

(様式－1 表紙)

1 調査名称：高石市総合都市交通体系調査

2 調査主体：高石市

3 調査圏域：京阪神都市圏

4 調査期間：平成24年度～平成25年度

5 調査費：4,494千円（当年度までの合計：4,494千円）  
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

高石市の重要施策の一つである無料レンタサイクル事業の事業化により、更なる自転車環境整備が必要となってくる中、今後、高齢者や歩行者・自転車優先の視点で既存の道路幅員構成を見直し、歩行者と自転車道を分離することで安全・安心な生活環境を確保するため、自転車道の整備計画や、将来的なコミュニティサイクルの導入など総合的な自転車交通計画を策定するものである。

また、高石市においては大阪府が推進している南海本線・高師浜線（高石市）連続立体交差事業にあわせ、南海本線羽衣駅及びJR東羽衣駅周辺のまちづくり、高師浜線の活性化に向けた取り組みを行うべく、平成24年度に「高石市ブランド戦略公共交通活性化検討協議会」を立ち上げており、本協議会で示された高石市公共交通活性化の具体策のうち、車社会からの脱却・公共交通機関利用への誘導・駅周辺の公共空間の利活用を目的とした各種交通政策について、必要な各種調査及び事業効果等の検討・分析を行うものである。

(様式－2 a 調査概要)

## I 調査概要

### 1 調査名：高石市総合都市交通体系調査

### 2 報告書目次

#### a. 高石市自転車ネットワーク計画策定等委託業務

##### 第1章 業務概要

- 1.1 業務の目的
- 1.2 業務の概要
- 1.3 業務対象範囲
- 1.4 設計業務項目及び数量
- 1.5 業務フローチャート

##### 第2章 自転車ネットワーク計画策定

- 2.1 自転車ネットワークの基本方針
- 2.2 自転車ネットワーク（素案）

##### 第3章 バス運行効率化検討

- 3.1 利用状況分析
- 3.2 企業バス運行ルートの現状把握
- 3.3 共同バス運行検討
- 3.4 企業バス共同運行化に向けて
- 3.5 今後の課題

##### 第4章 乗継利便性向上検討

- 4.1 羽衣駅周辺の状況
- 4.2 乗り継ぎ交通動線
- 4.3 ペDESTリアンデッキの要件

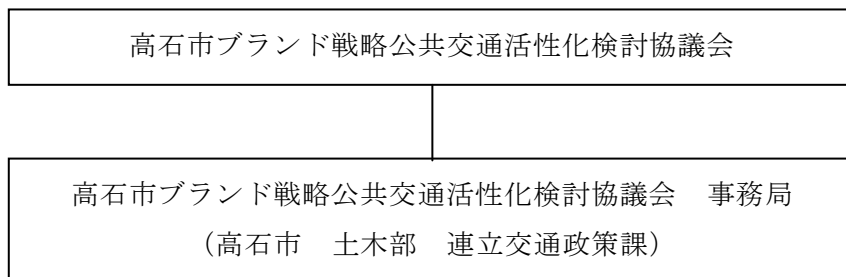
#### b. 南海本線羽衣駅の交通結節点整備における効果的な公共空間の利活用検討業務委託

1. 調査の目的
2. 交通結節点公共空間の効果的な利活用の検討
  - 2-1. 鉄道高架下利用と連携方策の提案
    - (1) 駅利用者及びその他の通行者の動線検討
    - (2) 立体的流動を踏まえた公共空間の利活用の検討
  - 2-2. 交通結節点周辺の活性化方策の検討
    - (1) 鉄道高架下利用と隣接再開発ビルの連携方策の提案
    - (2) 歩行者の回遊性に留意した高架下の店舗等活用事例

参考資料（事例集）

(様式－２b 調査概要)

3 調査体制



4 委員会名簿等：

高石市ブランド戦略公共交通活性化検討協議会 委員名簿 平成 24 年 7 月 現在

番号	氏名	主な経歴・資格	◎：会長 ○：副会長
1	吉澤 勇一郎	国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課長	
2	加納 陽之助	国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長	
3	吉備 敏裕	大阪府都市整備部交通道路室都市交通課長	
4	大門 芳一	大阪府鳳土木事務所長	
5	三浦 良平	高石市副市長	
6	宮下 勇樹	高石市政策推進部長	
7	木寄 茂巳	高石市土木部長	
8	橋爪 紳也	大阪府立大学 21 世紀科学研究機構教授	◎
9	嘉名 光市	大阪市立大学大学院工学研究科准教授	○
10	岡本 圭祐	南海電気鉄道(株)事業推進室営業促進部長	
11	奥村 透	南海電気鉄道(株)鉄道営業本部統括部長	
12	荒木 治	西日本旅客鉄道(株)近畿統括本部企画課担当課長	
13	中尾 育丈	高石商工会議所専務理事	
14	隈元 英輔	大阪ガス(株)南部地区支配人	
15	杉原 充志	羽衣国際大学副学長教授	
16	横島 毅	全国市町村再開発連絡協議会顧問	

(様式-3 a 調査成果)

