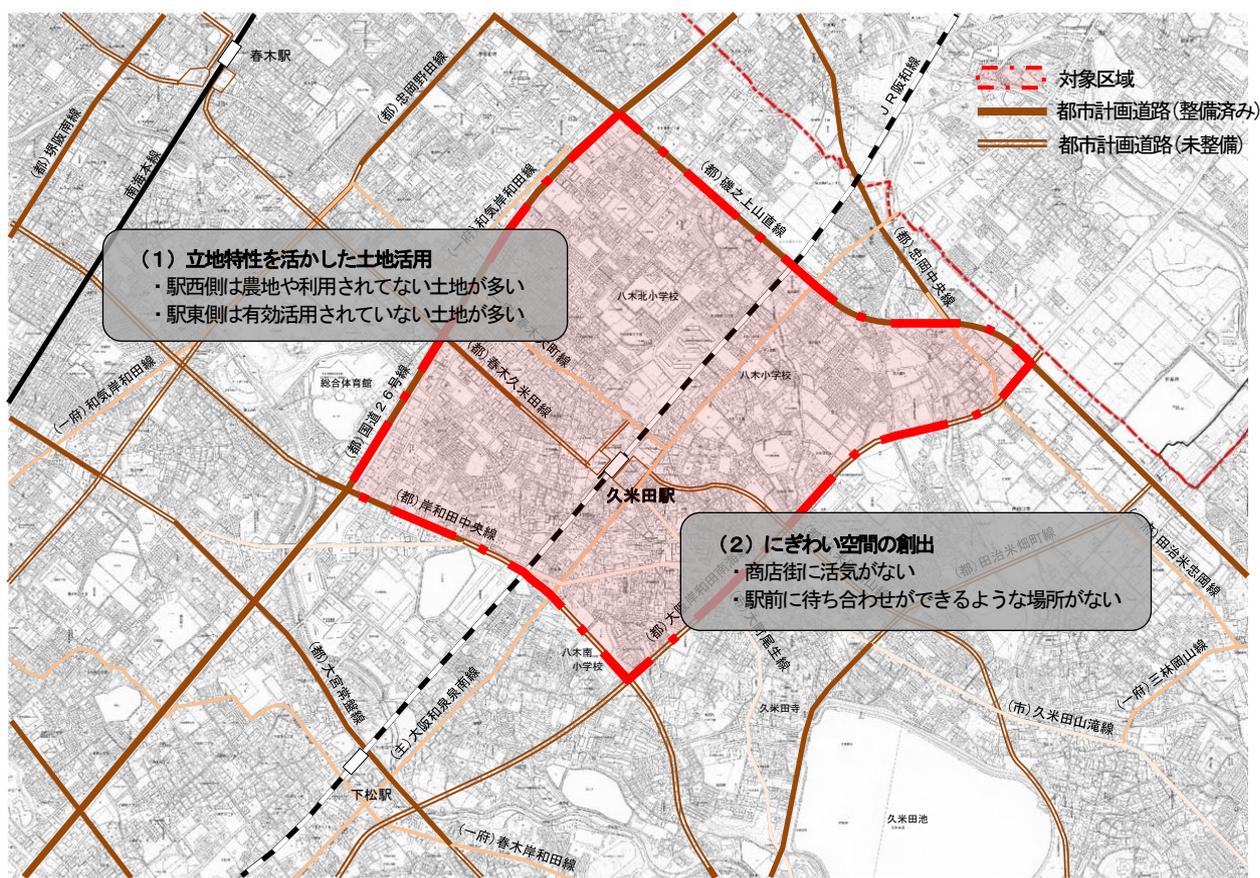
4-2 土地利用・活性化

(1) 立地特性を活かした土地活用

- ・ 駅西側は農地や利用されていない土地が多い
- ・ 駅東側は有効活用されていない土地が多い

(2) にぎわい空間の創出

- ・ 商店街に活気がない
- ・ 駅前に待ち合わせができるような場所がない



課題(土地利用・活性化)

