

金剛駅を中心としたまちづくり検討調査報告書

目次

第1章 はじめに

- (1) 背景と目的
- (2) 関連計画等
- (3) 近年のまちづくりの潮流

第2章 現況と課題

- (1) 両市の人口及び金剛駅利用者の動態
- (2) 駅舎及び駅前商業施設
- (3) 駅前交通広場
- (4) 駅周辺の開発動向
- (5) 課題の整理

第3章 まちの将来イメージとまちづくりの方向性

- (1) まちの将来イメージ
- (2) まちづくりの方向性

第4章 まちの将来イメージの実現に向けた取組推進

- (1) めざすべきまちの将来イメージの実現に向けた推進体制
- (2) 取組推進ロードマップ案

南海電気鉄道株式会社・大阪狭山市・富田林市
令和7(2025)年4月

第1章 はじめに

(1) 背景と目的

金剛駅は大阪狭山市域に位置し、大阪狭山市と富田林市の行政界に隣接する箇所に立地している特急停車駅であり、駅利用者の数は南海電気鉄道株式会社（以下、「南海電鉄」という。）の100駅のうち、10番目に多い駅(令和6(2024)年3月時点)となっています。また、駅前の交通広場には両市の玄関口として、各方面に向かうバス停があり、東口は金剛ニュータウンや金剛東ニュータウン方面、西口は狭山ニュータウンや泉北ニュータウン、堺市泉ヶ丘駅方面への路線バスや関西国際空港行き的高速バスが発着しているなど、大阪南部における重要な交通結節点となっています。

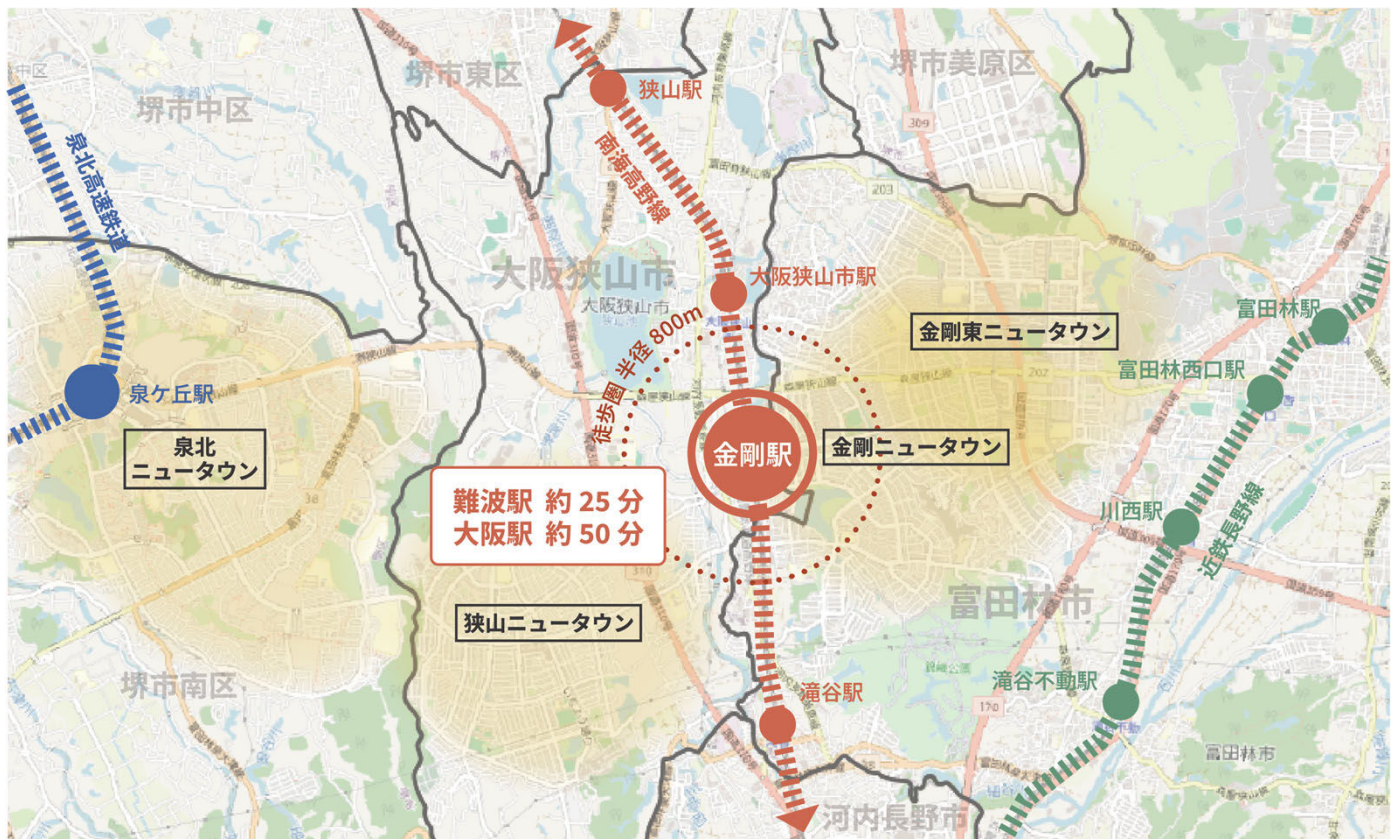
大阪狭山市では、金剛駅周辺エリア（以下、「当エリア」という。）が、「大阪のまちづくりグランドデザイン」において、主要な駅を中心に複数の大規模ニュータウンが連担する大阪高野都市軸郊外拠点エリア<泉州・南河内地域の核となるエリア>に含まれていることや、「大阪狭山市魅力ある都市空間ビジョン～都市計画マスタープラン～」において、中心市街地拠点に位置付けていること等を踏まえ、「大阪狭山市立地適正化計画魅力ある都市空間ビジョン～まちのリメイク編～」(令和7(2025)年4月1日公表)を策定し、当エリアを都市機能誘導区域（中心拠点）に設定し、多様な都市機能が集積する大阪狭山市の玄関口かつ大阪南部の拠点としての空間価値の維持・向上、広域公共交通ネットワークの強化、居心地がよく歩きたくなるまちなかの実現等を図るとしています。

富田林市では、「都市計画マスタープラン」において、金剛駅～市役所金剛連絡所周辺を都市拠点とし、商業、行政、交通結節機能等が集積する市の中心拠点として位置づけており、都市機能等の誘導による、利便性の維持・向上を方針に掲げています。

南海電鉄では、「南海グループ経営ビジョン2027」において、選ばれる沿線となることを目標に、沿線価値向上に注力したまちづくりの実現をめざしています。

今後、全国的に予測されている人口減少社会が進行する中においても、金剛駅を中心とした周辺エリアのにぎわい創出やブランド価値、並びに交通結節点としての利便性を維持・向上していくためには、大阪狭山市、富田林市、南海電鉄が連携を図りながら、行政界を越えて、一体となってまちづくりに取り組む必要があります。

