

柏原駅東地区まちづくり基本構想

目 次

1. はじめに	1
2. 柏原駅東地区の現況と課題	3
3. 整備コンセプト	9
4. まちづくり方針	10
5. まちづくり基本構想	13
6. 施設配置の検討	14
7. 計画の推進	15

令和6年6月
大阪府柏原市

1 はじめに

■柏原駅東地区まちづくり基本構想とは

【構想の背景・目的】

柏原駅東地区・・・

- 駅前広場や道路網が未整備であり、駅前のポテンシャルを十分に発揮できていない現状がある。
- 空き家も多く分布していることから地域全体の更新が必要となっているなど、住環境の改善が必要である。

- 現状の課題を認識し、解消に向けた取組みを検討するとともに、にぎわいと活気あふれる都市空間の創出を図る必要がある。
- 加えて、地域の方々や関係機関、行政等が共同してまちづくりを進めるためには、『街の将来像』を共有することが必要である。

柏原駅東地区まちづくり基本構想

柏原駅東地区のまちづくりに取り組む際に、地域の方々や関係機関、行政等が『まちの将来像』を共有することを目的とし、協働してまちづくりを進めるための指針とします。

【構想の意義】

- 1 玄関口としてのまちづくりを進める構想
- 2 駅周辺の課題について考える構想
- 3 駅前拠点・周辺活性化・交通網に関する構想

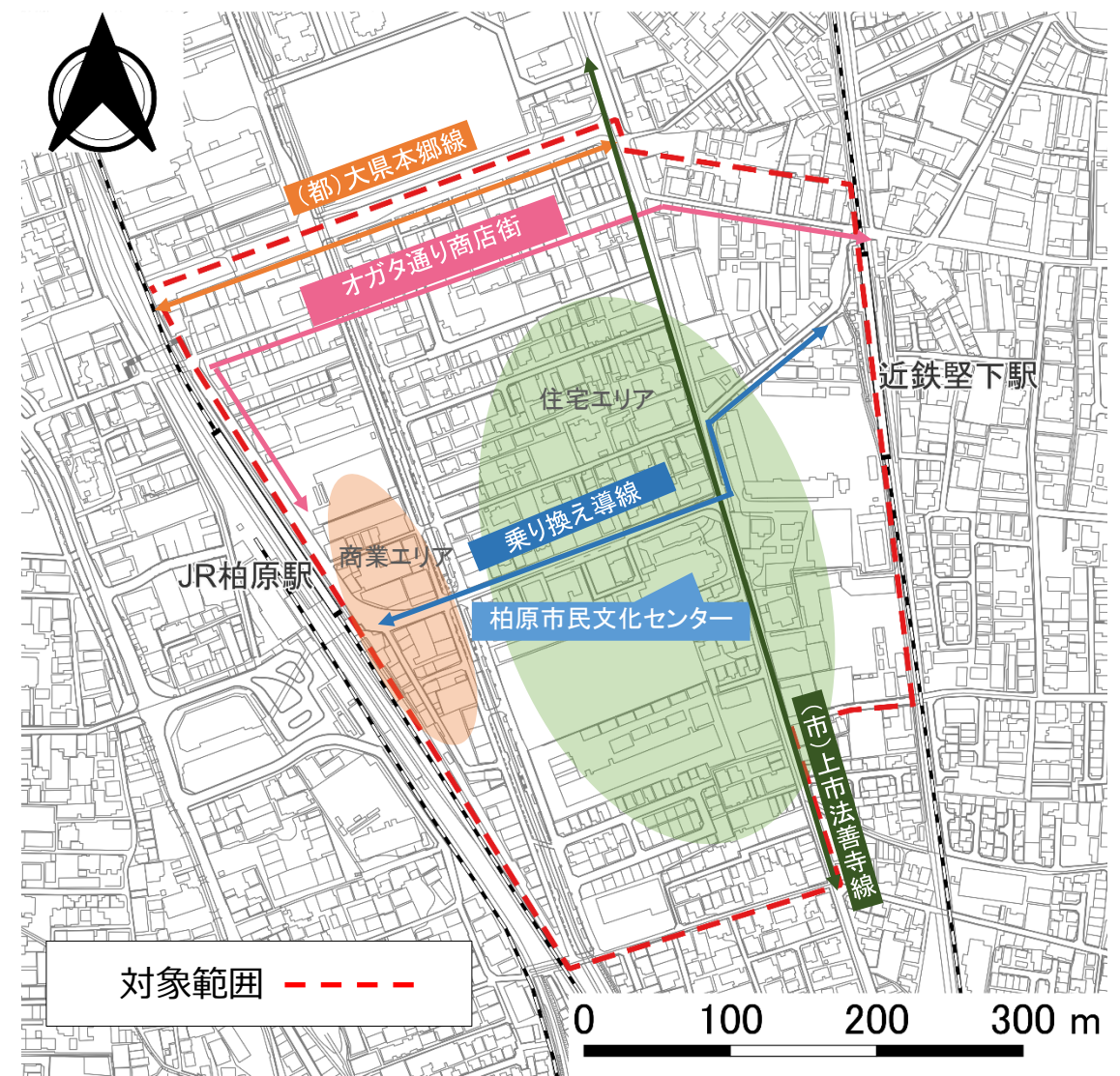
柏原駅東地区を玄関口としてふさわしいにぎわいのある市街地とするため、周辺の様々な課題（道路・住環境など）を検討し、活力の向上につなげます。

■対象範囲

- 本構想では、下図の赤枠の範囲を概ねの対象範囲とします。
- この範囲とする理由は次のとおりです。

- ① 商店街を含む駅前の商業の活性化を図るため
- ② 都市計画道路等の道路網計画と整合するため
- ③ 柏原駅と堅下駅の回遊性を高める動線を確保するため
- ④ 駅周辺の住環境の向上を目指すため