4-3 住環境

(1) 安全・安心なまちの形成

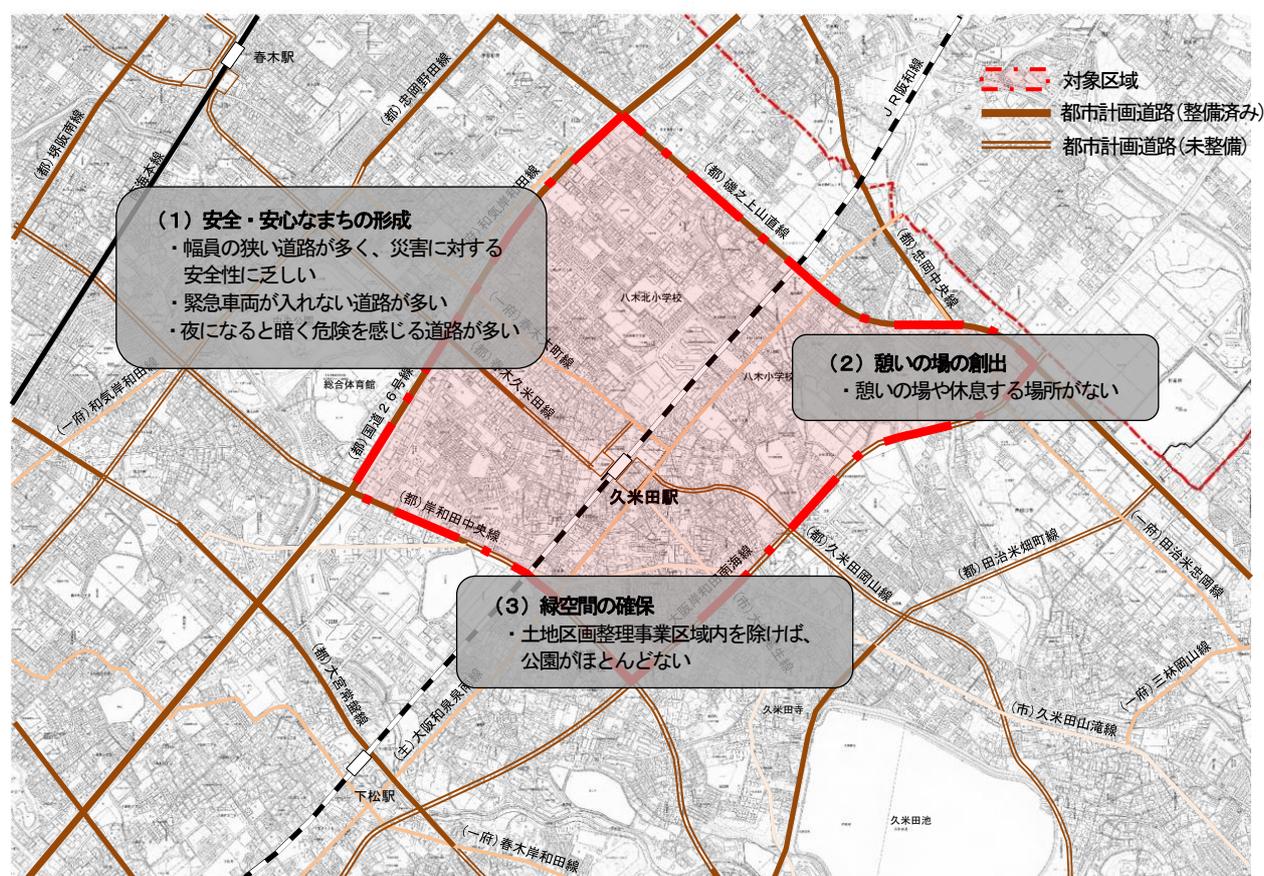
- ・ 幅員の狭い道路が多く、災害に対する安全性に乏しい
- ・ 緊急車両が入れない道路が多い
- ・ 夜になると暗く危険を感じる道路が多い

(2) 憩いの場の創出

- ・ 憩いの場や休息する場所がない

(3) 緑空間の確保

- ・ 土地区画整理事業区域内を除けば、公園がほとんどない



課題(住環境)

5 まちづくり基本構想

5-1 将来像

久米田駅周辺は、本市における大阪都心部への玄関口であり、早くから開けた地域として、自立した商圈を形成してきました。しかしながら、現在、道路・交通、土地利用・活性化、住環境において、鉄道分断などによる様々な課題を抱えています。

一方、久米田地域は、久米田池周辺に豊富な歴史自然環境が残っており、地域特有の良好な市街地を形成しています。これまで培われてきたこの地域の特性を活かしつつ、久米田駅周辺のまちづくりの課題を踏まえ、生活拠点、交通結節点にふさわしい、久米田駅周辺の将来像を以下のように掲げ、まちづくりを推進します。