本報告書は、大阪狭山市、富田林市、南海電鉄の三者による、今後の当エリアにおける鉄道沿線まちづくりに向けた基礎資料として整理したものです。



※徒歩圏800m…国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」より

(2) 関連計画等

当エリアのまちづくりに関係する関連計画における方針は以下の通りです。

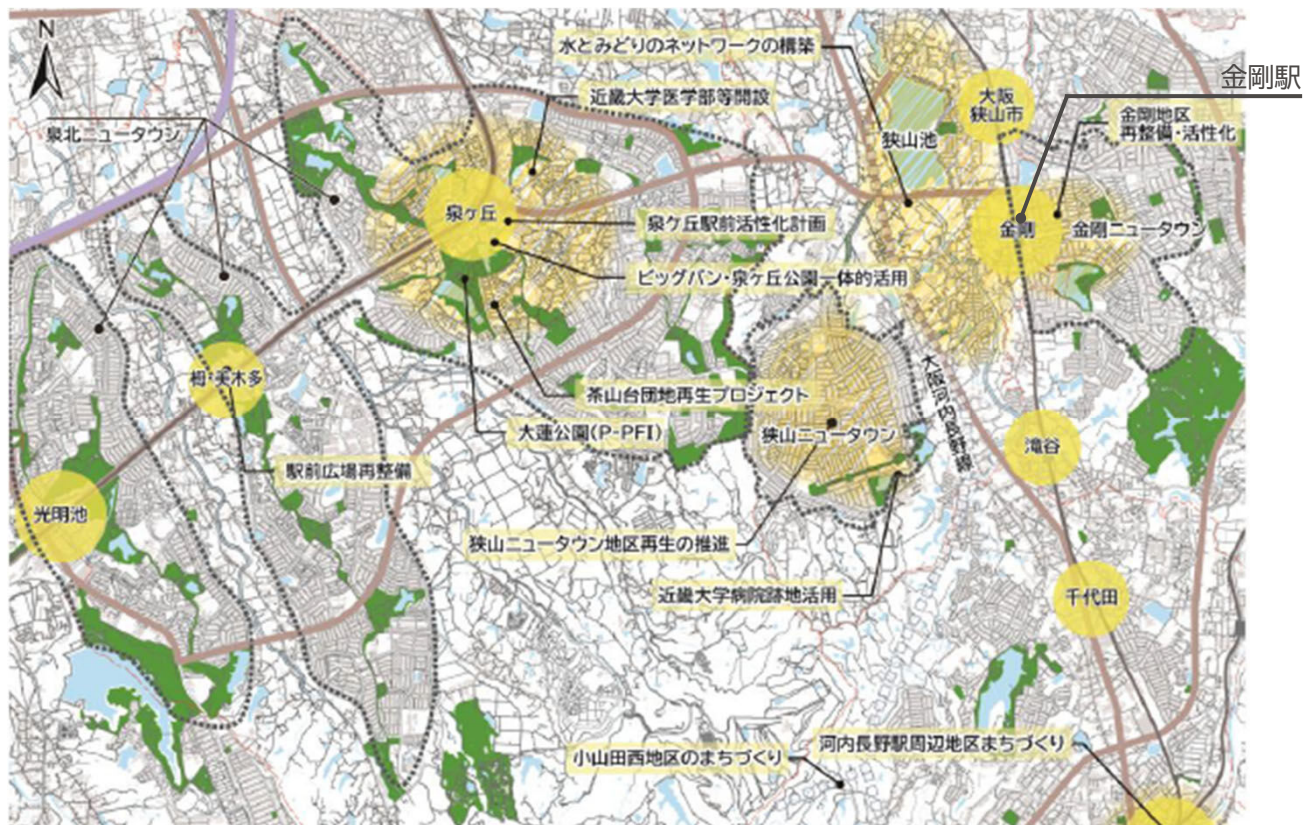
■大阪府の関連計画

大阪のまちづくりランドデザイン（令和4（2022）年12月）

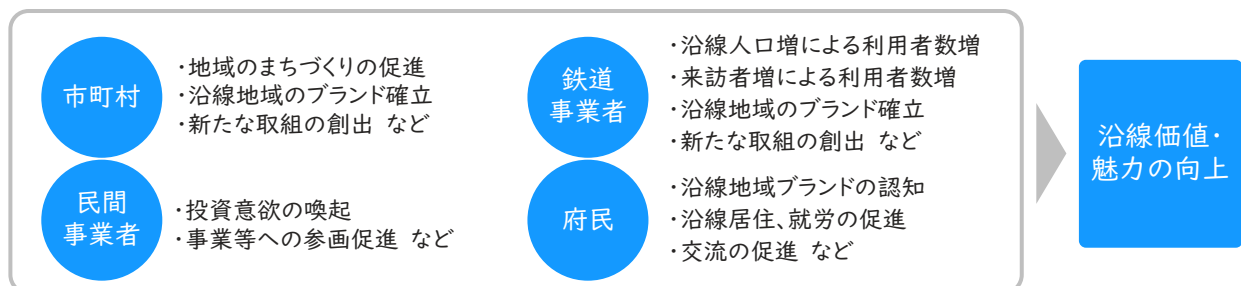
- ・主要な駅周辺や生活の中心となる場所では、商業、医療、福祉、子育て支援をはじめ、多様なライフスタイルを支える都市機能の集積を図ることが示されています。
- ・当エリアが位置する大阪高野都市軸郊外拠点エリア＜泉州・南河内地域の核となるエリア＞では、主要な駅を中心に複数の大規模ニュータウンが連担する特徴を活かし、公的資産等の活用による地域の核となる多様な都市機能の導入や、新しいモビリティの導入をはじめとしたスマートシティの推進などとともに、複数のニュータウンを一体的なエリアとしてとらえ、交通連携による各拠点間のネットワークの強化や、各種取組の連携・ノウハウの共有等を行うことにより、エリア全体において拠点性や居住魅力を高め、泉州・南河内地域の核となるエリアの形成をめざすことが示されています。

大阪のまちづくりグランドデザイン まちづくり指針（令和6（2024）年5月）

- ・沿線全体を一体的にとらえ、沿線地域の個性や強みを活かした特色ある駅周辺エリアや魅力ある生活圏を形成し、相互に連携する沿線をめざすため、沿線市町村や鉄道事業者が将来像を検討・共有し、方向性を同じくし、連携しながら沿線まちづくりを推進することが示されています。



大阪高野都市軸郊外拠点エリア<泉州・南河内地域の核となるエリア>
出典：大阪のまちづくりグランドデザイン（大阪府・大阪市・堺市）



鉄道沿線まちづくりの取組効果

出典：大阪のまちづくりグランドデザイン まちづくり指針（大阪府・大阪市・堺市）※一部加工

■大阪狭山市の関連計画

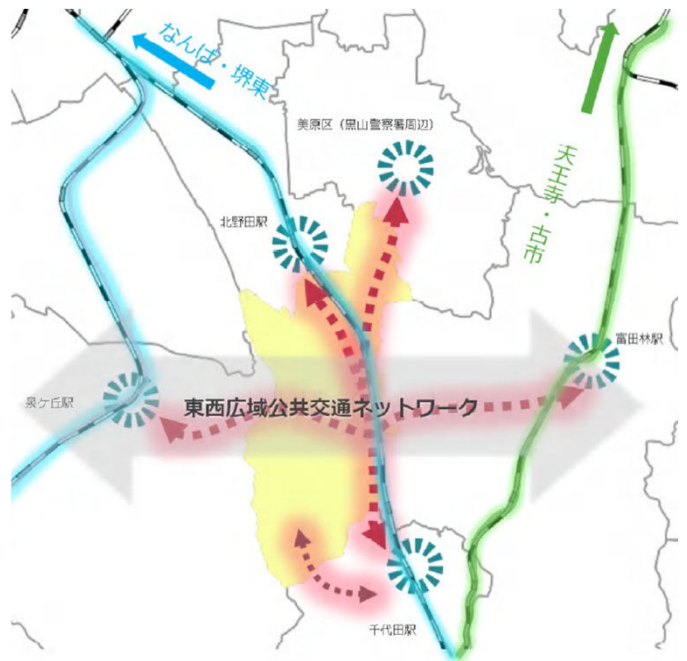
大阪狭山市魅力ある都市空間ビジョン～都市計画マスタープラン～（令和4（2022）年3月）

- 交通結節点であり商業機能等が集積している金剛駅周辺を大阪狭山市の中心市街地拠点として設定します。
- 駅東側の富田林市との連携も踏まえながら、多様な来街目的を有するエリアとして、公共公益機能、商業機能、サービス機能、都市型の居住機能等、多様な都市機能が集積するとともに、大阪狭山市の玄関口にふさわしい都市デザインや景観により、にぎわいがあり、居心地がよく歩きたくなるまちなかの実現をめざします。