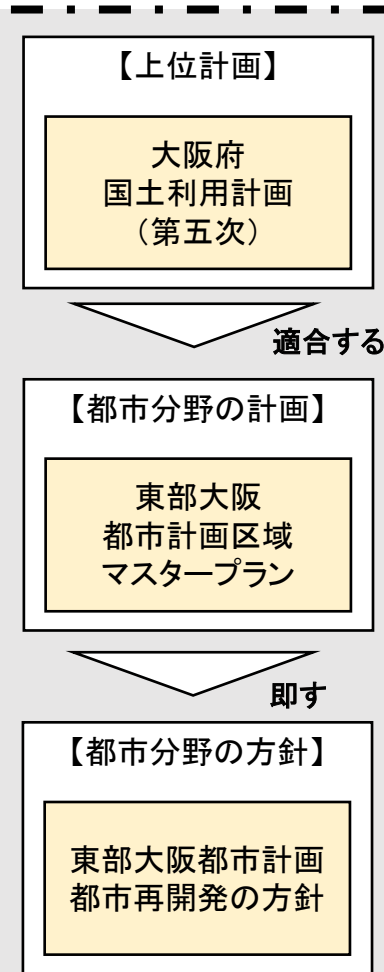
図：対象範囲



■柏原駅東地区まちづくり基本構想の位置づけ

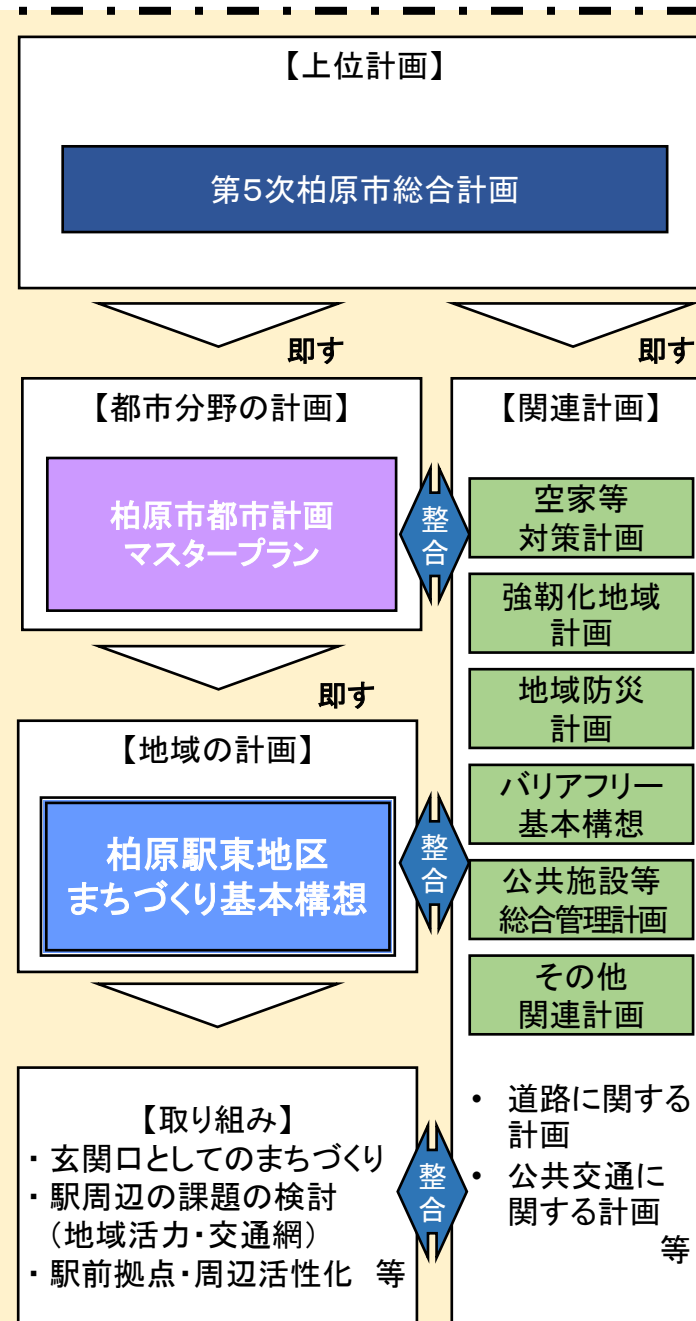
- 柏原駅東地区まちづくり基本構想は、「第5次柏原市総合計画」や「柏原市都市計画マスタープラン」、府が定める「東部大阪都市計画区域マスタープラン」や「東部大阪都市再開発方針」に即して定めるものです。

■府が定める計画



柏原駅の中心市街地の玄関口として、駅前広場、道路等の公共施設整備、駅前整備等都市機能の更新と土地の有効利用を図り、災害に強い活力のある街をつくる。

■市が定める計画



◆ 柏原市都市計画マスタープラン

※ 本構想に係る部分のみ抜粋

地域別構想 柏原地域



【柏原地域の課題】

- 柏原駅東口は駅前広場や道路網が未整備のため、駅前のポテンシャルを十分に発揮できていない現状です。
- 駅周辺において、昭和40年(1965)からDID地区がある等、古くから市街地を形成してきましたが、空き家も多く分布しているため地域全体の更新が必要です。
- 老朽化が進んでいる柏原市立図書館等の公共施設は、集約化を含めた整備の検討が必要です。
- 児童・生徒の安全な通学路の確保のための歩道整備や危険箇所の改善が必要です。

【柏原地域の将来像】

都市のにぎわいとうるおいを活かしたまちづくり

利便性と快適性の高い住みやすいまちづくり



- 柏原駅から堅下駅につながる柏原駅東地区については、多様な都市機能が集約した、にぎわいと活気あふれた駅前空間を創出します。なお、柏原駅東地区の活性化に寄与できるよう市有地も含めた土地利用の再編を検討します。
- 柏原市立図書館等の公共施設の老朽化に対応するため統廃合や集約化等の検討を行います。
- 本市の中心市街地のポテンシャルを活かすため、空き家や空き地を有効活用し、空家バンクの情報発信や近隣コミュニティの共有スペースとして利用するなど、既存ストックの活用促進を図ります。

地域資源を活かした魅力あるまちづくり



- 世界かんがい施設遺産に登録された長瀬川については、適切な保全を図り、かんがい施設を核とした地域づくりに活用します。併せて、その景観を活かして整備された「アクアロードかしわら」の維持・保全に努めます。

安全で安心して暮らせるまちづくり



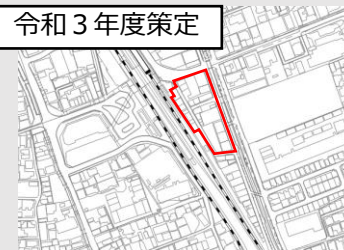
- 緊急交通路である上市法善寺線の整備を促進し、地域の安全性向上を図ります。
- 安全な通学路の確保のために歩道の整備や危険箇所の改善に努めます。

◆ 東部大阪都市計画都市再開発方針

「計画的な再開発が必要な市街地のうち特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区」

地区名	JR柏原駅東口地区
面積	約0.4ha
地区の再開発、整備等の主たる目標	柏原駅の中心市街地の玄関口として、駅前広場、道路等の公共施設整備、駅前整備等都市機能の更新と土地の有効利用を図り、災害に強い活力のある街をつくる。

【計画図】令和3年度策定



凡 例

	計画的な再開発が必要な市街地のうち特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区 JR柏原駅東口地区
--	---

■柏原駅・駅前広場

現状

- 柏原駅は市民の主要な交通施設であり、年間あたりの利用者数はJRが約350～400万人、近鉄が約100～120万人と、市内駅利用者の約4割が利用しています。
- 駅西側は市街地再開発事業により柏原西駅前広場が整備され、バスやタクシー、送迎用自動車の乗り入れが可能な交通結節機能を有していますが、駅東側では柏原駅東駅前広場が未整備であり、送迎用自動車が道路上に停車、Uターンしている状況となっています。
- 柏原駅周辺では、駅西口や市民文化センター前に市内循環バスのバス停が設置されていますが、駅東口には乗り入れていません。

課題

- 利用者が多く本市の玄関口としてポテンシャルがあるにもかかわらず、西口に対して東口の道路状況（駅前広場）に課題があります。
- 駅前広場の整備にあたっては、「にぎわい空間」がないこと、「歩車分離」がされておらず危険であるため、改善が求められています。