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

5-2 まちづくり方針

久米田駅周辺の将来像の実現のため、「道路・交通」「土地利用・活性化」「住環境」の課題を総合的に検討し、以下の6つのまちづくり方針によりまちづくりを推進します。

- (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

(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、人と人とのふれあい絆を深め、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。

- ・ 計画的な面整備の推進・促進
 - ・ 生活道路の改善
 - ・ コミュニティ空間の確保
 - ・ 暗所の解消
- など

(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去を行い、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) 久米田駅東側広場の整備
- ・ (都) 久米田駅西側広場の整備
- ・ 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

(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

(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。

計画的な面整備の推進・促進

低未利用地の有効活用の促進

歩行者・自転車ネットワークの形成

など

(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あわせ、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。

計画的な面整備の推進・促進

地区計画、建築協定など

都市計画道路の整備

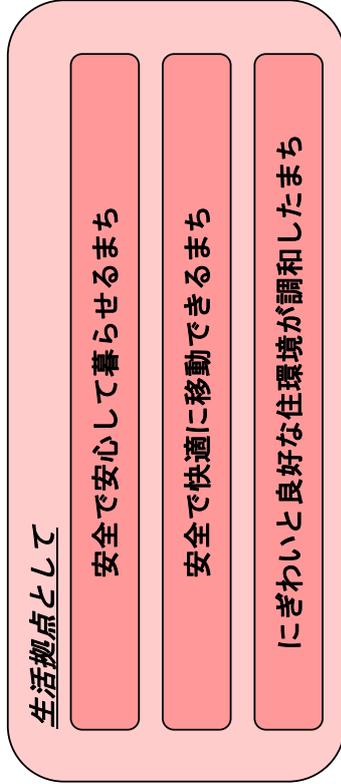
生活道路の改善

緑空間の創出

など

まちづくり基本構想

《将来像》



【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

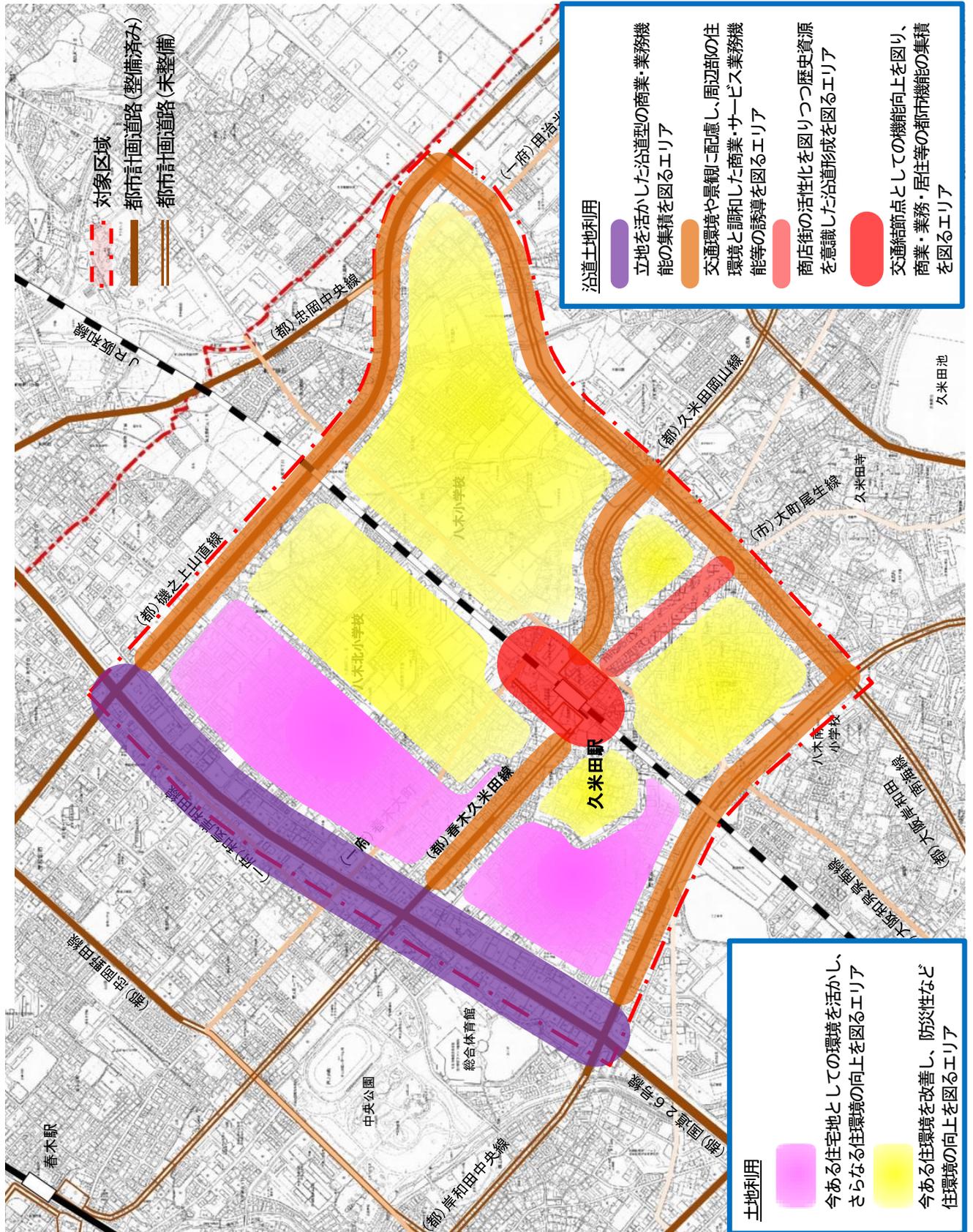
(住環境)