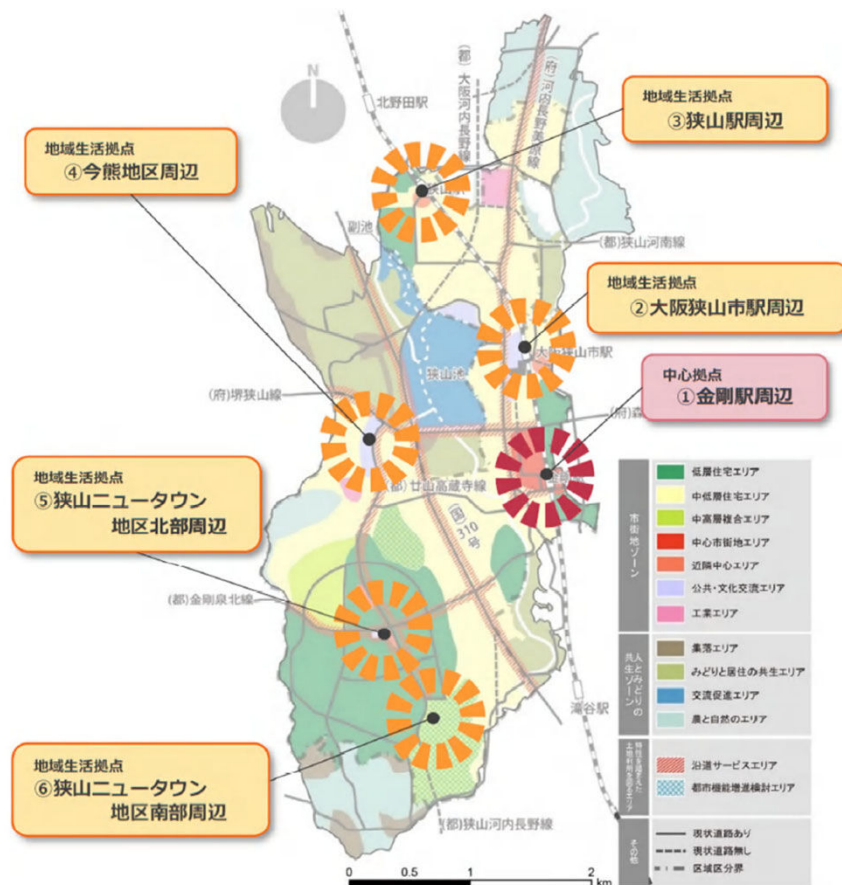
大阪狭山市立地適正化計画

魅力ある都市空間ビジョン～まちのリメイク編～（令和7（2025）年4月）

- 金剛駅周辺においては、市内居住者だけでなく多様な来街者をターゲットとして、公共公益機能、商業機能、サービス機能、都市型の居住機能等、多様な都市機能が集積する大阪狭山市の玄関口かつ大阪南部の拠点としての空間価値の維持・向上をめざし、都市機能誘導区域の設定や誘導施設を位置づけ、中心市街地エリアとしての空間形成を図ります。
- 当エリアを中心に、複数の大規模ニュータウン（狭山ニュータウン、泉北ニュータウン、金剛ニュータウン）が連担する特徴を活かし、堺市、富田林市、公共交通事業者をはじめとする関係団体等と連携した取り組みの展開やノウハウの共有等を進め、広域エリアの核となる多様な都市機能の導入、交通結節点としての機能・空間価値の向上、広域公共交通ネットワークの強化等を促進し、広域エリア全体の拠点性や居住魅力の向上をめざすとともに、当エリアが大阪南部の核となるよう拠点形成を図ります。
- 人びとの回遊や滞在を生み出すため、居心地がよく歩きたくなるまちなかの実現を図ります。



大阪狭山市と他市を結ぶ主な広域公共交通ネットワークのイメージ
（大阪狭山市立地適正化計画）



拠点形成の方針（大阪狭山市立地適正化計画）

■富田林市の関連計画

富田林市都市計画マスタープラン（令和7(2025)年1月時点修正）

- 都市拠点である南海金剛駅～市役所金剛連絡所周辺においては、日常生活における利便性の維持・向上のため、都市機能の誘導について検討するとともに、その周辺における居住の誘導についても併せて検討します。
- 利便性の高い公共交通ネットワークを形成するために、南海金剛駅においては、鉄道とバス、バス相互の乗継利便性の向上を図ります。

富田林市立地適正化計画（令和5(2023)年3月）

- 金剛地区については、人中心のウォーカブルな空間づくりを行い、安全・安心な空間、まちなかのにぎわい等の創出をめざします。

金剛地区施設等再整備基本構想 （令和4(2022)年3月）

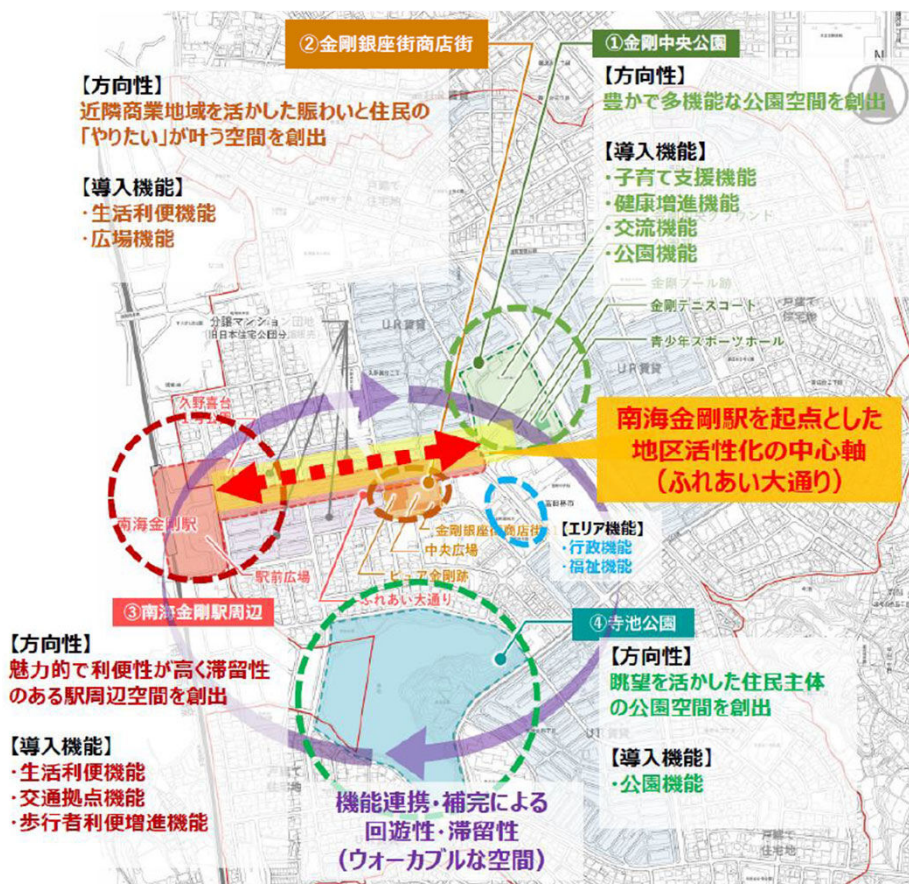
- 若者・子育て世代や高齢者等、すべての地区住民にとって魅力的で利便性の高い公共空間となるよう、南海電鉄や大阪狭山市と連携のうえ、生活利便性の向上について検討するとともに、にぎわいや多様な交流が生まれる滞留性のある空間整備についても検討します。