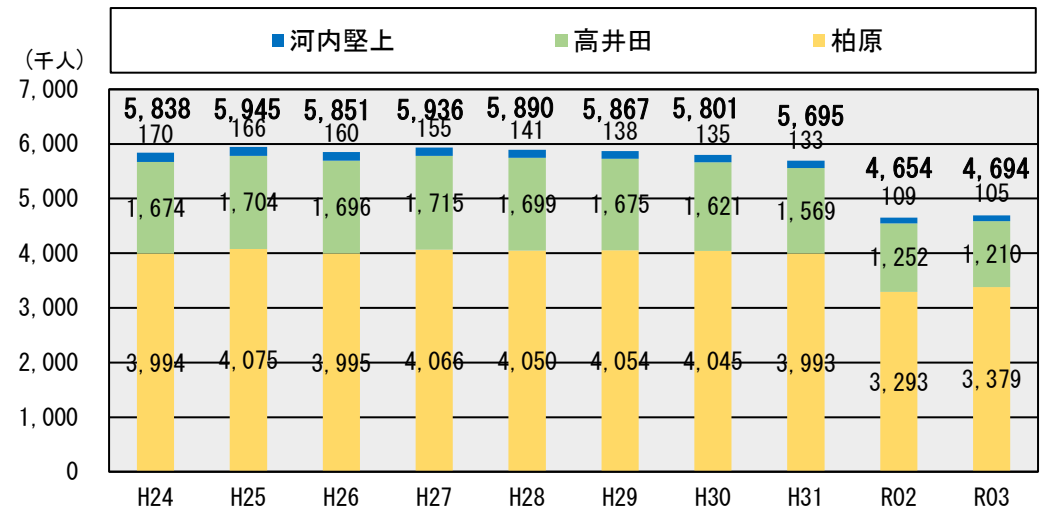
柏原駅西口



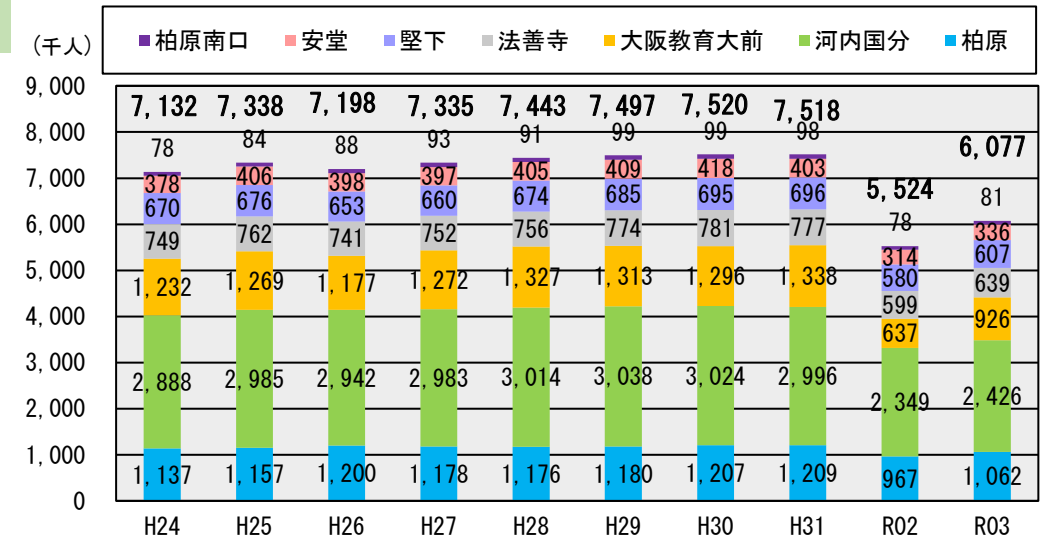
柏原駅東口

表：鉄道駅乗客数（年間）

JR

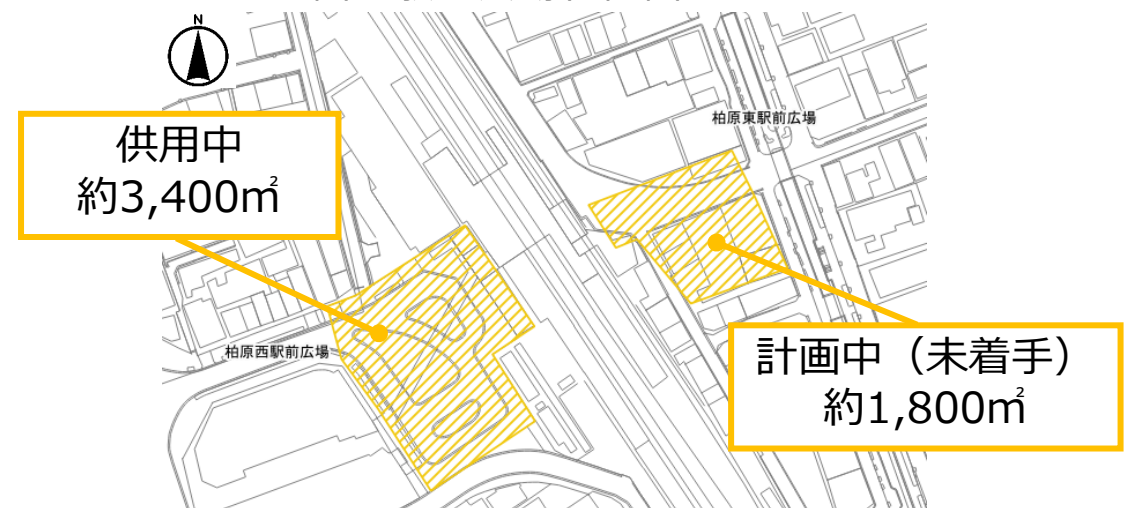


近鉄



資料：都市計画マスタープラン及び柏原市統計書

図：駅前広場位置図



資料：都市計画縦覧図

2 柏原駅東地区の現況と課題

■交通手段及び道路現況

現状

- 令和3年の交通量調査によれば、駅周辺における道路は、通勤時間帯にピークを迎えるものが多くなっています。
- 令和5年3月に大県本郷線（JRアンダーパス部）が開通しましたが、東地区の都市計画道路の多くは、未整備となっています。
- 駅周辺には一方通行や時間規制の道路や狭隘道路もあります。

課題

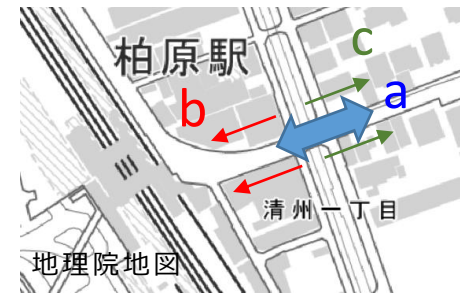
- 通学路に指定されている上市法善寺線や駅前の道路については、歩車分離を行い、安全な道路空間の確保を行う必要があります。
- 駅周辺の交通利便性を高めるため、都市計画道路の整備や新たな道路ネットワークの検討が必要です。



（市）上市法善寺線

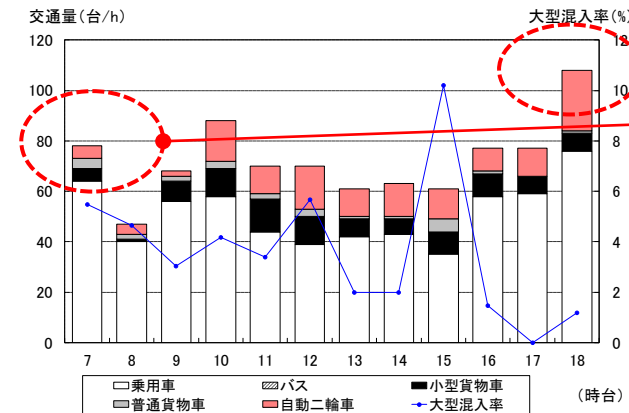


（都）大県本郷線



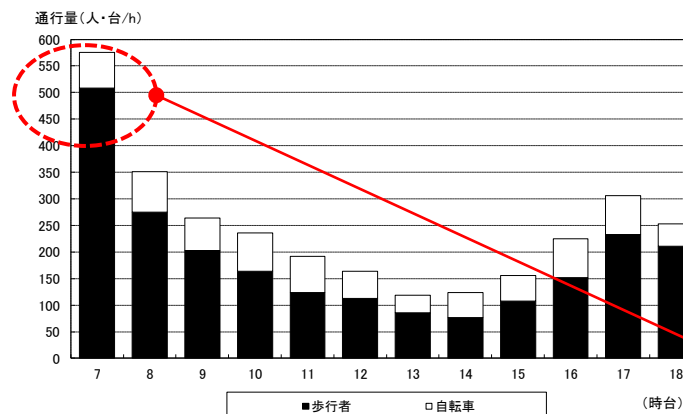
- a: もりわき橋を東西方面それぞれに直進した自動車交通量
 b: 北に向かう一方通行路(もりわき橋西詰)をJR柏原駅方面に向かって横断する歩行者・自動車交通量
 c: 南に向かう一方通行路(もりわき橋西詰)を近鉄堅下駅方面に向かって横断する歩行者・自動車交通量
 ※b及びcは北側および南側の歩道の合算である。

a) 自動車交通量(直進)



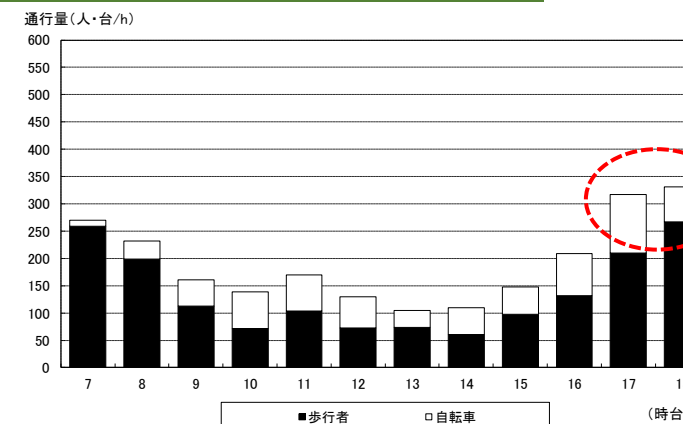
朝方と夕方の歩行者・自転車が多い時間帯に、自動車交通量も多くなっています。

b) 歩行者自転車交通量(JR柏原駅方面)



駅周辺の歩行者自転車交通量は、朝方はJR柏原駅方面に向かう歩行者・自転車が、夕方は近鉄堅下駅方面に向かう歩行者・自転車が多くなっています。

c) 歩行者自転車交通量(近鉄堅下駅方面)



■人口及び住環境等

現状

- 柏原市の人口は平成7年をピークに減少傾向にあります。柏原駅周辺地区も減少傾向です。
- 一方で、清州1丁目と上市4丁目では、大型マンションの建設等に伴って、若年層の割合が増加傾向となっています。
- 柏原駅東地区は、スーパー等の生活利便施設や小中学校、幼稚園等が徒歩圏に立地しており、利便性の高い生活環境が形成されていますが、当地区を含む柏原地域は、市内の平均よりも空き家率がやや高くなっています。

課題

- 年少人口が増えるなどポテンシャルの高い地区が含まれることから、若い世代に住みやすいまちづくりのあり方を検討する必要があります。
- 良好な居住環境の形成に向けて空き家等の対策に取り組む必要があります。

