



過去二年間の 勉強会ふりかえり

平成30年7月10日（火）

稲沢市都市計画課



1 国府宮駅周辺再整備の 必要性とコンセプト

(1) 上位計画における駅周辺の位置づけ

(2) 現状から見たまちの課題

課題 (3) 市民・駅利用者意識から見たまちの課題
(アンケート結果)

(4) 交通実態調査から見た課題

(5) 国府宮駅周辺再整備のコンセプト

(1) 上位計画における駅周辺の位置づけ

① 稲沢市都市計画マスタープランなどの上位計画

- 公共交通の利用者や地域住民の暮らしを支える商業、文化、医療・福祉、教育・行政などの都市機能が立地する中心商業地
- 人が集い、触れ合い、にぎわいのあるまちの創出
- 拠点を結ぶ緑の都市軸の形成（中大通線の歩道機能の強化、街路樹整備等）
- 歴史と緑の都市資源の活用（尾張大國霊神社の境内林、桜並木等の保全）

【都市計画マスタープランの基本理念】

【将来都市構造図】

歴史・自然とともに、都市活力・産業活力あふれる市民参加の都市づくり

<4つのキーワード>

歴史・景観

都市活力

産業活力

安全・安心

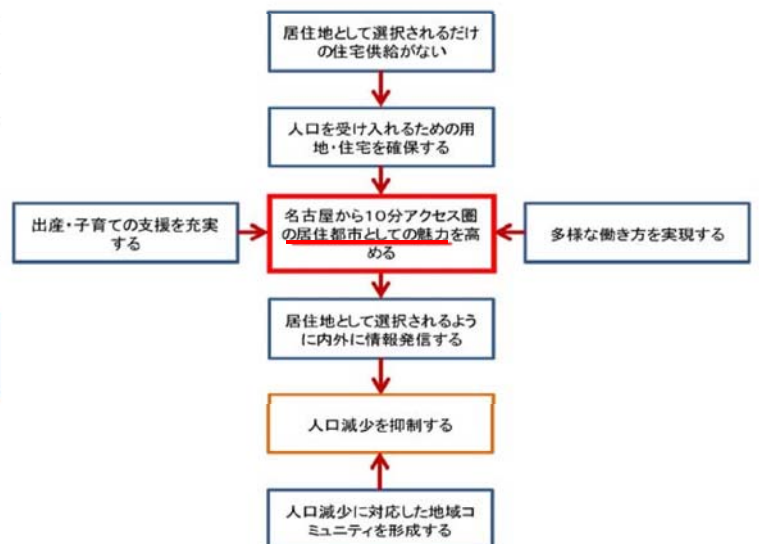
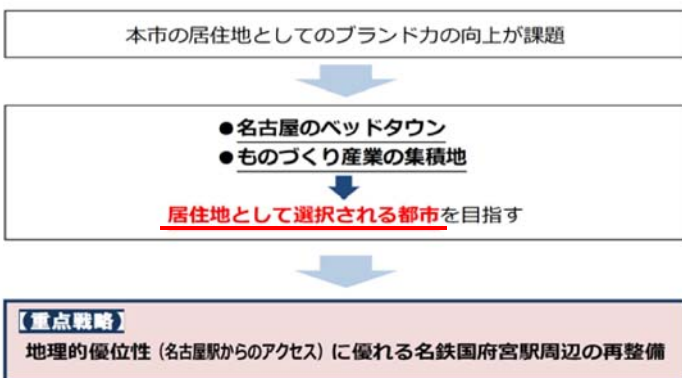


(1) 上位計画における駅周辺の位置づけ

② 稲沢市まち・ひと・しごと創生総合戦略

【課題と方向性】

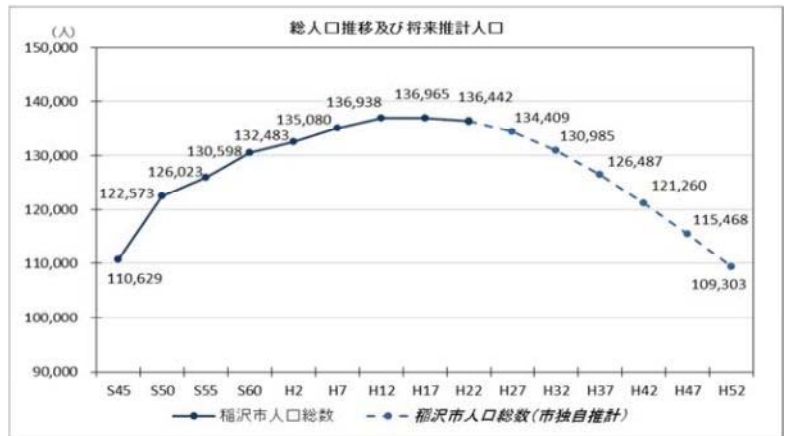
【重点戦略の方向性】



(2)現状から見たまちの課題

■都市機能の集積、交通結節機能の向上など利便性の向上による人口集積

人口減少が予測される中で都市の活力を高めるためには、**リニアインパクトもありさらにポテンシャルが高まる国府宮駅周辺**において、**生活に必要な都市機能を集積させ、交通結節機能を向上させること**により、より住みよい街にしていく必要がある。