金剛駅周辺まちなかウォーカブルビジョン （令和7(2025)年3月）

- お気に入りの場所とそこで過ごす楽しい時間、新たな出会いと交流など、金剛地区に「目的地」が増え、多様なアクティビティ（行動・活動）がまちなかにあふれることで、暮らしの豊かさと楽しさを+（プラス）できるまちをめざします。



南海金剛駅周辺の方向性
（金剛地区施設等再整備基本構想）

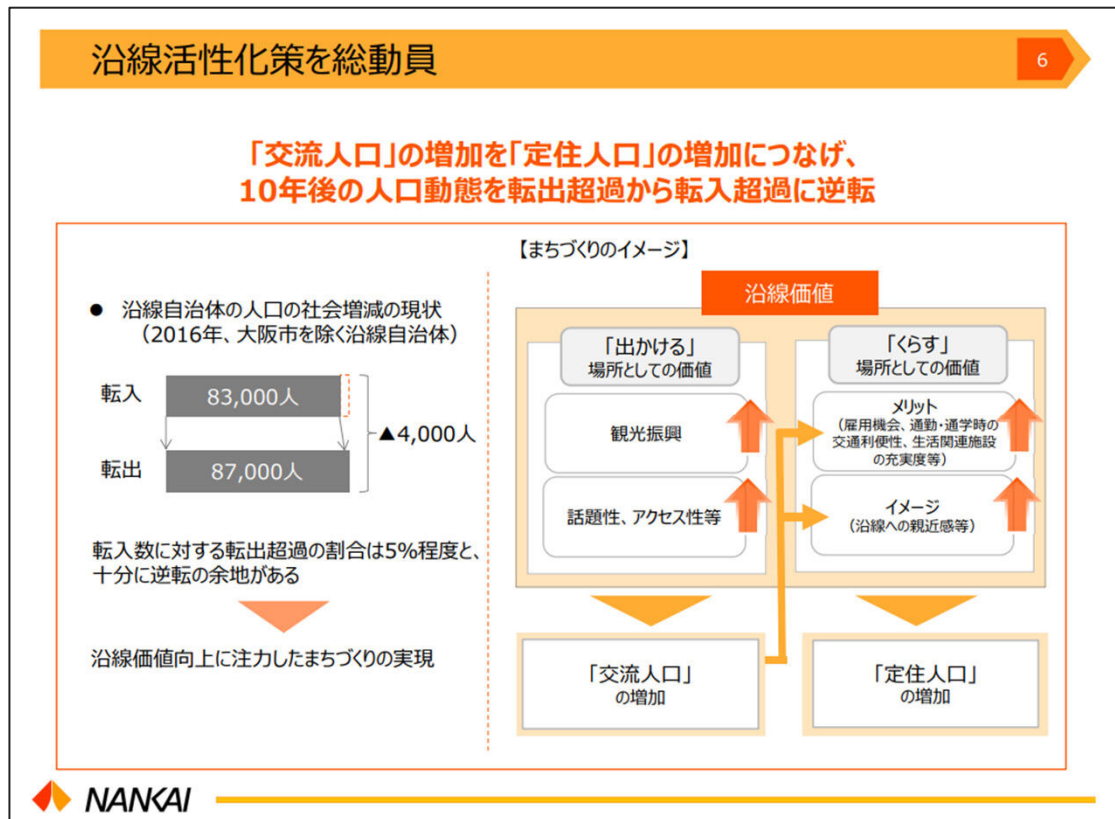


施設・エリア毎の方向性と導入機能
（金剛地区施設等再整備基本構想）

■南海電鉄の関連計画

南海グループ経営ビジョン2027（平成30(2018)年4月）

- 平成30(2018)年度～令和9(2027)年度（10年間）を「なにわ筋線開業に向け、沿線を磨く10年間」とし、事業戦略のひとつとして「選ばれる沿線づくり」を掲げています。
- 金剛駅を含む沿線各駅の「出かける」場所としての価値を高めることで「交流人口」を増加させ、将来的な「くらす」場所としての価値の向上により、「定住人口」の増加につなげることをめざした各種施策を実行することで、10年後の人口動態を転出超過から転入超過に逆転させることを目標としています。



まちづくりのイメージ（南海グループ経営ビジョン2027）

(3) 近年のまちづくりの潮流

近年では国土交通省からも取り組むべきまちづくりの視点が示されています。

駅まち空間

(駅まちデザインの手引き(令和3(2021)年9月))

- 駅まち空間とは、駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間です。
- 交通結節点や周辺の施設を、それぞれ個別にとらえるのではなく、駅・駅前広場・周辺市街地を「駅まち空間」として一体的にとらえること、そして、さまざまな関係者が「まちを良くする」視点をもって連携し、「駅まち空間」を将来の魅力的なまちづくりの中核を担う場所とするための取組が重要となります。
- 駅まち空間は、スムーズな移動や乗り換えを実現する交通結節機能としての利便性、居心地の良い空間や魅力ある景観など充実した都市環境が有する快適性、歩車の分離やバリアフリー、災害時の一時避難スペースの確保などによる安全性、地域の歴史、文化、気候、風土とも調和した、訪れる人びとが愛着を感じられるような地域性、このような機能を備えることが求められます。



求められる駅まち空間のイメージ

出典：駅まちデザインの手引き(国土交通省)

居心地が良く歩きたくなるまちづくり

(「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生(令和元(2019)年6月))

- 今後のまちづくりにおいては、コンパクト・プラス・ネットワーク等の都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成する必要があります。
- その形成により、多様な人びとの出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力・磁力の向上が内外の多様な人材、関係人口を更に惹きつける好循環が確立された都市の構築につながります。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ



「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ

出典：「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生(国土交通省)

第2章 現況と課題

(1) 両市の人口及び金剛駅利用者の動態

両市の総人口を見ると、大阪狭山市は令和6(2024)年時点まで横ばいとなっていますが、今後は減少していくことが推測されています。富田林市においては、平成12(2000)年以降は減少しており、今後も減少していくことが予測されています。また、年齢構成を見ると、両市ともに少子高齢化が進んでいくことが推測されています。

金剛駅の一日の平均乗降人員の変遷を見ると、平成7(1995)年をピークに減少傾向にあります。

金剛駅の目的別乗車・降車人員を見ると、平日の乗車人員数に占める出勤・登校目的の割合は7割近くを占めていることや、休日における一日の乗降人員数が平日の3分の1程度であることから、金剛駅は通勤・通学のために大多数に利用されていることがわかります。

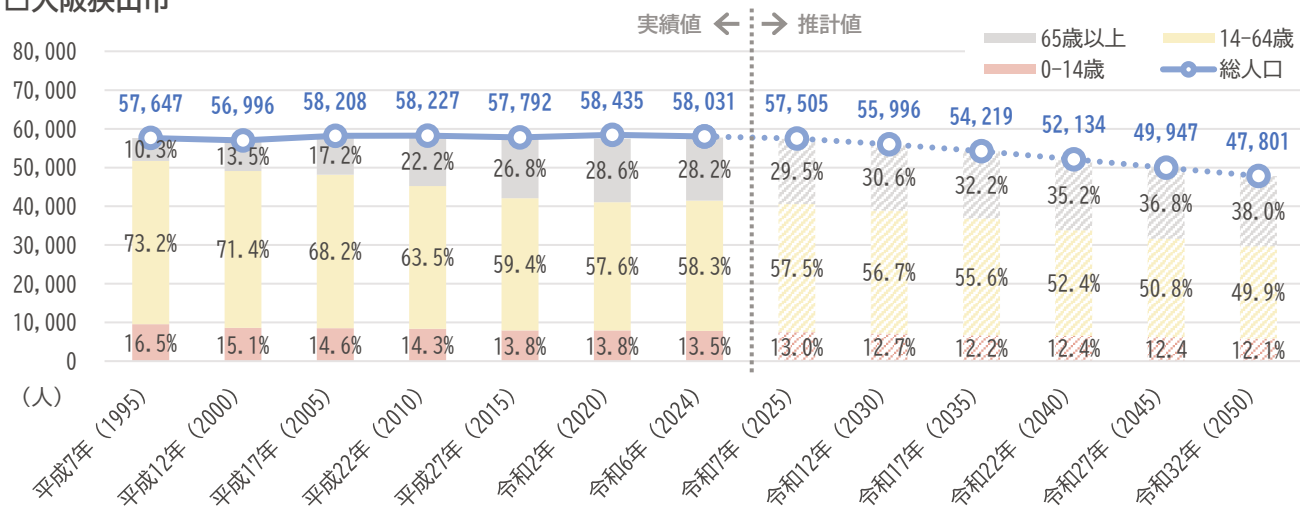
方面別の駅乗降人員割合を見ると、富田林市と大阪狭山市方面の割合が9割以上を占めていますが、両市以外に堺市やその他方面からも利用されています。