安全・安心な
まちの形成

憩いの場の創出

緑空間の確保

まちづくり方針図（土地利用・活性化、住環境）



沿道土地利用

- 立地を活かした沿道型の商業・業務機能の集積を図るエリア
- 交通環境や景観に配慮し、周辺部の住環境と調和した商業・サービス業務機能等の誘導を図るエリア
- 商店街の活性化を図りつつ歴史資源を意欲した沿道形成を図るエリア
- 交通結節点としての機能向上を図り、商業・業務・居住等の都市機能の集積を図るエリア

土地利用

- 今ある住宅地としての環境を活かし、さらなる住環境の向上を図るエリア
- 今ある住環境を改善し、防災性など住環境の向上を図るエリア

6 基本構想の実現に向けて

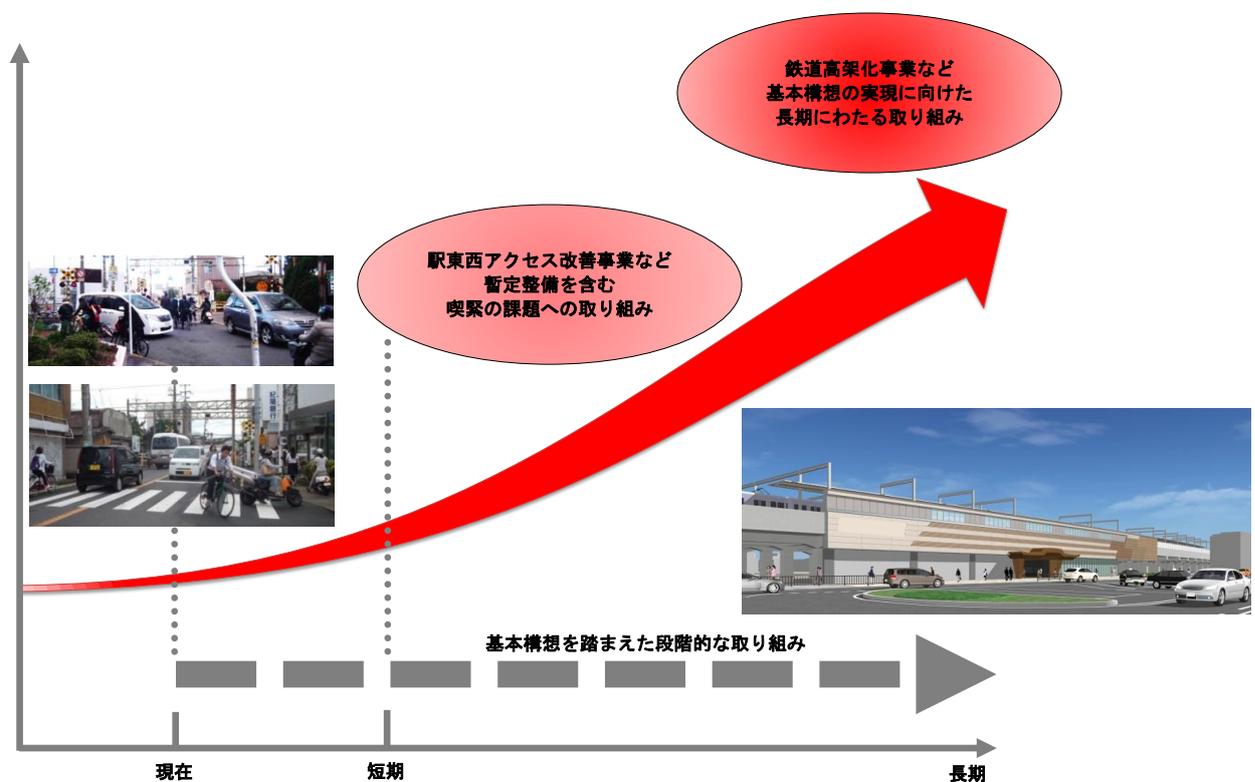
久米田駅周辺まちづくり基本構想は、JR阪和線久米田駅周辺の生活拠点にふさわしい安全で利便性の高いまちづくりの実現のため、まちづくりの方針など、まちづくりの基本的な考え方を示したものです。