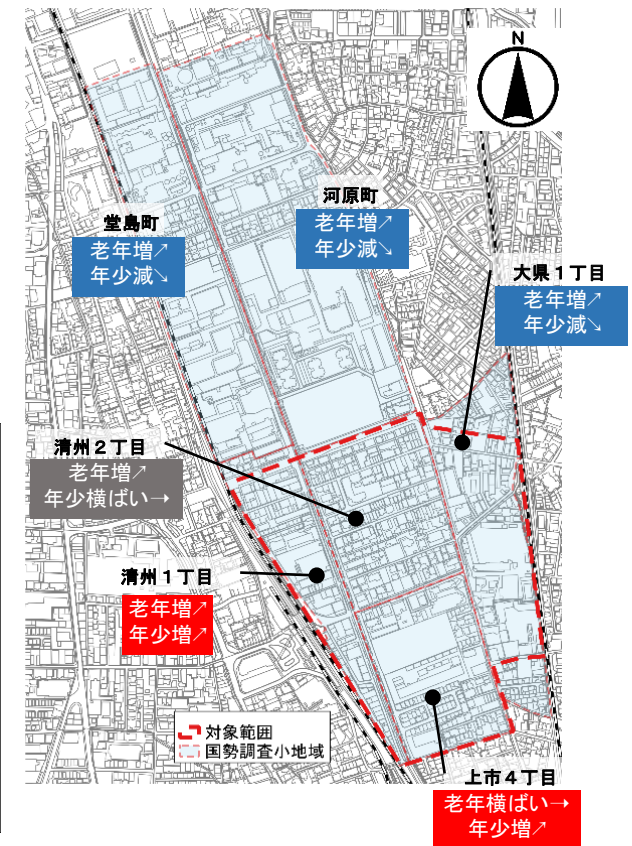
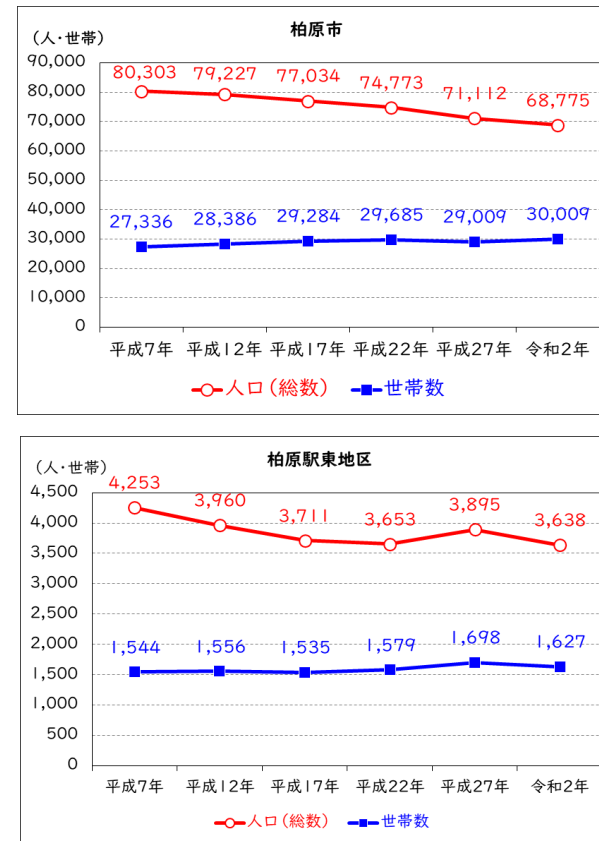