両市の交通手段別の乗降人員をみると、徒歩、バス、自動車、自転車、バイクと多様な交通手段が利用されています。中でも徒歩利用者が最も多く、次いでバス利用者が多いことから、バスネットワークにおいても、金剛駅が重要な交通結節点となっていることがわかります。

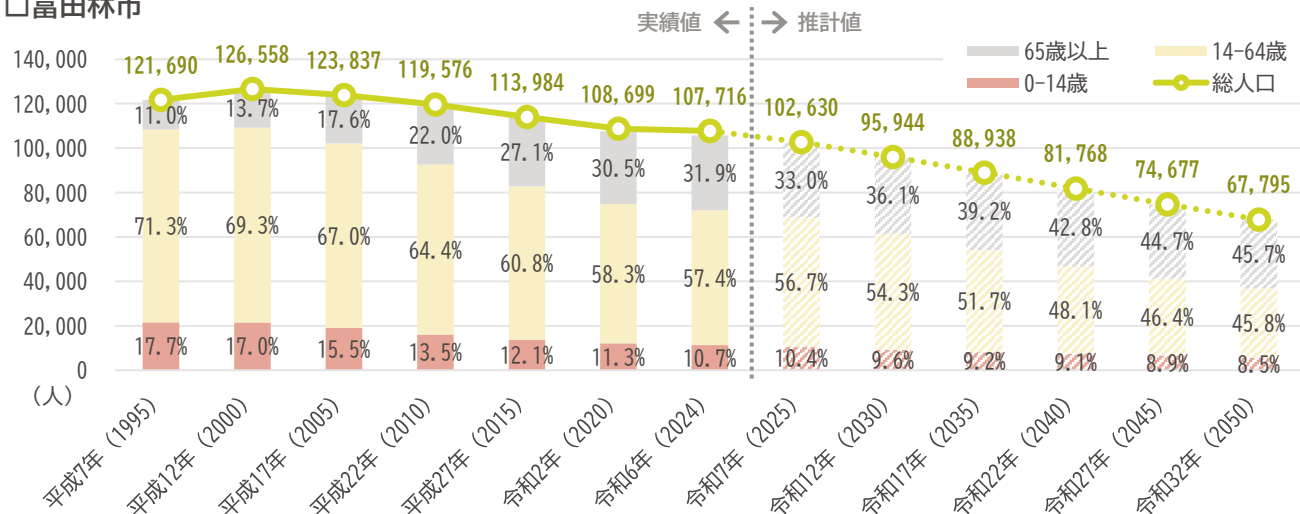
これらの状況を踏まえると、今後の人口減少や少子高齢化の影響によって金剛駅の乗降人員数が減少することが考えられ、郊外拠点エリアとしてのポテンシャルの低下や、まち全体の魅力が低下してしまうことが懸念されます。

■総人口・年齢構成

□大阪狭山市

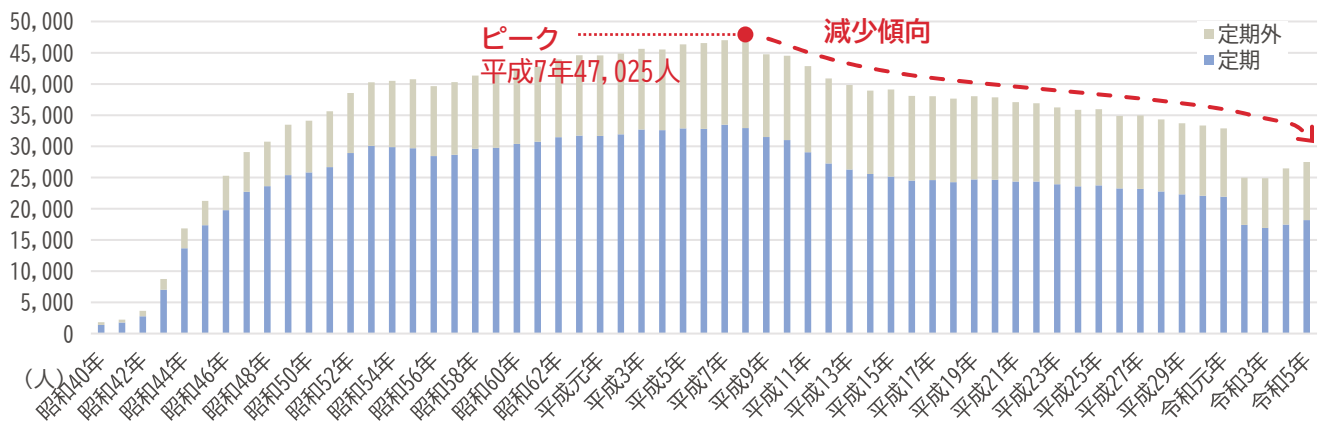


□富田林市



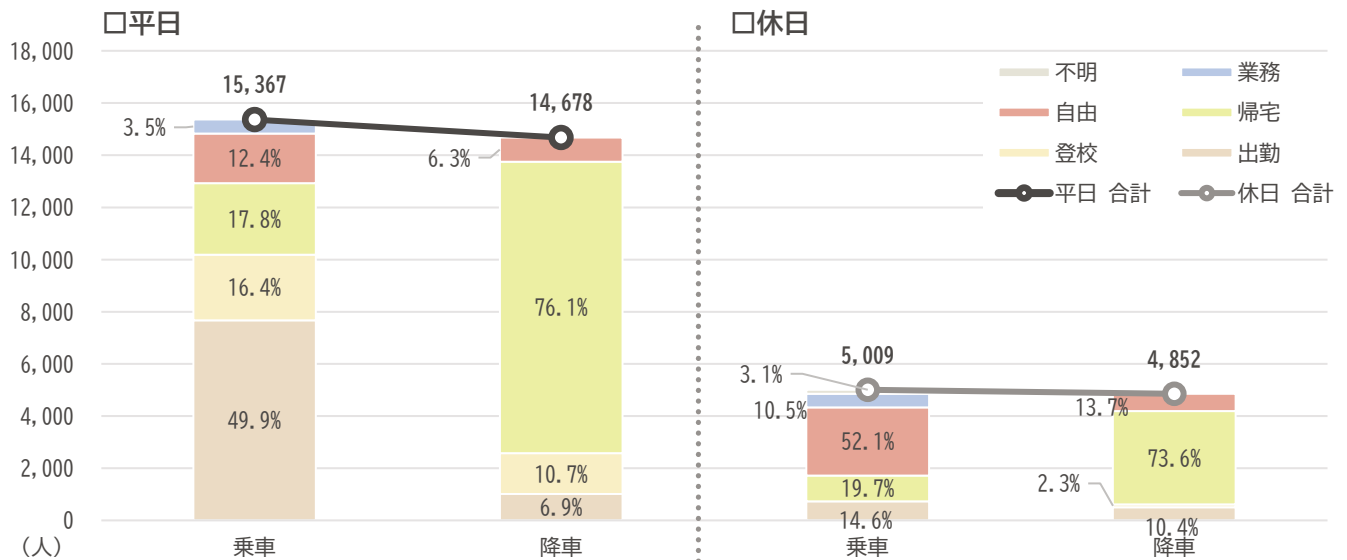
※令和7年(2025)以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計値
出典：国土数値情報、大阪狭山市HP、富田林市HP、国立社会保障・人口問題研究所