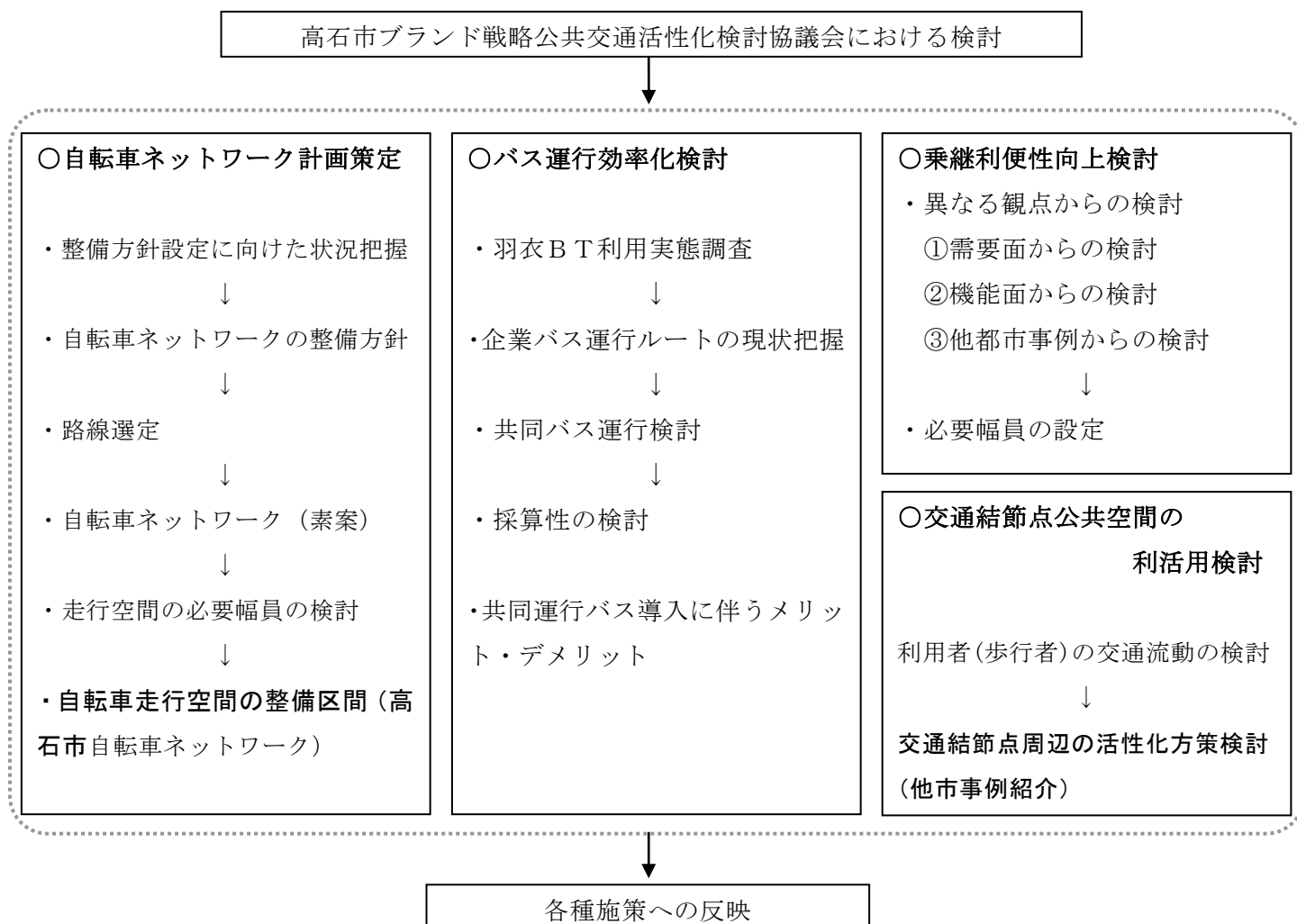
## II 調査成果

### 1 調査目的

高石市の重要施策の一つである無料レンタサイクル事業の事業化により、更なる自転車環境整備が必要となってくる中、今後、高齢者や歩行者・自転車優先の視点で既存の道路幅員構成を見直し、歩行者と自転車道を分離することで安全・安心な生活環境を確保するため、自転車道の整備計画や、将来的なコミュニティサイクルの導入など総合的な自転車交通計画を策定するものである。

また、高石市においては大阪府が推進している南海本線・高師浜線（高石市）連続立体交差事業にあわせ、南海本線羽衣駅及びJR東羽衣駅周辺のまちづくり、高師浜線の活性化に向けた取り組みを行うべく、平成24年度に「高石市ブランド戦略公共交通活性化検討協議会」を立ち上げており、本協議会で示された高石市公共交通活性化の具体策のうち、車社会からの脱却・公共交通機関利用への誘導・駅周辺の公共空間の利活用を目的とした交通政策について、必要な各種調査及び事業効果等の検討・分析を行うものである。

### 2 調査フロー





(様式－3b 調査成果)

#### 4 調査成果

### ○自転車ネットワーク計画策定

#### 1. 自転車ネットワークの整備方針

##### (1) 整備方針設定に向けた状況把握

自転車ネットワークの整備方針を設定するにあたり、以下の8項目を把握した。

- 自転車利用に関する計画の把握
- 施設の立地状況
- 道路・歩道の整備状況
- 交通状況
- 都市計画道路の整備状況
- レンタサイクルの利用状況
- ウォーキングロード
- 自転車による駅へのアクセスルート

##### (2) 自転車ネットワークの整備方針

把握した前項8項目を踏まえ、高石市の自転車ネットワークの整備方針を以下とした。

#### 【 高石市の自転車ネットワークの整備方針 】

- A. 安全・安心な自転車・歩行者ネットワークの形成
  - A-1 自動車交通量、自転車・歩行者交通量の多い区間における安全性の向上
  - A-2 歩行者ネットワークからの自転車交通の排除（動線の分離）
- B. 自転車による都市内回遊ネットワークの形成
  - ・公共施設、集客施設の連絡
- C. 主要駅への自転車アクセスネットワークの形成
  - ・高石駅、羽衣駅（東羽衣駅）、富木駅と周辺地域の連絡

#### 2. 自転車ネットワーク（素案）

##### (1) 路線選定

前段に示したネットワークの整備方針のA～Cごとに、該当する路線の設定を実施。

路線選定の具体的基準を以下に示す。

#### 【 選定基準 】

- A. 安全・安心な自転車・歩行者ネットワークの形成
  - A-1 自動車交通量、自転車・歩行者交通量の多い区間における安全性の向上
    - ・概ね歩行者通行量 100 人/12h 以上、概ね自転車通行量 500 台/12h、概ね交通量 10,000 台/12h 以上の路線
  - A-2 歩行者ネットワークからの自転車交通の排除（動線の分離）
    - ・健幸ウォーキングロードと並行する路線
- B. 自転車による都市内回遊ネットワークの形成
  - ・公共施設、大規模商業施設（店舗面積概ね 1,000 m<sup>2</sup>以上）、比較的規模の大きい病院、学校へアクセスする路線
- C. 主要駅への自転車アクセスネットワークの形成
  - ・高石駅、羽衣駅（東羽衣駅）、富木駅へアクセスする路線