地区内マンション
(ローレルスクエア柏原)
出典：公式販売HP

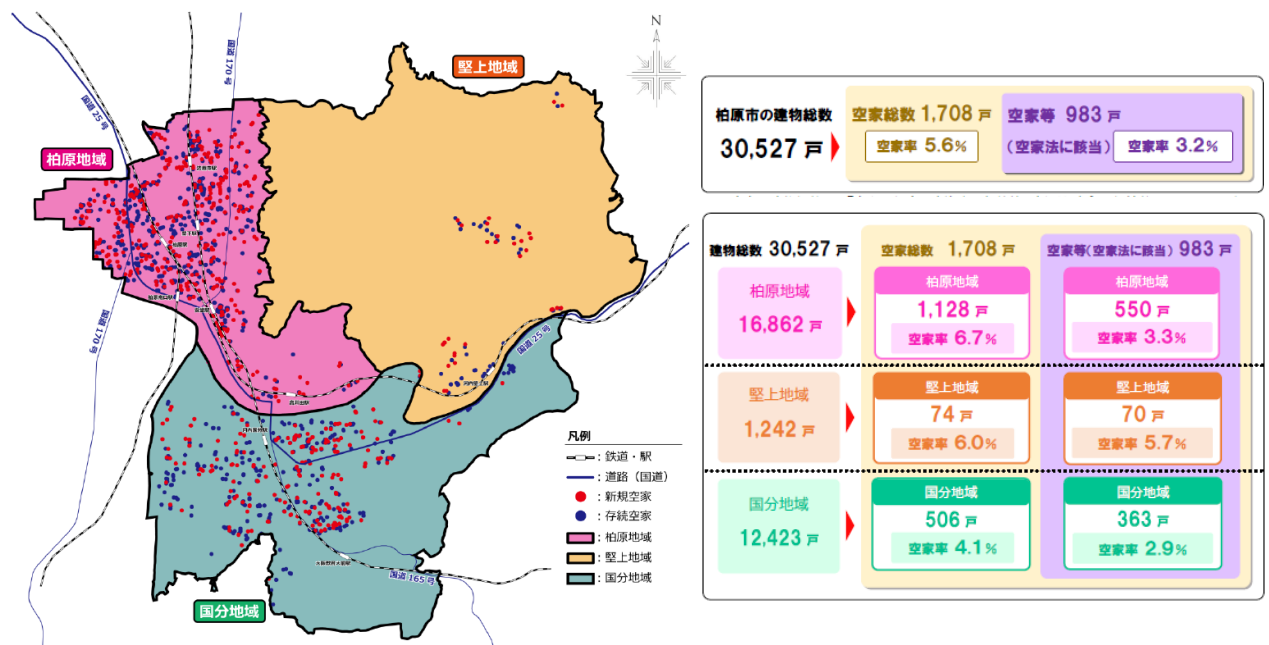


地区内スーパーマーケット
ヤオヒコ

図：地区内人口動態



図：本市の空家分布図



※新規空家：令和3年度調査により判明した空家 存続空家：それ以前からの空家
資料：柏原市空家等対策計画

2 柏原駅東地区の現況と課題

■都市施設（公共施設・公園・自然空間）

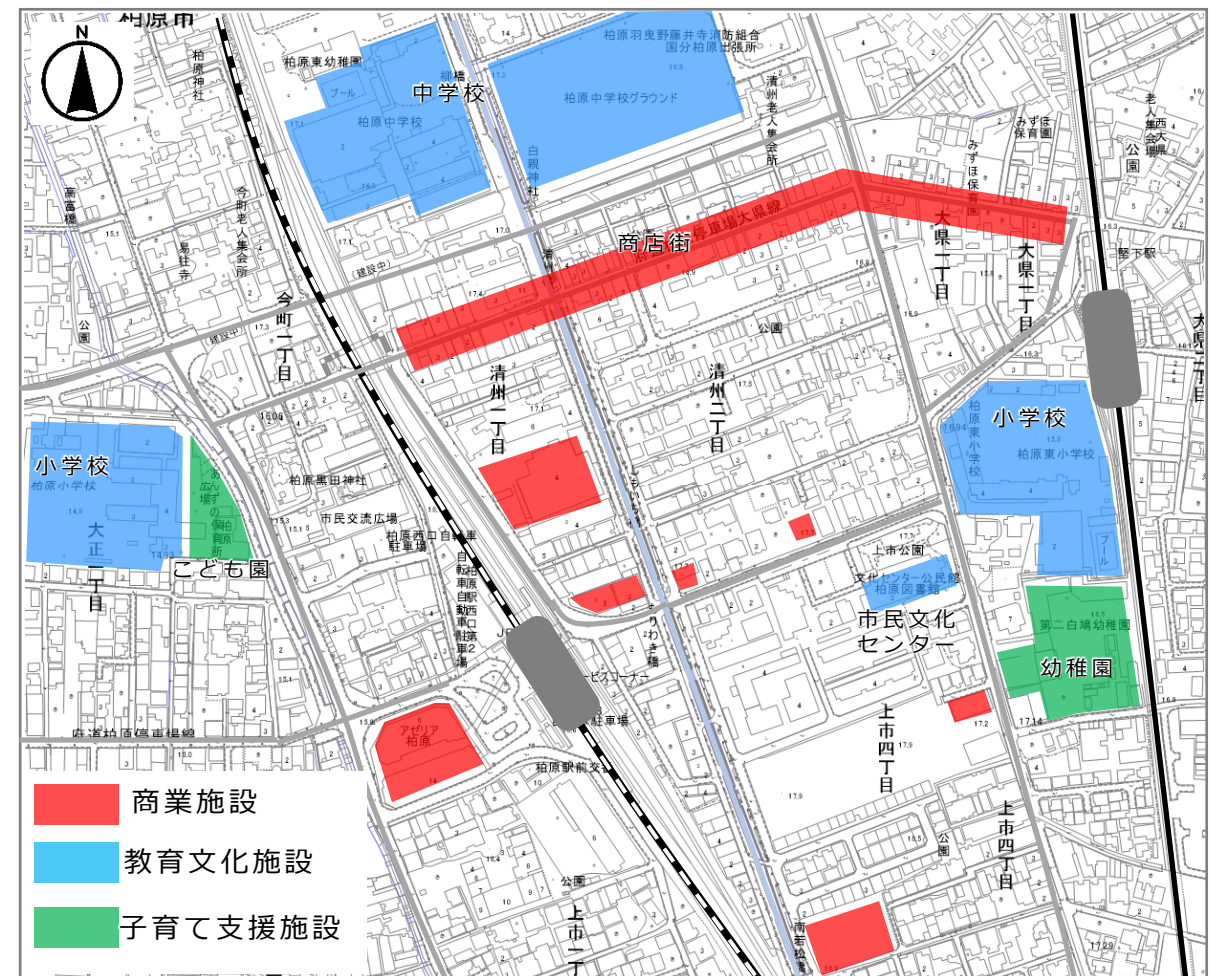
現状

- 市立柏原図書館と市民文化センターの複合施設が立地していますが、老朽化等の課題を抱えています。
- 柏原市民文化センター横に、都市計画公園である上市公園が整備されています。
- 柏原駅東地区では、世界かんがい施設遺産に指定されている長瀬川が地区内を流れ、川沿い等から生駒山や金剛山系を見通すことができる自然豊かな景観を形成しています。
- 平成9年に完成したアクアロード柏原には、親水テラスやベンチなどの休憩施設、いろはかるたの銘板等があり、散策路としても親しまれています。

課題

- 老朽化する公共施設は、再整備の検討が必要となっています。
- 柏原駅東地区における自然環境（上市公園・長瀬川）を適切に保全、活用を検討します。

図：都市機能施設の立地状況



上市公園



長瀬川・アクアロード



柏原東小学校



市民文化センター

■オガタ通り商店街

現状

- 商店街へのアンケート結果によると店舗を継承する後継者がいない事業者が多く、空き店舗も多くなっています。それにより商店街に元気がないと感じている事業者が多くなっています。
- JR大和路線により東西に地区が分断されており、今までは、踏切を渡るオガタ通り商店街への通過交通が多く、歩行者や自転車にとって危険な道路空間とでしたが、大県本郷線が開通したことで、オガタ通り商店街の通過交通が減少しています。

課題

- オガタ通り商店街での空き店舗対策など、にぎわいを生み出す取り組みが必要です。
- 大県本郷線の開通により西一番踏切及びオガタ通り商店街の自動車交通量は減少しましたが、西一番踏切における歩行者・自転車数は変化しておらず、引き続き踏切の安全対策を検討します。



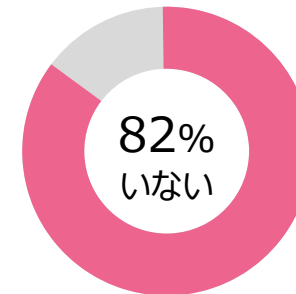
オガタ通り商店街



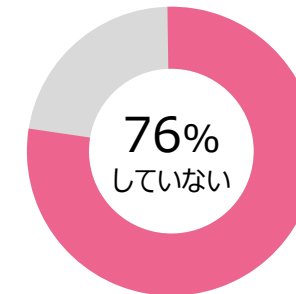
西一番踏切

オガタ通り商店街 アンケート調査

事業・店舗を継承する後継者はいますか



ここ5年間のオガタ通り商店街の活性化についてどう感じていますか



【概要】

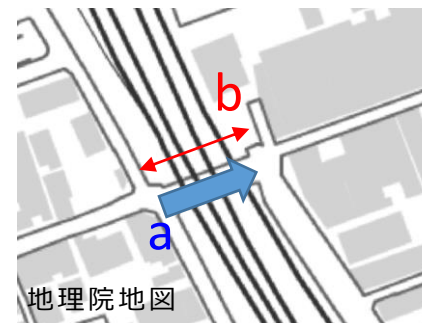
計画策定の検討にあたり、オガタ通り商店街の現状の把握と新たな施策の検討の基礎資料とするため、オガタ通り商店街の事業者の方にご協力を賜り、令和5年2月にアンケート調査を実施しました。

実施方法	配布・郵送
実施期間	令和5年2月3日～2月17日
対象	オガタ商店街事業者
発送数	40通
有効回答数	25通

この商店街の弱み（不足していること）は何ですか？（選択質問）

- 空き店舗が多い（14人）
- 歩行者・自転車交通の安全性に問題がある（12人）
- 商店・商店街に元気がない（12人）
- 魅力的な店舗が少ない（10人）
- 飲食店（日中営業）が少ない（10人）
- 人口減少、少子高齢化による後継者不足（8人）
- 昼間人口が少ない（4人）