今後、この基本構想の実現に向け、人口減少、少子高齢化の急速な進展など本市を取り巻く社会経済状況の変化に対応した、効率的かつ効果的なまちづくりを推進します。

6-1 段階的なまちづくりの推進

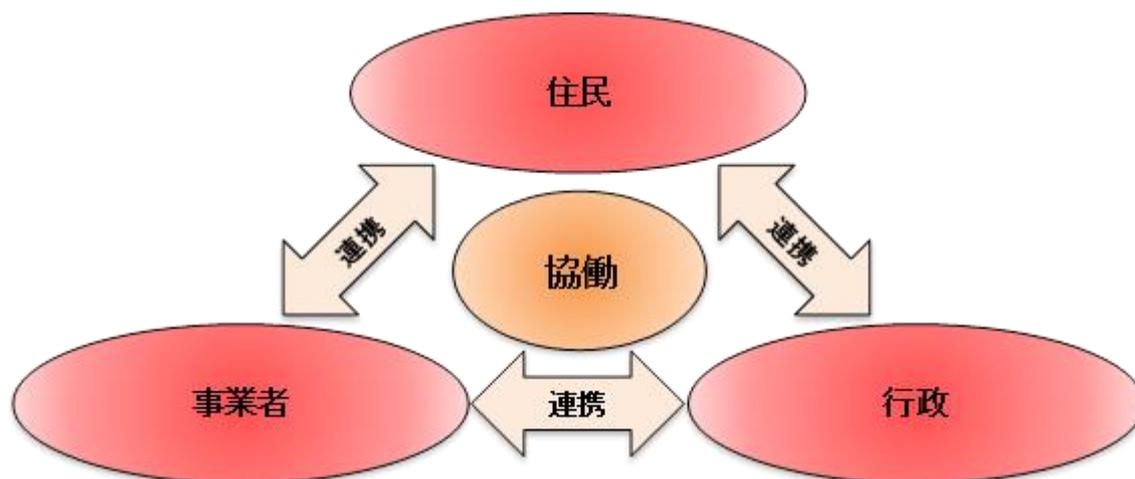
基本構想の実現には、長期にわたる取り組みが必要になることが予想されます。特に、鉄道高架化の事業推進には、長い期間と多額の費用が必要となります。