(2) 自転車ネットワーク (素案)

前段の路線の選定結果を踏まえ、高石市の自転車ネットワークを次のとおりとする。

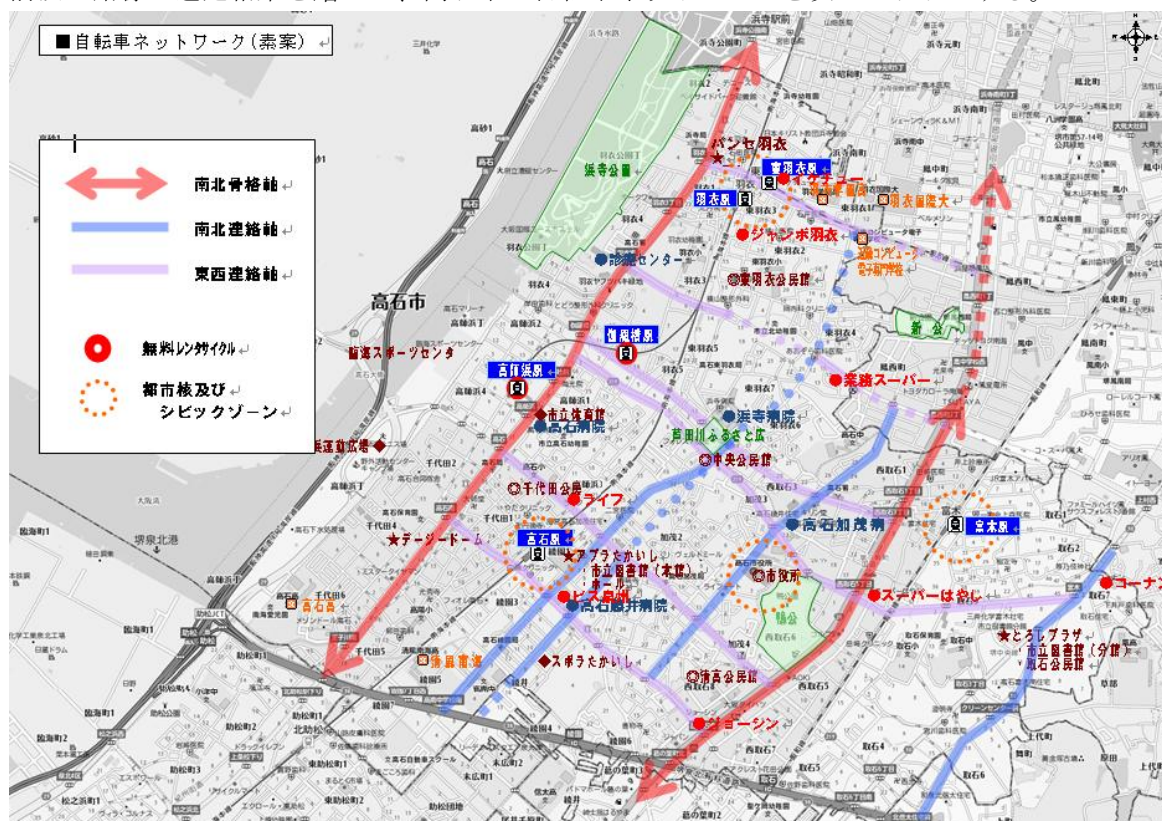


図1 自転車ネットワーク (素案)

3. 自転車走行空間の整備方針 (案)

(1) 走行空間の整備パターン

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインにおいて、自転車の走行空間の基本的な整備形態としては、自転車道・自転車専用通行帯・車道混在の3つの形態が示されている。

基本的な整備形態	【整備イメージ】	概要
自転車道		もっぱら自転車の通行のように供するために、縁石線または柵その他これに類する工作物により区画して設けられる自転車の専用道路
自転車専用通行帯		道路標示に併せて、自転車専用通行帯を示す道路標識、または道路標示により区分された車道上の自転車の通行帯
自転車と自動車とを混在通行とする道路 (車道混在)		路肩のカラー化 (歩道が設置されている場合にのみ実施)、帯状の路面標示、ピクトグラムの設置等により確保された自転車の通行空間

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省道路局・警察庁交通局、H24.11)

図2 自転車の走行空間の基本的な整備形態



## (2) 走行空間の必要幅員

歩道の幅員は、道路構造令において 2.0m以上（やむを得ない場合 1.5m）とされており、自転車道・自転車専用通行帯の幅員はガイドラインにより、自転車道：幅員 2.0m以上（やむを得ない場合 1.5m）、自転車専用通行帯：幅員 1.0m以上（1.5m以上が望ましい）とされている。

表1 自転車道・自転車専用通行帯の必要幅員

	歩道	自転車走行空間	必要幅員
自転車道	2.0m	1.5m	3.5m
自転車専用通行帯	2.0m	1.0m	3.0m

※歩道については、現況歩道を削減することから、2.0m以上を確保するものとした。

以上より、自転車道・自転車専用通行帯を設置するための必要幅員は 3.0m 以上であるが、幅員の狭い路線・区間では車道混在（ピクトグラムの設置）とすれば、前項で検討した自転車ネットワーク（素案）における全ての道路で自転車の走行空間の確保が可能となる。