西一番踏切 交通量調査



表：12時間（7時～19時）の通過交通量

大県本郷線開通前（令和3年12月7日・雨）

a) 自動車交通量	1,565台
b) 歩行者交通量 自転車交通量	2,157人・台



大県本郷線開通後（令和5年11月7日・晴）

a) 自動車交通量	475台
b) 歩行者交通量 自転車交通量	2,670人・台

資料：令和3年度柏原駅東地区道路網概略検討業務報告書
令和5年度柏原駅東地区道路網概略検討業務報告書

2 柏原駅東地区の現況と課題

■まとめ

柏原駅東地区において検討すべき課題は以下のとおりです。

検討課題：中心市街地の活性化

- 1 駅周辺の商業地の活性化
- 2 商店街における歩行者の安全対策
- 3 空き店舗の活用等、魅力ある店舗の誘致

検討課題：駅前広場・道路網の整備

- 1 交通結節点である駅前広場の整備検討
- 2 柏原駅周辺の道路ネットワークの構築
- 3 誰もが安全で快適に利用できる道路環境の形成

検討課題：快適な住環境の形成

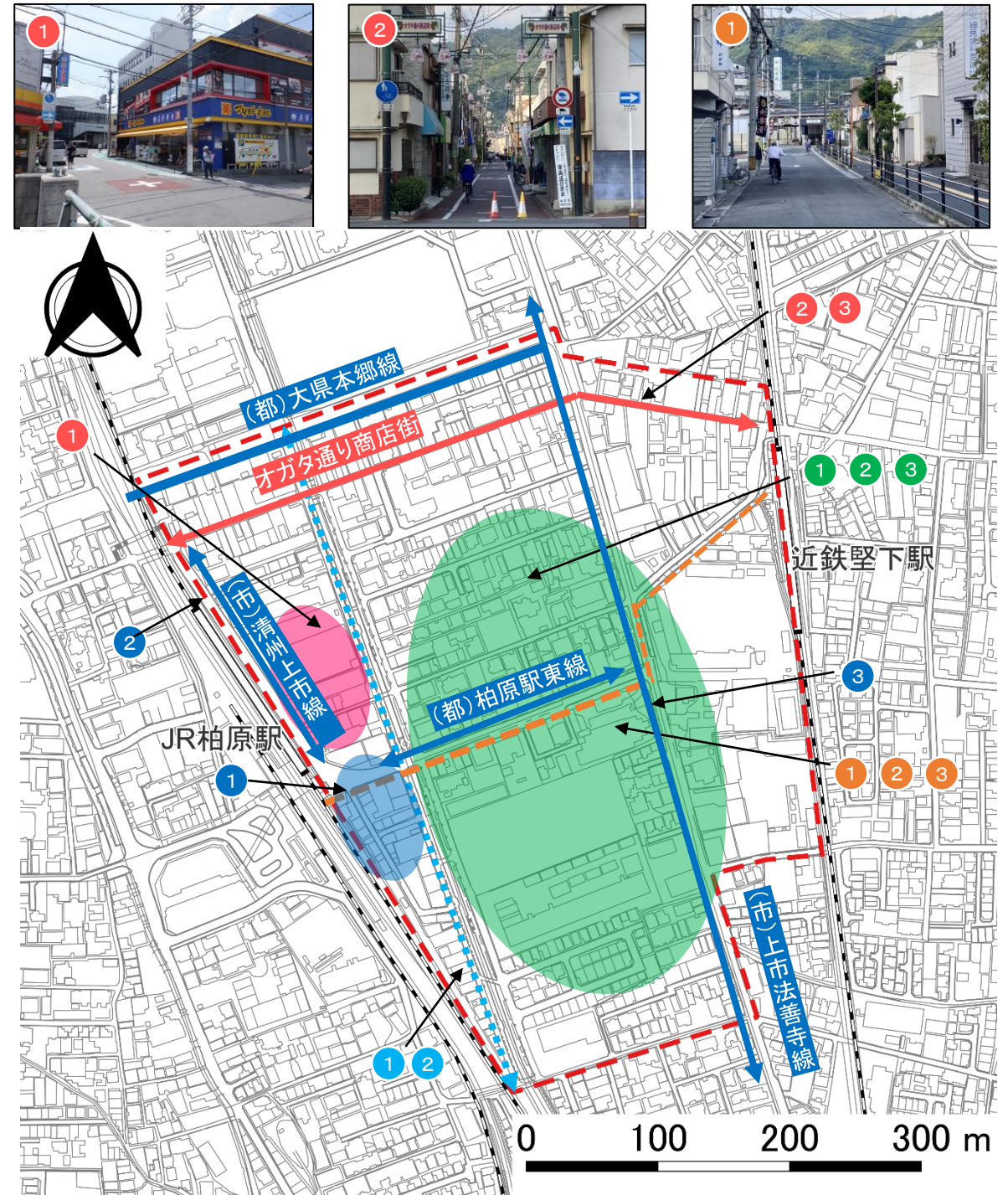
- 1 安全で安心して暮らせる住環境の形成
- 2 空き家・空地等の活用検討
- 3 地域コミュニティ活動の活性化

検討課題：柏原駅と堅下駅を繋ぐ動線の整備

- 1 居心地がよく歩きたくなる空間整備
- 2 公共空間を活用したにぎわいの創出
- 3 舗装の美装化や無電柱化等の整備検討

検討課題：地域資源の活用

- 1 老朽化したアクアロードの再整備の検討
- 2 世界かんがい遺産に登録された長瀬川の活用
- 2 上市公園の再整備と利活用の検討



(ア) 柏原駅東地区の全体テーマ（コンセプト）

都市のにぎわいとうるおいを活かしたまちづくり

(イ) 柏原駅東地区整備の基本方針

まちづくりの基本方針

1 柏原駅東口の空間デザインの創出

- 柏原駅東口の課題や利用者ニーズを踏まえ、利便性と安全性に優れた人々が集う快適な空間を確保し、にぎわいと活気にあふれた、駅前空間のデザインを創出します。
- 駅前の道路については、歩きやすく賑わいにあふれたコミュニティ空間が形成された、居心地がよい滞留型の歩行者空間の創出を目指します。



2 世代を超えた交流の場づくりの推進

- 世代を超えて、多様な人々の出会い・交流が生まれ、豊かな生活環境が形成されることを目指し、公共施設や空き店舗・低未利用地を有効活用した交流の場づくりを推進します。
- 住民主体のまちづくりを推進するため、まちづくり協議会の発足や活動の支援を行い、地域のコミュニティ活動の活性化を図ります。



3 立地・自然環境を生かした誰もが暮らしやすい住環境の形成

- 住宅ストックの耐震化や防災空間の確保等を推進し、安全で安心して暮らせる居住エリアの形成を図ります。
- 通学路の安全対策やバリアフリー化の推進等、安全で快適な道路環境整備を推進します。
- 長瀬川の水辺空間や上市公園を活用し、憩いの場として環境整備を図ります。



4 鉄道をまたぐ柏原駅東エリア・西エリアの連携強化

- 柏原駅東エリアと西エリアが一体となった中心市街地のまちづくりを進めるため、道路ネットワークの構築を図ります。
- 柏原駅西エリアで推進されているまちづくりの取組と連携し、相互に向上するまちづくりを推進します。



まちづくりの基本方針

1 柏原駅東口の空間デザインの創出

4 鉄道をまたぐ柏原駅東エリア・西エリアの連携強化

道路・交通整備の方針

駅前の交通結節拠点の機能強化

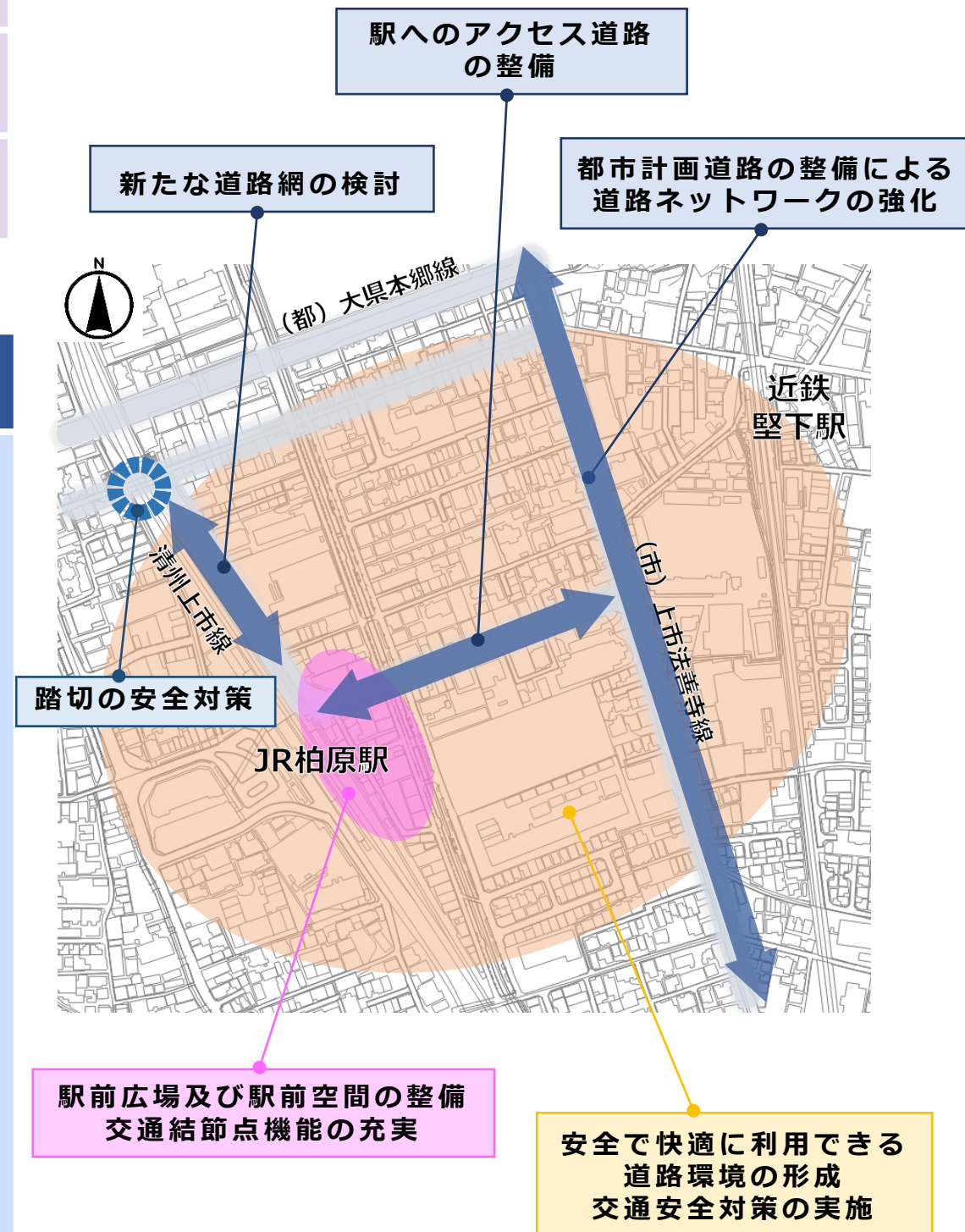
- 鉄道とバス、タクシー、送迎車等の乗り換えの利便性や安全性の向上を図るため、駅前広場や駅へのアクセス道路の整備を図ります。
- 持続可能な公共交通機能の確保を目指して、交通結節機能の充実、地域の公共交通の利便性向上を図ります。