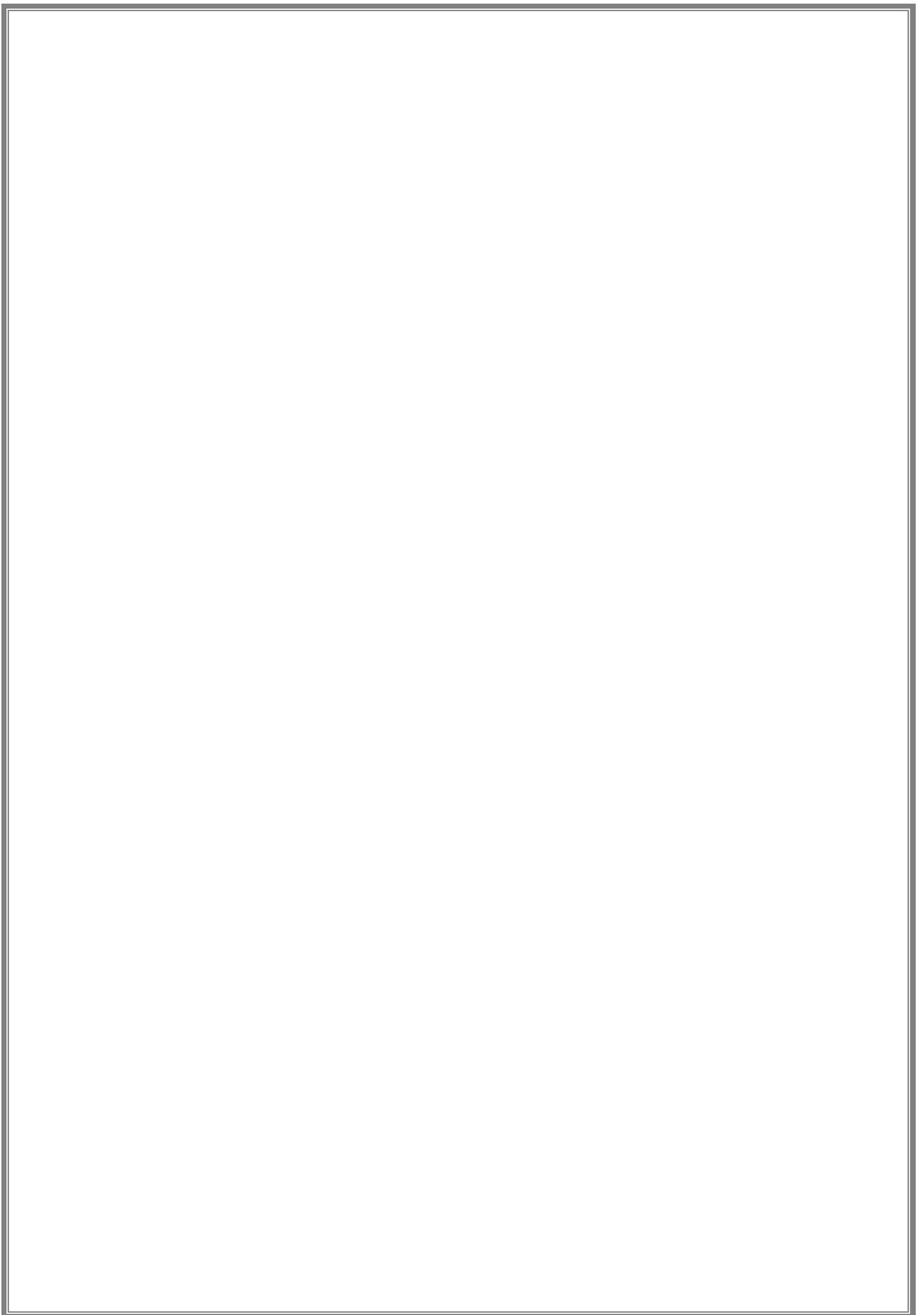
今後、まちづくりの推進にあたっては、市民ニーズを踏まえ、事業の緊急性や関係者との合意形成の状況、実現性などを勘案し、暫定整備を含めた喫緊の課題への取り組みなど、基本構想を踏まえた段階的なまちづくりを推進します。

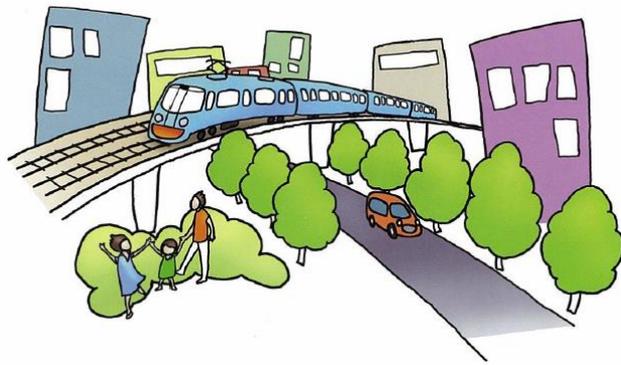


6-2 適切な役割分担と協働

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。







久米田駅周辺まちづくり基本構想
平成28年8月
岸和田市