■金剛駅の一日の平均乗降人員の変遷



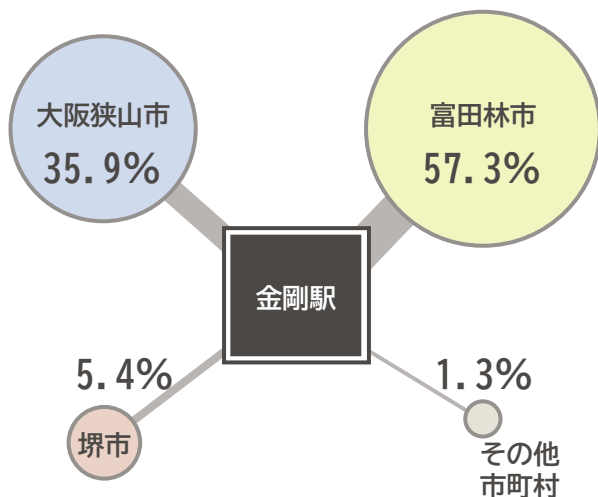
出典：南海電鉄提供データ

■金剛駅の目的別乗車・降車人員



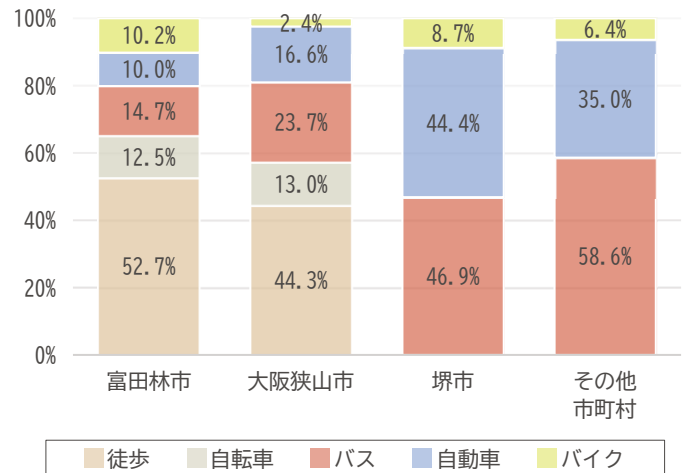
出典：令和3年度パーソントリップ調査

■方面別の駅乗降人員割合



出典：令和3年度パーソントリップ調査

■方面別・交通手段別の駅乗降人員割合



出典：令和3年度パーソントリップ調査

(2) 駅舎及び駅前商業施設

金剛駅の駅舎は竣工後約55年、駅前商業施設は竣工後約45年が経過しています。

今後想定される人口減少・少子高齢化への対策として、駅舎及び駅前商業施設においても、都市機能の誘導による賑わい創出、東口から改札階をつなぐエレベーター設置等によるアクセス性の向上の他、施設更新による利便性の向上を図る必要があります。

▽ 駅舎の様子



▽ 駅前商業施設の様子



(3) 駅前交通広場

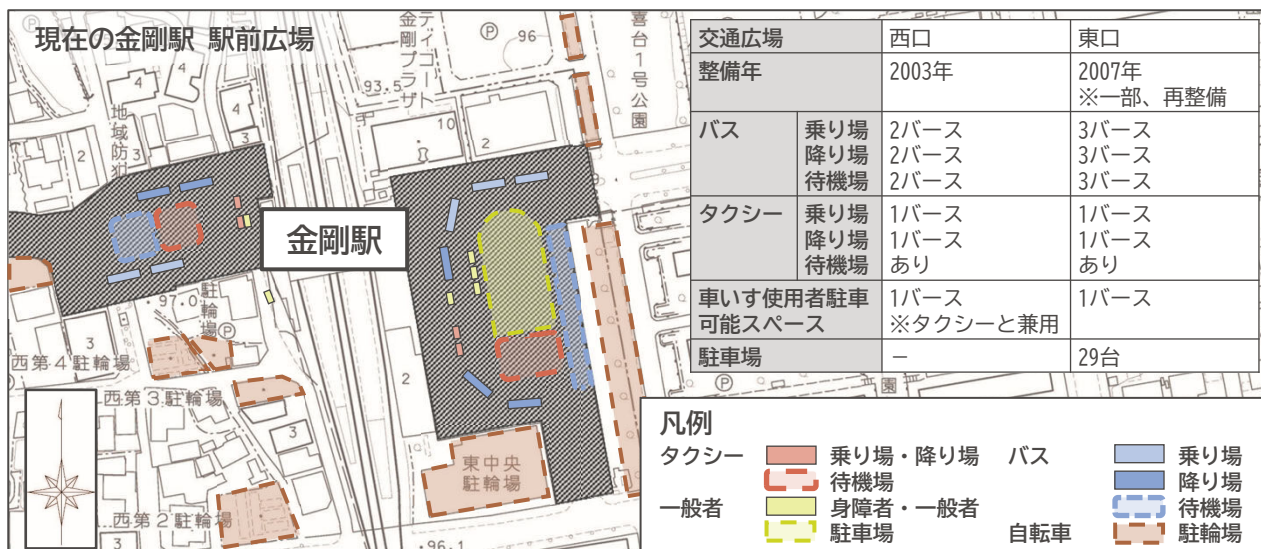
西口及び東口の駅前交通広場は、複数のバスバースや送迎用自動車の乗り入れスペース、タクシー乗り場、駐輪場等が配置されています。また、西口からは、狭山ニュータウンや泉北ニュータウン、泉ヶ丘方面への路線バスや関西国際空港行きの高速バスが、東口からは金剛ニュータウンや金剛東ニュータウン方面への路線バスが運行しているなど、広域公共交通ネットワークにおける多様な交通モードの乗り換えを行うための重要な交通結節点となっています。

一方で、整備当初以降の社会潮流の変化への対応や近年のニーズに対応するためには、これら交通結節点の利便性の維持・向上に加え、人がゆっくり時間を過ごせるような空間の確保、歩きたくなるまちなかの実現をめざした駅まちづくりを進める必要があります。