※ガイドラインにおいてピクトグラムの設置には幅員の制約がない。

## (3) 自転車走行空間の整備区間

前段の路線の選定結果を踏まえ、高石市の自転車ネットワークを次のとおりとした。

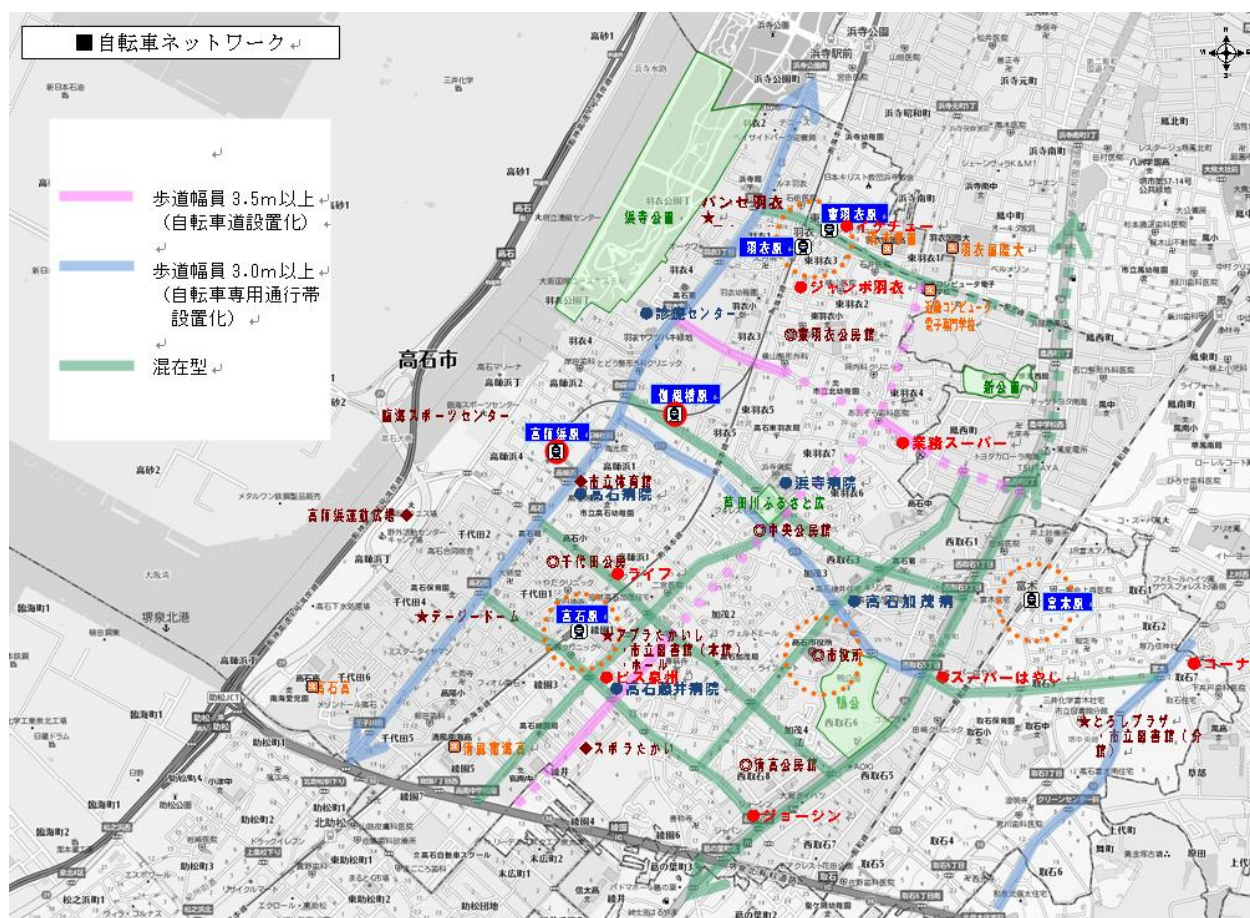


図3 自転車ネットワーク（各路線の整備形態）



## ○バス運行効率化検討

(1) 羽衣バスターミナル利用実態調査 (平成 25 年 2 月 21 日実施)