安全で快適な道路環境整備

- 多くの人や交通が集中する駅周辺の道路においては、ユニバーサルデザインの視点に立ち、誰もが安全で快適に利用できる道路環境の形成を目指します。
- 柏原駅東口や商店街へのアクセスとなる踏切の安全対策を図ります。
- 歩きやすい道路に向けた歩行空間の確保や交通安全性の向上を図ります。

道路ネットワークの構築

- 都市計画道路の整備を進め、既存の道路ネットワークの強化を図ります。
- 駅周辺の交通利便性の向上を目指し、新たな道路網の検討を行います。



図：道路・交通整備の方針図

まちづくりの基本方針

- 1 柏原駅東口の空間デザインの創出
- 2 世代を超えた交流の場づくりの推進
- 4 鉄道をまたぐ柏原駅東エリア・西エリアの連携強化

にぎわい空間の整備方針

にぎわい拠点の整備

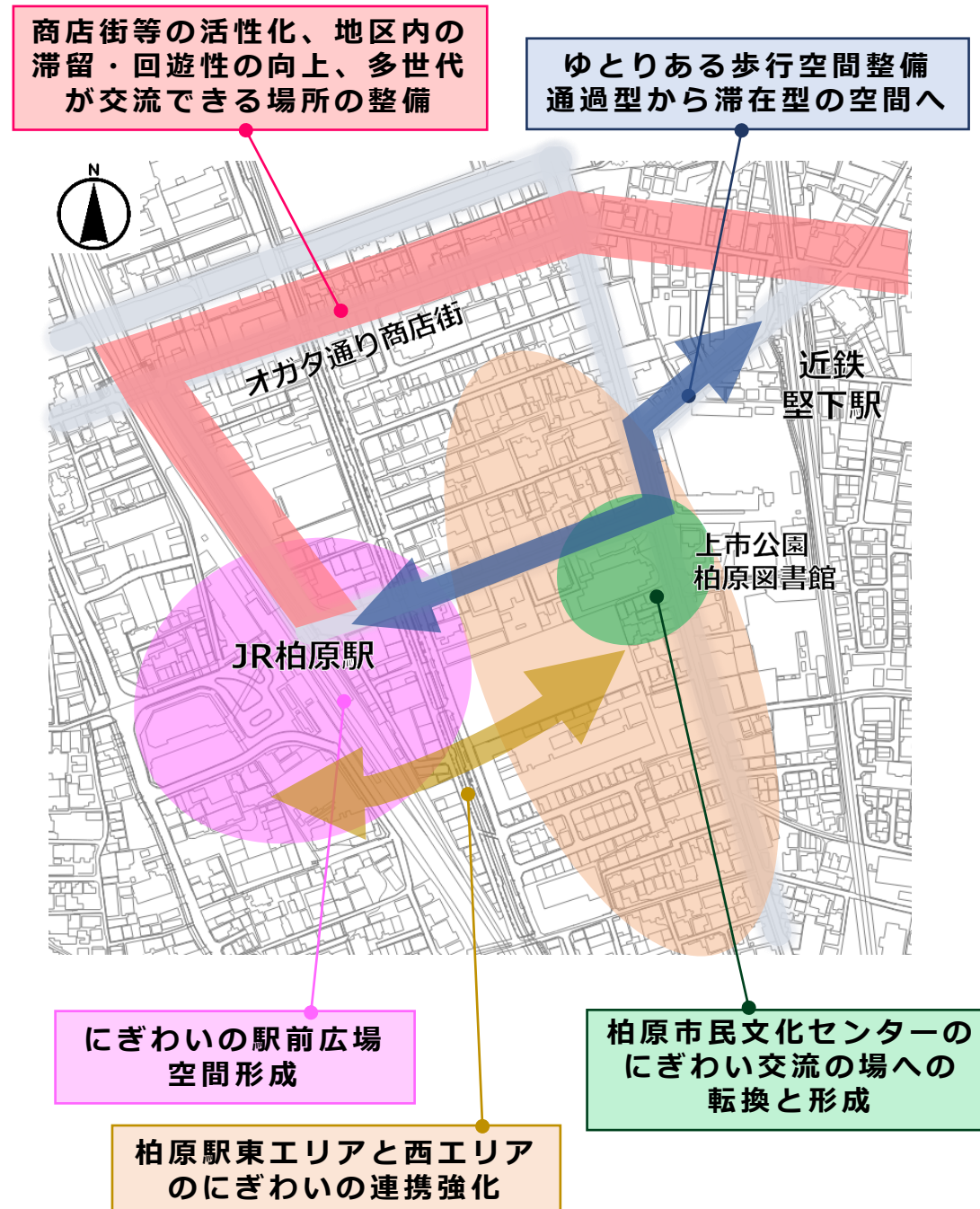
- 柏原駅東口の駅前広場は、人が集うことができる空間形成を目指します。
- 柏原市民文化センターについては、耐震化・長寿命化整備に合わせ、市民交流が可能な立ち寄りやすいオープンな施設を目指します。
- 柏原駅と堅下駅の乗り換え動線をゆとりある歩行空間に整備することにより、通過型から滞在型の道路空間への転換を検討します。

中心市街地の活性化

- 地区内の滞留・回遊性の向上を図り、駅前からつながる地域に密着した商店街等の活性化を図ります。
- 柏原駅東側と西側のエリアが一体となった中心拠点の形成に向け、東西市街地の連携強化を見据えたまちづくりを推進します。

公民連携・地域主体のまちづくり

- 地域主体のまちづくりに向け、地域のまちづくり活動の支援を図ります。
- 公民連携・地域住民が主体となったエリアマネジメントの普及促進を図るため、まちづくりワークショップの開催など、住民の意見を尊重したまちづくりを推進します。



図：にぎわい空間整備の方針図

まちづくりの基本方針

2 世代を超えた交流の場づくりの推進

3 立地・自然環境を生かした誰もが暮らしやすい住環境の形成

住環境整備の方針

良好な住環境の形成

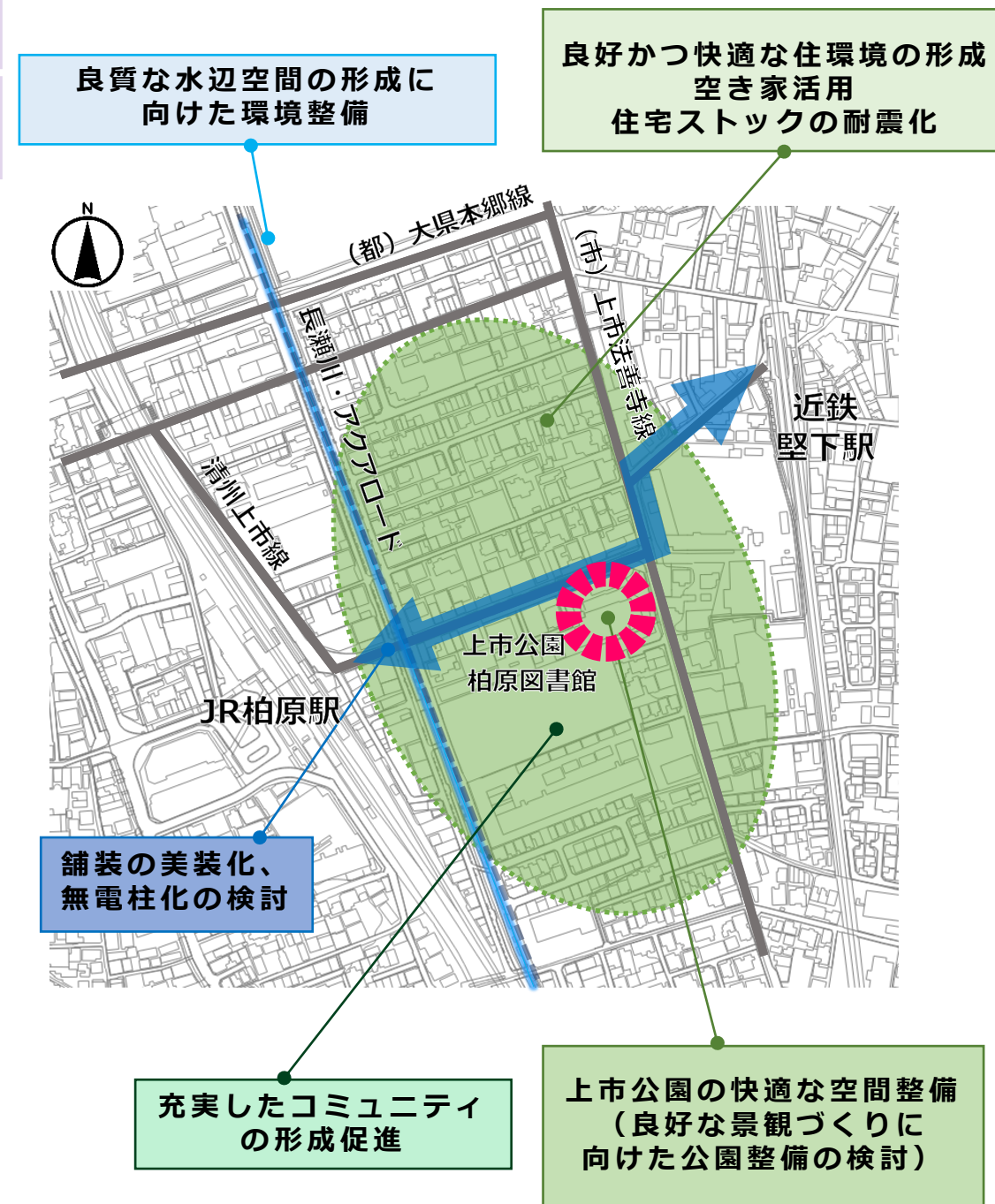
- 空き家・空き地等の利活用を促進するとともに住宅ストックの耐震化や防災空間の確保を推進し、誰もが安全で快適に暮らせる住環境の維持・向上に努めます。
- 駅前空間の整備に合わせ、駅周辺の歩道の美装化や無電柱化の検討を行います。
- 都市緑化の向上を図るため、道路や公園等の公共空間における緑化の創出に努めます。