▽ 金剛駅西口の様子



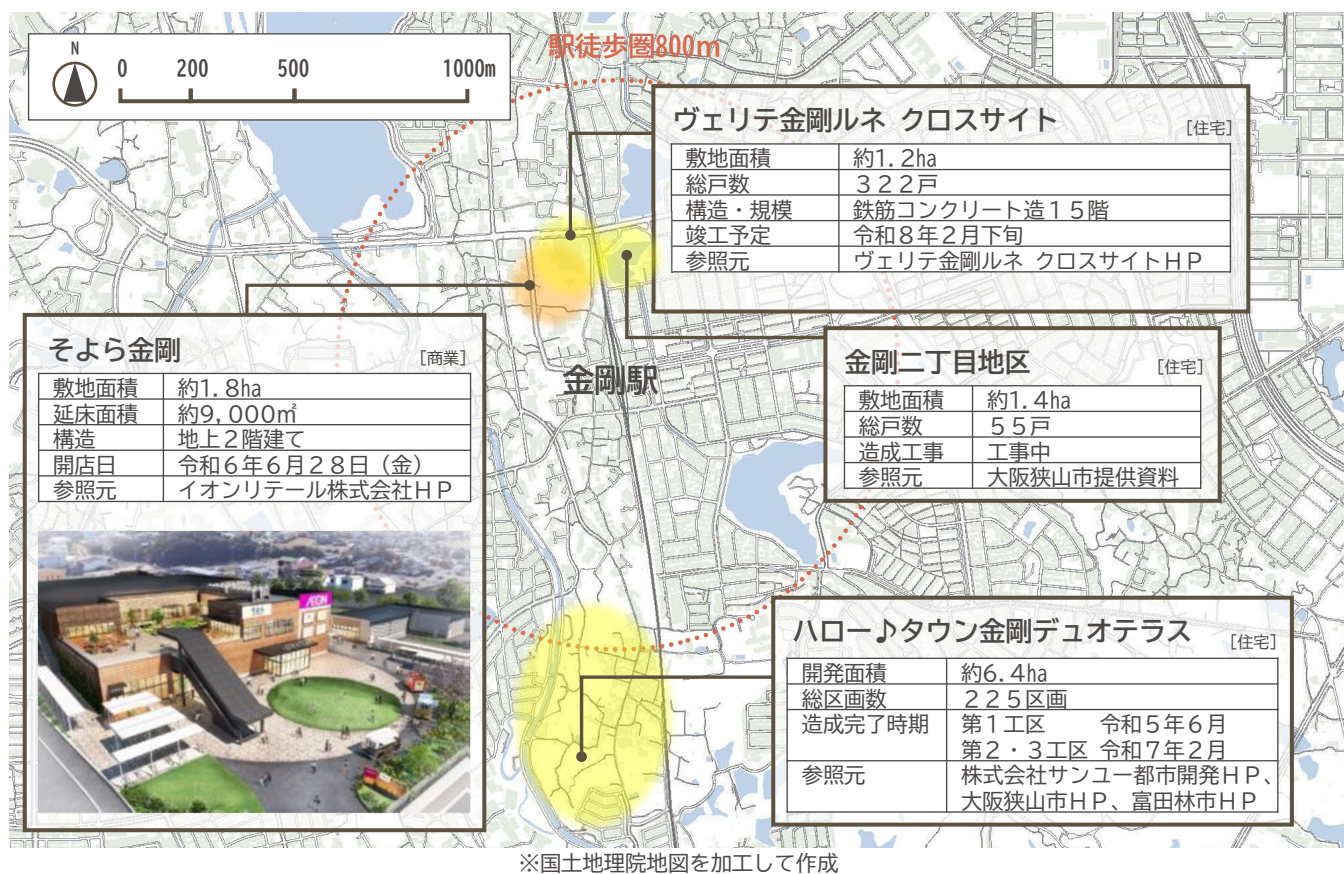
▽ 金剛駅東口の様子



(4) 駅周辺の開発動向

当エリアの周辺において、ショッピングセンターや多くの住宅開発が進んでいます。このような開発によって、利便性の向上や新規居住者の増加が期待でき、当エリアの価値向上につながる可能性があると考えられます。

■駅周辺の開発状況



(5) 課題の整理

これらの現況を踏まえた課題を以下の通り整理します。

<課題1 都市機能誘導によるにぎわいや多様な交流が生まれる空間の創出>

人口減少や少子高齢化が予測される中、郊外拠点エリアとしてのポテンシャルを活かし、関連計画等で示すさまざまな「拠点」としてのエリアを形成するためには、都市機能の更新や導入により、にぎわいや多様な交流が生み出される空間の創出が必要です。

<課題2 広域的ネットワークにおける交通結節点機能の維持・向上>

金剛駅は広域的な交通結節点という重要な役割を担っていることから、泉ヶ丘駅と富田林駅を含めた東西方向の広域公共交通ネットワーク拠点や交通結節点としての利便性を将来に渡り維持・向上していく中で、駅周辺施設のバリアフリー化やユニバーサルデザインの導入、東口と西口のアクセス性の向上など、だれもが利用しやすい公共交通機関の乗り換え環境や空間の形成を進める必要があります。

<課題3 駅まち空間としてのまちづくりの継続的な推進>

都市機能の誘導によるにぎわいや多様な交流が一過性のものとなることなく、さまざまな環境の変化に対応しながら、官民連携により継続して推進していく必要があります。

第3章 まちの将来イメージとまちづくりの方向性

(1) まちの将来イメージ

まちの将来イメージ

集まる魅力、広がるにぎわい 大阪南部の生活・交流・交通拠点

公共交通ネットワークの利便性向上とともに、都市機能の更新や誘導によって、当エリアが魅力的且つ生活する上で必要な場所となることで、通勤や通学目的での利用もさることながら、当エリアでの滞留を目的として訪れた人びとがそれぞれの時間を過ごすことによって創出されたにぎわいや交流が、当エリアを中心として広がることで、人びとから「住みたい」「訪れたい」と思われる地域になることをめざします。

■ 大阪府の関連計画

- ・大阪のまちづくりグランドデザイン
- ・大阪のまちづくりグランドデザイン
まちづくり指針

■ 大阪狭山市の関連計画

- ・大阪狭山市魅力ある都市空間ビジョン
～都市計画マスタープラン～
- ・大阪狭山市立地適正化計画
魅力ある都市空間ビジョン～まちのリメイク編～ など

■ 富田林市の関連計画

- ・富田林市立地適正化計画
- ・金剛地区施設等再整備基本構想 など

■ 南海電鉄の関連計画

- ・南海グループ経営ビジョン2027

■ 社会・都市をめぐる潮流

- ・駅まち空間
- ・居心地が良く歩きたくなるまちづくり

■ 現状の課題（第2章より）

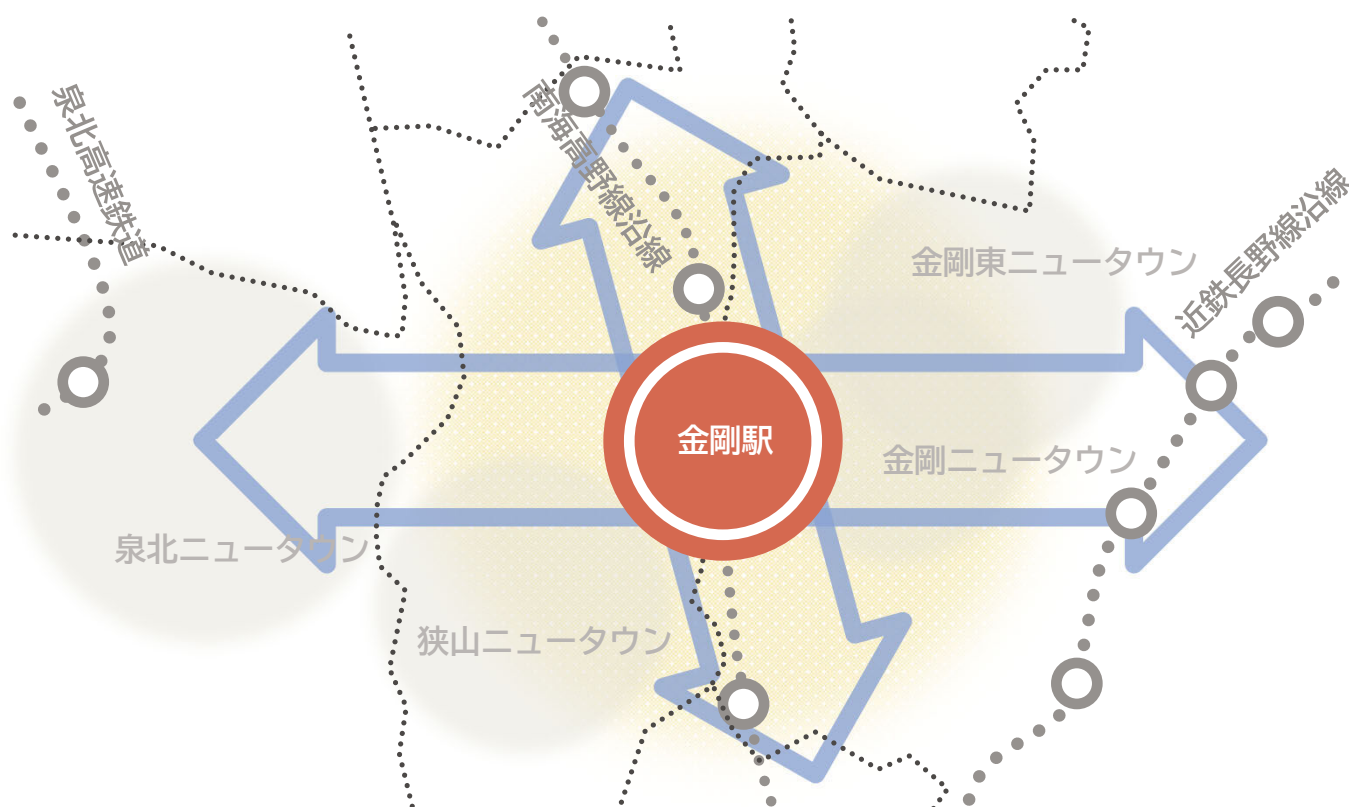
- ・都市機能誘導によるにぎわいや多様な交流が生まれる空間の創出
- ・広域的ネットワークにおける交通結節点機能の維持・向上
- ・駅まち空間としてのまちづくりの継続的な推進