・乗降者数及び時間帯別乗降者

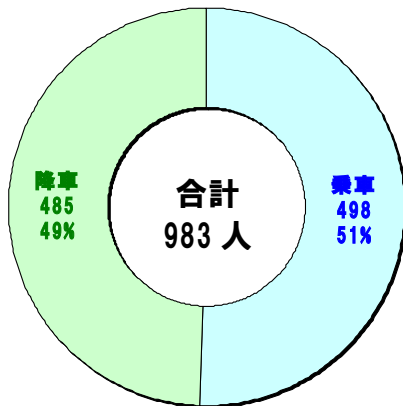


図 4 羽衣バスターミナル乗降者

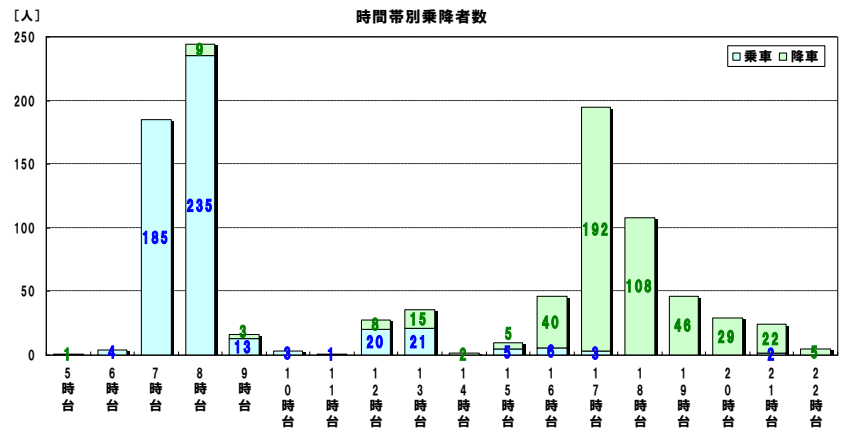


図 5 時間帯別の乗降者数

・バス運行台数

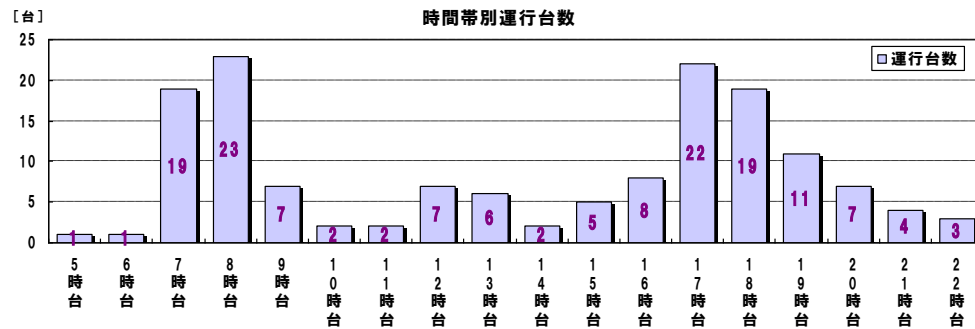


図 6 時間帯別の運行台数

・各企業別乗降者数及び運行台数

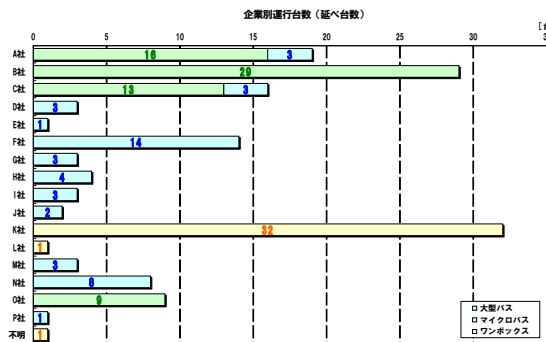


図 7 企業別の乗降者数

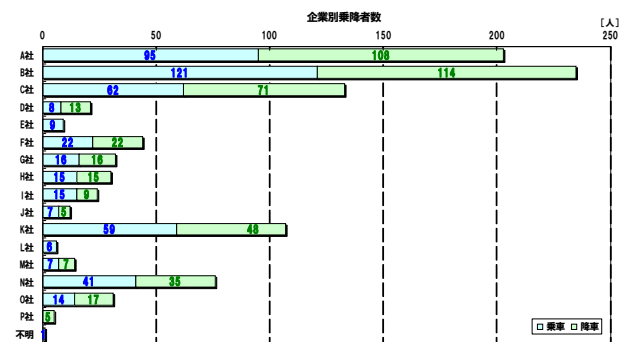


図 8 企業別の運行台数 (延べ台数)

(2) 企業バス運行ルートの実況把握

羽衣バスターミナルを現在利用している企業は 15 社あり、概ね以下の 3 つのルートで運行。

【ルート 1】 (大部分がこのルート)

羽衣バスターミナル → (一) 堺阪南線を南下 → (主) 大阪臨海線 → 高砂方面

【ルート 2】 羽衣バスターミナル → (一) 堺阪南線を南下 → (主) 大阪臨海線 → 堺方面

【ルート 3】 羽衣バスターミナル → (一) 堺阪南線を北上

(3) 共同バス運行検討

・運行ルート

現在、羽衣バスターミナルを利用している企業への対応を基本として設定した。

表2 パターン別運行ルートの概要・特徴

	パターン1	パターン2
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Aルート(ルート1)とBルート(ルート2)を運行</li> <li>・Aルートは、巡回型のルート。</li> <li>・Bルートは、東燃ゼネラル石油(株)乗降後に突き当りでUターンするルート。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パターン1を基本にAルートを2つに区分</li> <li>・A-2ルートについては、A社手前で沿道に進入し、Uターンするルート。</li> </ul>
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>○並行区間の運行本数が多く、利便性が高い。</li> <li>×復路での乗降となる企業があり、所要時間が長くなる(往路で乗降させると、幹線道路の横断が発生し、危険)。</li> <li>×バス停と離れている企業があり、利便性が低い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>×並行区間の運行本数が少なく、利便性が低い。</li> <li>○A-2ルートの利用により、復路での乗車企業の所要時間が短くなる。</li> <li>×バス停と離れている企業があり、利便性が低い。</li> </ul>

・バス運行本数(時間帯別利用者数(実態調査結果)に基づき、バス乗車定員40名として設定。)

・パターン1では、朝ピーク時で7本/h、夕ピーク時で6本/hの運行が必要。

・パターン2では、朝ピーク時で8本/h、夕ピーク時で6本/hの運行が必要。

バスの必要車両数は、バス表定速度を10~15km/h(国土交通省HP 表定速度の比較より)とした場合、各ルートとも1往復約1時間であり、ピーク時間の運行本数が車両本数となる。

(4) 採算性の検討

・運行経費

民間バス事業者の運行経費は2010年度実績は493円/km(出典:「バス事業民営化基本方針(案)」(大阪市、H25.2))より、単位距離当たりの運行経費を500円/kmと設定し、検討。

表3 現行の羽衣バスターミナルの場合

ルート	パターン1			パターン2		
	ルート距離(km)	運行本数(本/日)	運行経費(千円/年)	ルート距離(km)	運行本数(本/日)	運行経費(千円/年)
A-1				13	14	33,215
A-2				10.5	20	38,325
小計	13	28	66,430		34	71,540
B	12	16	35,040	12	16	35,040
合計		44	101,470		50	106,580

※距離は往復  
※運行経費=距離×運行本数×500円/km×365日

表4 移転後のバスターミナルの場合

ルート	パターン1			パターン2		
	ルート距離(km)	運行本数(本/日)	運行経費(千円/年)	ルート距離(km)	運行本数(本/日)	運行経費(千円/年)
A-1				10	14	25,550
A-2				7.5	20	27,375
小計	10	28	51,100		34	52,925
B	9	16	26,280	9	16	26,280
合計		44	77,380		50	79,205

※距離は往復  
※運行経費=距離×運行本数×500円/km×365日

・運賃収入(羽衣バスターミナル利用者数(実態調査結果)より算定)