水辺空間などを生かした環境整備

- 上市公園については、市民文化センターとの一体的な整備による快適な空間整備に取り組みます。
- 長瀬川の環境整備、美しい景観形成に向け、既存施設の改修や休憩スポットの設置、植栽の検討のほか、イベントの開催などを検討します。

地域コミュニティの活性化

- 地域の自主的な活動などを通じて、住民の結びつきを促進し、人々の交流や日常生活を支える充実したコミュニティの形成を促進します。



図：住環境整備の方針図

商店街

- 買い物客等が歩きやすい歩行者空間の整備
- 地区内の滞留・回遊性の向上
- 地域に密着した商店街の活性化
- 空き店舗等の活用検討
- 踏切の安全対策の実施

道路ネットワーク

- 都市計画道路の整備による既存の道路ネットワーク強化
- 誰もが安全で快適に利用できる道路環境の形成
- 駅周辺の交通利便性向上を図るための道路網の検討

JR 柏原駅東口

- 駅前広場やアクセス道路の整備の検討
- 交通結節機能の充実、公共交通の利便性向上
- 多くの人が集うことができる空間形成
- 柏原駅東エリアと西エリアのにぎわいの連携強化

長瀬川・アクアロード

- 既存施設の改修、休憩スポットの整備による環境整備の実施
- 植栽等による美しく魅力的な景観形成
- 水辺を活用したイベント開催の検討

住宅地・住環境

- 防災空間の確保等、安全で快適に暮らせる住環境の形成
- 空き家の解消、住宅ストックの耐震化等の推進
- 人々の交流や日常生活を支える充実したコミュニティの形成

歩行者動線

- ゆとりある歩行者空間の整備
- 通過型から滞在型の道路空間への転換
- 歩道の美装化や無電柱化の検討

上市公園

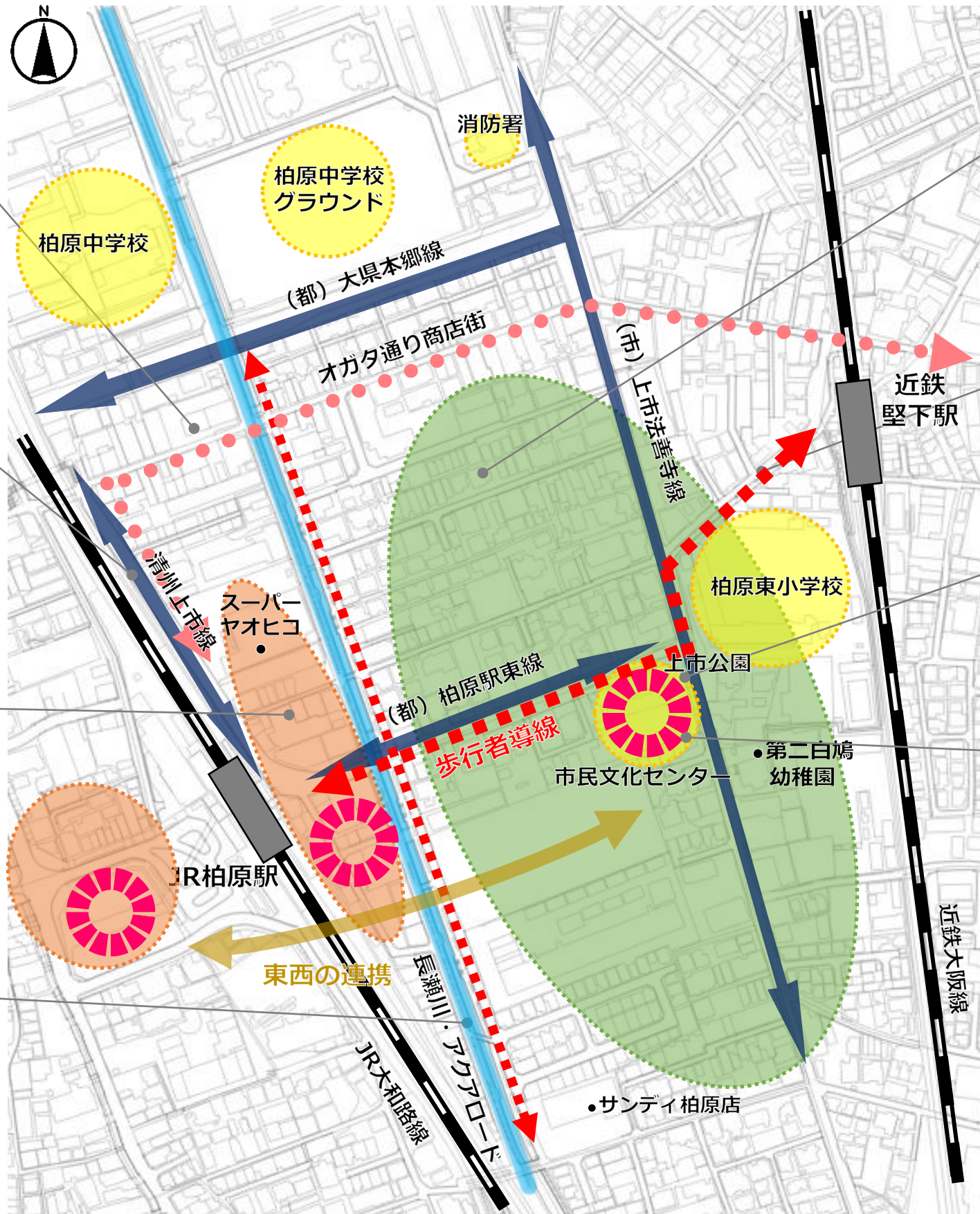
- 市民文化センターと一体的な活用・整備によるにぎわい創出と景観づくり

市民文化センター

- 耐震・長寿命化工事の推進
- 市民交流が可能な施設への転換(立ち寄りやすいオープンな施設)

凡例

- | | | | |
|--|-------|--|---------|
| | 鉄道路線 | | 歩行者導線 |
| | 幹線道路 | | 商店街 |
| | 商業エリア | | 居住エリア |
| | 公共施設 | | にぎわいエリア |



6 施設配置の検討

(ア) 上市公園

- 上市公園を芝生化し、キッチンカーや遊具を配置した施設配置を検討しました。



(イ) JR 柏原駅東口

- 柏原駅東口にロータリーを設置した場合について、3D都市モデルを活用した施設配置を検討しました。



※上記の図はあくまでイメージであり、整備等が決定したものではありません。

(ア) 計画の推進

住民・事業者・行政が協働し、まちづくりを推進

- 柏原駅東口のまちづくりについて、住民・事業者・行政が協働して進めていけるよう、まちづくりワークショップ等、定期的な意見交換の場を設けます。



(イ) 今後のまちづくりの進め方

- 地域との協働を図りながら、本構想に基づいたまちづくりの具体的な取り組みを検討し、実現を図ります。
- なお、近年の社会変化のスピードに的確に対応したまちづくりを実現するために、仮設・暫定利用、実験などのLQCアプローチの活用にも努めます。