当エリアのまちの将来イメージ（東口）

(2) まちづくりの方向性

まちの将来イメージの実現に向けたまちづくりの方向性を整理します。



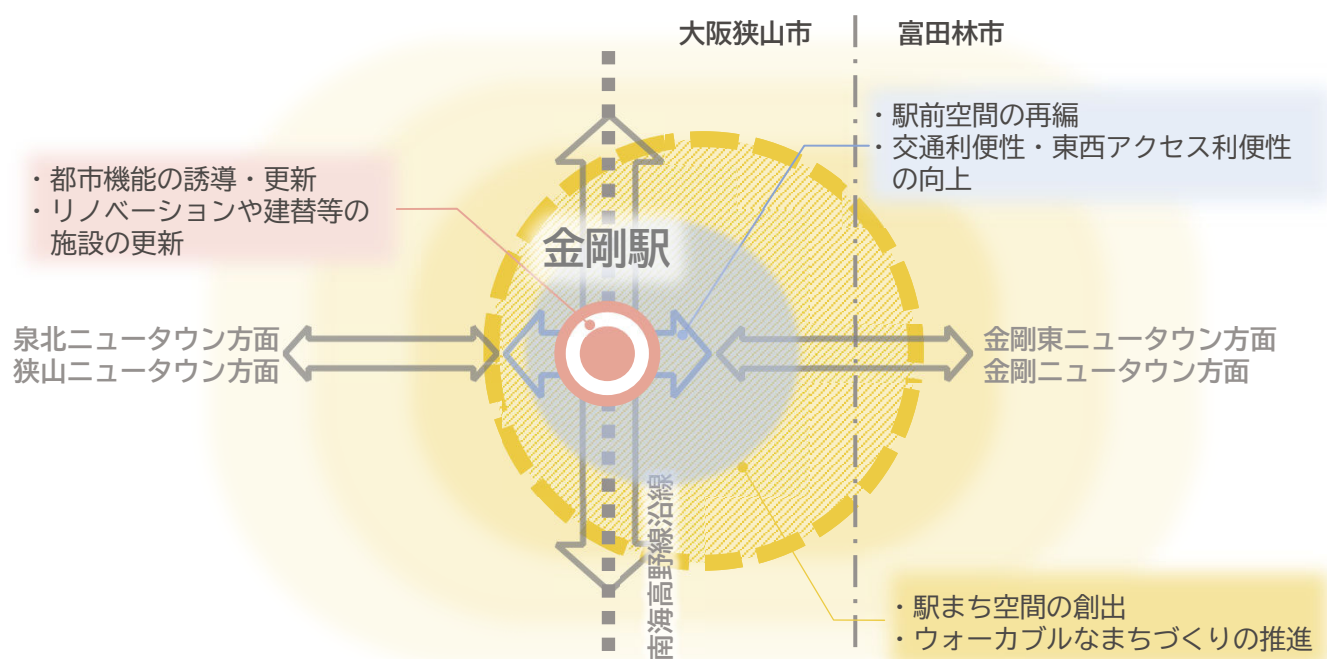
まちづくりの方向性のイメージ

第4章 まちの将来イメージの実現にむけた取組推進

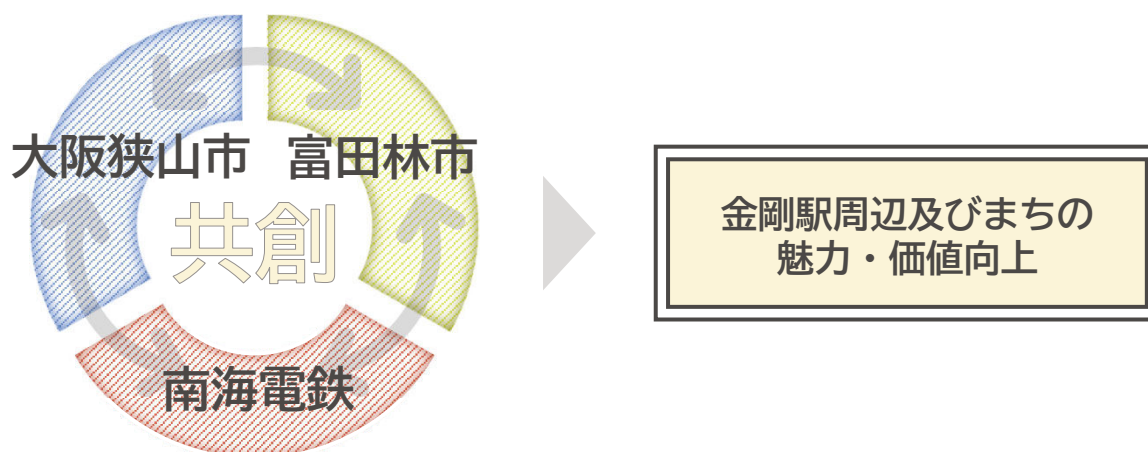
(1) めざすべきまちの将来イメージの実現に向けた推進体制

特急停車駅の金剛駅は、大阪南部の重要な交通結節点であり、大阪狭山市、富田林市、南海電鉄それぞれにおいて、重要な位置付けとなっている駅であることから、当エリアの魅力・価値向上に向けたまちづくりの推進にあたっては、三者が個々に取組を進めるのではなく、共に当エリアの課題や将来イメージを共有しながら、一体となったまちづくりを検討していく必要があります。特に、金剛駅及び東口の交通広場については、大阪狭山市域に位置するものの、富田林市民も多く利用していることから、大阪狭山市及び富田林市の住民ニーズや駅利用者のニーズを把握しながら、駅前商業施設をはじめとする都市機能の更新・誘導を含めた駅まち空間を創出するためには、市域をまたいで、官民が一体となったまちづくりを進めることが効果的です。また、「大阪のまちづくりグランドデザイン まちづくり指針」にあるように、広域的な視点から、鉄道沿線のまちづくりを進めるためには、大阪府等との連携・協力体制を構築することも、まちの将来イメージを実現するうえで重要です。

■市町村の行政界を越えて連携する取組イメージ



■当事業の推進体制



(2) 取組推進ロードマップ案

取組の推進に向けては、各種、連携調整を行いながら、具体的な取組の内容や手法等の検討を進める必要があります。以下の推進手順を基本としながら、官民一体となった検討を推進していきます。