500人×2(往復)×200円×365日×0.7(定期割引率)=5.11千万円/年≒5.1千万円/年

※定期割引率は1ヶ月定期として試算

・採算性

表5 現行の羽衣バスターミナルの場合

運行パターン	運行経費	運賃収入	収支
パターン1	101,470	51,100	-50,370
パターン2	106,580	51,100	-55,480

単位:千円/年

表6 移転後のバスターミナルの場合

運行パターン	運行経費	運賃収入	収支
パターン1	77,380	51,100	-26,280
パターン2	79,205	51,100	-28,105

単位:千円/年

・バスターミナル移転有無の比較

現行の羽衣バスターミナルを利用した共同バス運行と高師浜駅周辺へバスターミナルを移転した場合の共同バス運行のメリット、デメリットを整理した。

表7 バスターミナル移転有無による比較

項目	バスターミナル移転ケース	羽衣バスターミナル利用ケース
利便性	△南海本線、JRから高師浜線を乗り継ぐ必要があり、利便性が低い。	○羽衣駅、東羽衣駅から直接バスが利用できるため、利便性が高い。
運行経費	○8千万円/年程度の運行経費が必要となる。	△バスの走行距離が3.0km程度（往復）増加することから、運行経費が2.5千万円/年程度増加する（下表参照）。
運賃	△バスターミナル最寄駅が羽衣駅から高師浜駅になることから、場合によっては電車運賃が50円上昇する可能性がある。 この場合、年間の負担額は最大で約2千万円増加する。（50円×2×500人×365日）（羽衣バスターミナル利用者の多くは、南海からの乗り継ぎ者であるため、全員が南海利用として算出）。	○バスの運賃のみ

(5) 共同運行バス導入に伴うメリット・デメリット

マイカー通勤者が共同運行バスへの行動変容を前提に、「企業」「従業員」「地域社会」の各側面から、共同運行バス導入に伴うメリット・デメリットについて以下に整理する。

表8 共同運行バス導入に伴うメリット・デメリット

		メリット	デメリット	
企業	企業イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤交通削減に伴う渋滞軽減による企業イメージが向上する。</li> <li>環境に配慮した企業活動として、ISO14001、CSRへの位置づけが可能。</li> </ul>	健康面	<ul style="list-style-type: none"> <li>集団感染のリスクがある。</li> </ul>
	健康面	<ul style="list-style-type: none"> <li>従業員の健康増進に寄与する。</li> </ul>		経費
	経費	<ul style="list-style-type: none"> <li>マイカー通勤者のための駐車場経費が削減する。</li> </ul>	その他	
	利活用（土地）	<ul style="list-style-type: none"> <li>社有地の有効利用につながる。</li> </ul>		
従業員	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>従業員のクルマ通勤による事故リスクが軽減する。</li> </ul>	利活用（時間）	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り換え等が発生する。</li> <li>通勤時間が長くなる場合がある。</li> <li>通勤時間に制約がある（時刻表どおり）。</li> <li>就業形態によって時間的制約が生じる。</li> </ul>
	健康面	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通（共同運行バス含む）や自転車、徒歩での通勤は、健康増進に役立つ。</li> </ul>		その他
	利活用（時間）	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性が確保される。</li> <li>通勤時間を有効活用できる。</li> </ul>		
	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞に巻き込まれず通勤できる。</li> <li>交通事故にあう確率が低減する。</li> <li>ガソリン代、維持管理費が削減できる。</li> </ul>		
地域社会	利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺地域の通勤時間帯の渋滞緩和が期待できる。</li> <li>公共交通の利用者数の増加により、公共交通サービス水準の向上等が期待できる。</li> </ul>	利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな渋滞箇所の発生が懸念される。</li> <li>沿道環境の悪化が懸念される。</li> </ul>
	地域活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の活性化が期待できる。</li> </ul>		環境
	環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>地球温暖化防止に寄与する（CO<sub>2</sub>排出量の減少）。</li> </ul>		

## ○乗継利便性向上検討

現在、南海本線では連続立体交差事業、羽衣駅では羽衣駅前地区再開発事業が各々進められており、J R 東羽衣駅と南海羽衣駅の間をデッキで接続する計画をしている。

羽衣駅の乗継利便性向上検討として、デッキの必要幅員を需要面・機能面・事例より検討を行った。

### (1) 需要面からみた必要幅員

#### ①現況の駅利用者数（乗継ぎ利用：J R 東羽衣⇒南海羽衣）

都市交通年報（H22）に基づき、利用形態別の駅乗降者数を整理した。

表9 利用形態別駅乗降者数

事業者	駅・種別	乗降者数	
		終日	ピーク時
南海	本線 羽衣駅 初乗り・最終降車	17,446	5,234
	高師浜線 羽衣駅 初乗り・最終降車	165	50
J R	東羽衣駅 初乗り・最終降車	9,916	2,975
南海⇄J R 乗り継ぎ者数		2,365	710
計		29,892	8,969

単位：人

※南海の本線⇄高師浜線間の乗り継ぎを除く。年間乗降者数を365で除して算出。

ピーク率は30%。（京阪神都市圏P T調査結果による乗継利用者のピーク率を参考に設定）

資料：都市交通年報（H22）

#### 【乗継ぎ利用者数】

都市交通年報（H22）のJ R 東羽衣駅⇒南海羽衣駅間の乗り継ぎ利用者数を以下に示す。

表10 乗り継ぎ利用者

データ	乗り継ぎ利用者数	
	終日	ピーク時
都市交通年報（H22）	1,207人	362人

※ピーク率：30%

#### ②開発関連発生集中量

羽衣駅前地区再開発事業の開発規模をベースに、大規模開発地区関連交通計画マニュアルに基づき、開発関連発生集中交通量の推計を行った。なお、店舗・事務所の延床面積については、概ね均等に分割した。

推計結果は下表のとおりで、日ベースで約2千人、ピーク時で約200人（平日）と見込まれる。

表11 開発関連発生集中量（平日）

	店舗	事務所	住居	計
開発規模	945 m <sup>2</sup>	330 m <sup>2</sup>	128 戸	
原単位	11,600 人TE/ha・日	4,500 人TE/ha・日	7 人TE/戸・日	
日発生集中量	1,096 人TE/日	149 人TE/日	896 人TE/日	2,141 人TE/日
ピーク率	12 %	8 %	10 %	
ピーク時発生集中量	132 人TE/h	12 人TE/h	90 人TE/h	234 人TE/h

※ピーク率：事務所・住居は朝ピーク率、店舗は午後ピーク率とし、安全サイドの視点からそれらを重ねた

資料：大規模開発地区関連交通計画マニュアル

#### ③需要面からみた必要幅員

前段までの整理結果に基づき、デッキの需要面からみた必要幅員の算出を行った。

【 算出に当たっての考え方 】

○最大限の必要幅員の算出

- ・ 現況の駅利用者数については、乗継者のみならず、すべての人がデッキを利用すると想定。
- ・ 開発関連発生集中量についても、JR 東羽衣駅利用の人のみならず、すべての人がデッキを利用するものと想定。

「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」によれば、大規模開発地区等においてはサービス水準A（自由歩行、～27 人/m・分）を目標と位置づけており、この基準に基づいて、最大値としてのデッキの必要幅員を算出すると 6.0m となる。

【 算出結果 】

ピーク時間帯の J R 東羽衣駅の便数は 4 便より、乗り継ぎ者数は以下のとおりである。

$$362 \text{ 人/時} \div 4 \text{ 便} = 90.5 \text{ 人/便}$$

○通行量

$$90.5 \text{ 人/便} + \{234 \text{ 人/h (開発関連：往復)} \div 60\} = 94.4 \text{ 人/分}$$

○必要幅員

$$94.4 \text{ 人/分} \div 27 \text{ 人/m} \cdot \text{分} = 3.49\text{m} \rightarrow \underline{3.5\text{m}}$$

(2) 機能面から見た必要幅員

現在の利用計画、地域の特性等を踏まえて車いす利用者・商業施設での買い物客・乳母車を押したファミリー利用の利用を想定した場合、道路構造令に示される歩行者空間の利用形態ごとの歩行者占有幅より、デッキの必要幅員は 3.5m となる。

尚、この幅員は最小幅員的な位置付けとして捕らえることができる。

表 1 2 利用形態ごとの歩行者占有幅

多様な利用形態	占有幅
乳母車を押して歩く	0.75 m
傘を差して歩く	1.0 m
両手に荷物を持って歩く	1.0 m
車いすを押して歩く	1.0 m
視覚障害者が盲導犬と歩く	1.5 m
2人で話しながら歩く	1.5～2.5m
ウィンドウショッピングをする	1.5～2.0 m
家族4人で並んで歩く	3.0 m

出典：「RAS-E（ドイツ）」

資料：「道路構造令の解説と運用」

（社）日本道路協会、H16.2

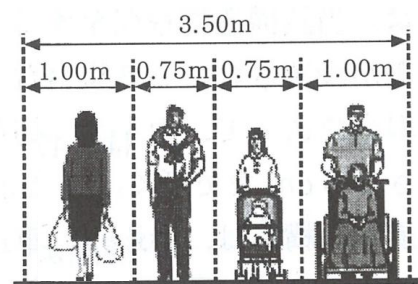


図 9 機能面からみたデッキの必要幅員

(3) 他都市事例から見た必要幅員

14 の他都市のデッキ整備事例をでは、幅員 4.0～5.0m 程度の整備事例が多い状況である。

需要面、機能面、他都市事例より、今回のデッキの必要幅員としては、3.5m～4.0m 確保することが妥当である。

## ○交通結節点公共空間の効果的な利活用の検討

羽衣駅周辺の交通結節点における交通流動に着目し、活性化方策を検討した。

### ・利用者（歩行者）の交通流動の検討

#### (1) 駅利用者及びその他の通行者の動線検討

南海羽衣駅及び JR 東羽衣駅周辺の公共空間（デッキ等）を利用する駅利用者及び駅施設等を利用しない通行者を含めた歩行者動線は、以下の4つに分類される。

- ①東西の周辺地区（街）と駅等交通機関を結ぶ動線（駅から街、街から駅）
- ②両駅間及びバス等の公共交通との乗り換え動線（駅から駅、駅からバス等）
- ③高架下を通じた東西の街を移動する動線（街から街）
- ④東西の周辺地区（街）から交通結節点内の商業施設等を利用する動線（街から駅施設）

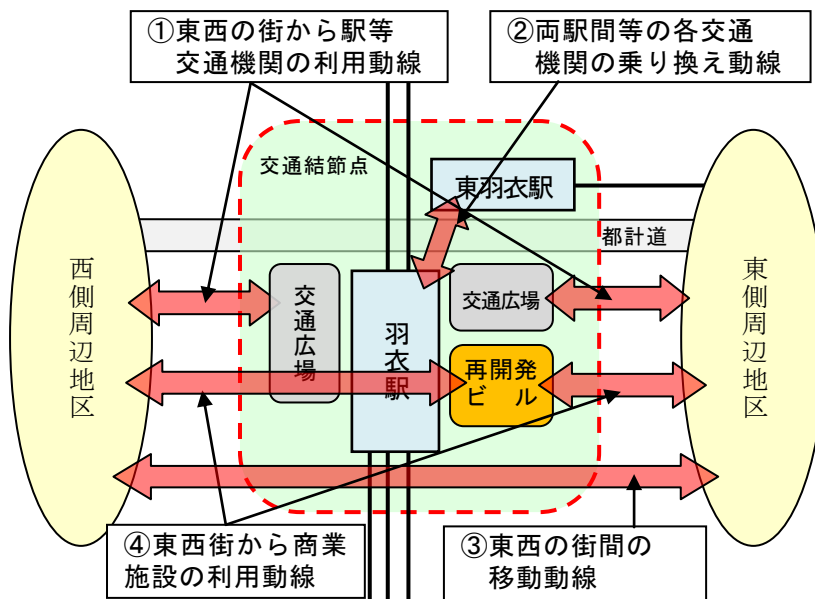


図10 羽衣駅周辺の歩行者動線

#### (2) 立体的流動を踏まえた公共空間の利活用の検討

駅周辺における賑わいの創出や人が集う空間づくりに向けて、1階（地上レベル）と2階（デッキレベル）の立体的な流動に着目し、公共空間の効果的な利活用の方法を検討する必要がある。

特に、交通広場やデッキ等の公共空間については、動線の移動目的や立体的特性を踏まえ、地域全体の活性化に資する利活用方法の検討が必要である。各動線は、その移動目的及び立体的特性は以下のとおり考えられる。

表13 各動線における移動目的と立体的特性

	考えられる移動目的 (回遊動線となる可能性)	動線の立体的特性
①東西の街から駅等交通機関の利用動線	・通勤・通学目的が中心と想定。帰宅時には、飲食や買い物等の回遊動線にもなりうる。	・地上レベルとホームレベルを結ぶ立体動線となる。(街と交通広場間の場合には、地上レベル)
②両駅間等の各交通機関の乗り換え動線	・「乗り換え」という目的が明確であり、回遊動線にはなりにくい。	・基本的には、各高架上のホームレベルで接続する動線が最短で、利便性も高いが、駅構造、システムの影響が大きい。
③東西の街間の移動動線	・業務や私事等、各種の目	・地上レベルでの動線であり、立体的にする



	<p>的が考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一定の回遊動線も想定される。</li> </ul>	<p>必然性は低い。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物周りなど動線は、立体的な変化を設けることで、④の動線への誘導（商業施設上部階への引き込み）も可能。（周辺への影響を考慮する必要性はあり）</li> </ul>
④東西街から商業施設の利用動線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物、飲食等の私事目的が中心の回遊動線と想定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高架下施設は、地上レベルでのアクセスとなるが、再開発ビルへは、デッキ等を経由したアクセスも考えられる。</li> </ul>

・交通結節点周辺の活性化方策の検討

鉄道高架下利用と隣接再開発ビルの連携方策の提案

歩行者動線等に着目し、活性化方策の提案や留意事項を以下に示す。なお、高架下と再開発ビルの1F店舗の間に通路（モール空間）を整備することを前提とする。（H25/2/6 時点協議中）

羽衣駅周辺地区の賑わい創出に向けては、連立事業や再開発事業を契機として、回遊性の向上や東西地区の一体化を図る動線を整備する必要があり、以下のとおり3つ方策が考えられる。

- ①モールを通じた歩行者動線のネットワーク化による回遊性の向上
- ②店舗内を通じた東西動線の整備による駅東西地区の一帯化
- ③歩行者ネットワーク上における歩行者滞留空間の整備による賑わいの創出  
（イベント等のソフト方策と連携した回遊のしかけづくり）

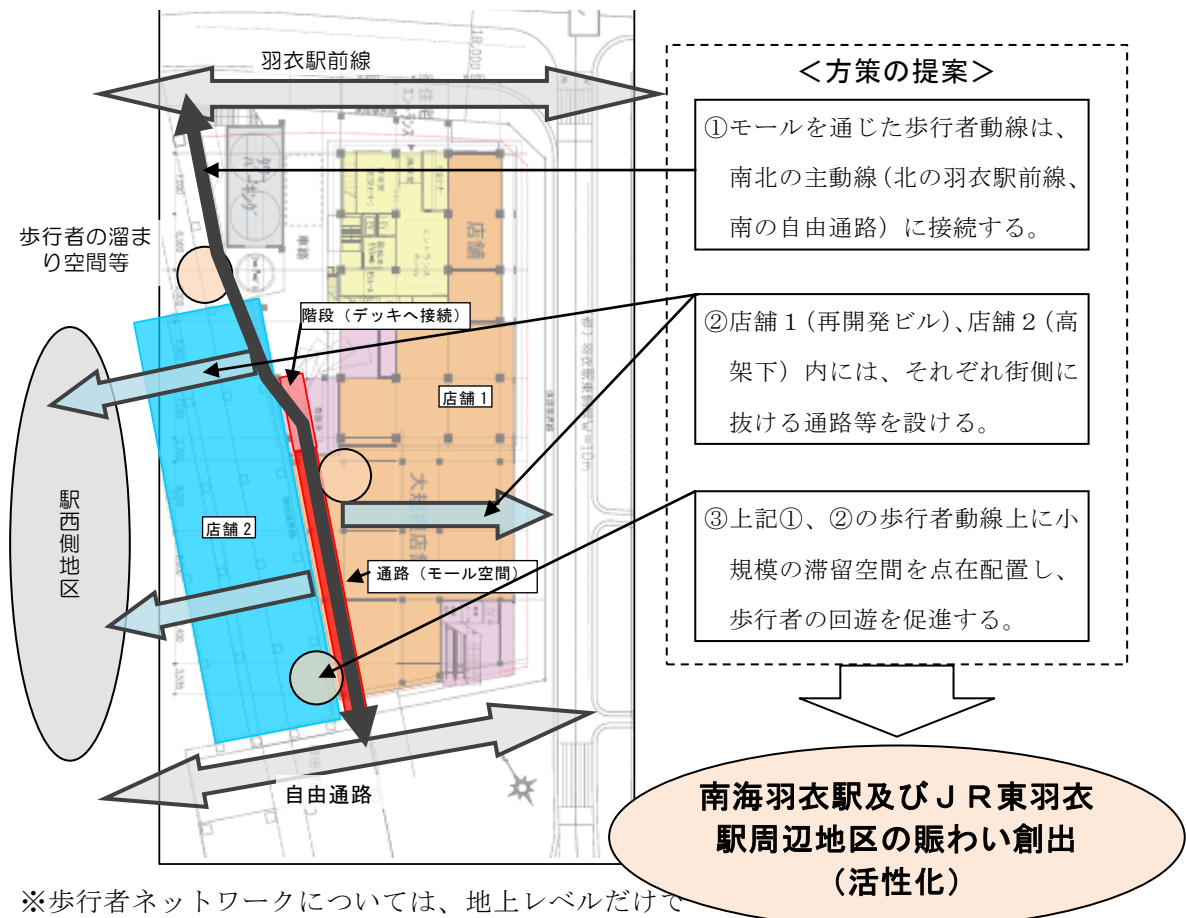


図11 交通結節点周辺の活性化方策