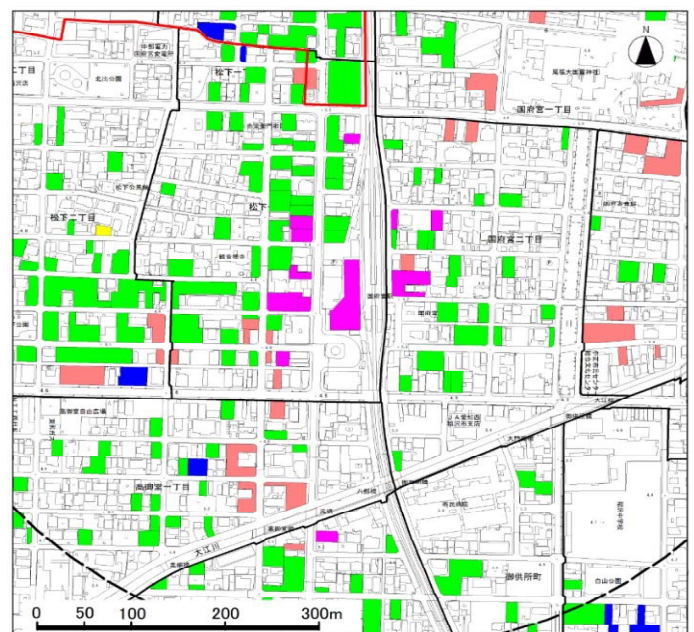


	平成 22 年 (2010 年)	平成 52 年 (2040 年)	増減
市人口	136,442 人	109,303 人	-20%

(2)現状から見たまちの課題

■低未利用地の解消、土地の高度利用による人口、都市機能の受け皿づくり

流入人口の増加を図り、都市の活力を高めるためには、**低未利用地の有効活用と土地の高度利用**により、新たな住宅建設や都市機能の誘導を支援する必要がある。



凡例
 ■店舗駐車場
 ■時間貸
 ■月極貸
 ■会社駐車場
 ■マンション駐車場
 ○国府宮駅500m
 □町丁目界
 □市街化区域

駐車場の分布状況図
 (2016年10月時点 現地調査)

(2)現状からみたまちの課題

■歴史と緑の都市資源の活用による快適な都市空間の形成

周辺には尾張大國霊神社の境内や参道等の**歴史的資源**や県内第1位を誇る**植木産業**がある。流入人口や交流人口を増やすとともに、地場産業を振興するために、これらの資源を活用し、**住み続けたい街、行ってみたい街**を造っていく必要がある。

●天下の奇祭「はだか祭」



日本三大奇祭に数えられるはだか祭。その起源は約1240年前の奈良時代にさかのぼります。「はだか祭」として知られるこの祭りは、正しくは「禊追神事（なおいしんじ）」といい、尾張国司が悪疫退散を祈願する厄払いを、尾張大國霊神社（国府宮神社）で行ったのが発祥の由来です。

旧暦正月13日、はだか祭が行われる国府宮神社一帯は祭りの興奮に包まれます。神社参道では神男（しんおとこ）に触れて厄を落とそうと数千人の裸男がもみ合います。

■県内の市町村別緑化木生産面積（H27年度）

1位 稲沢市	303 ha
2位 西尾市	65 ha
3位 一宮市	16 ha
4位 豊橋市	14 ha
愛知県計	413 ha

■県内の市町村別緑化木生産本数（H27年度）

1位 稲沢市	15,563.6 千本
2位 西尾市	4,142.6 千本
3位 一宮市	878.4 千本
4位 豊橋市	414.6 千本
愛知県計	21,529.5 千本

■緑化木生産者数・シェアの比較

	生産者数(戸)	シェア(%)
一宮市	240	12.2
江南市	13	0.7
稲沢市	1,438	72.9
大口町	1	0.1
愛西市	32	1.6
あま市	18	0.9
岡崎市	6	0.3
西尾市	202	10.2
知立市	1	0.1
豊橋市	18	0.9
豊川市	2	0.1
県計	1,971	100.0

(資料:緑化木生産状況・需要動向調査結果 H28.3 愛知県)

(2)現状からみたまちの課題

■本格的な高齢化に備えた駅舎、道路等のバリアフリー化

人口の高齢化が進む中、住み続けたい街、行ってみたい街を造っていくためには、**駅舎、道路等のバリアフリー化**を一層進め、快適な移動を確保する必要がある。また、国府宮駅では、駅端末交通手段として自転車、徒歩の利用が多く、**自転車や歩行者が通行しやすい街づくり**が必要になる。

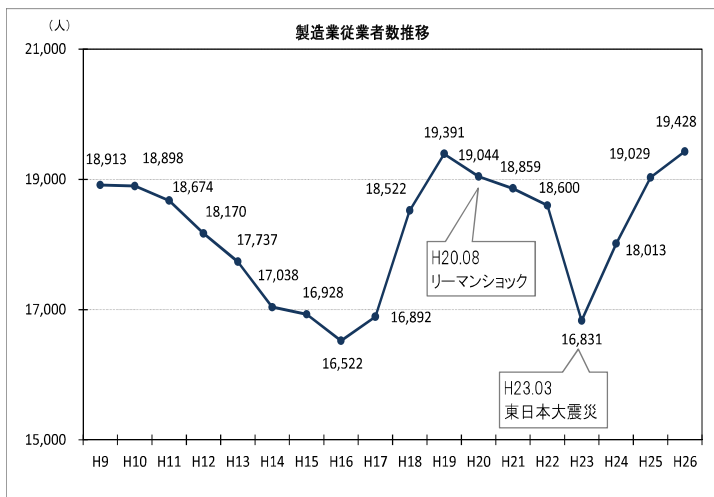


	平成 22 年 (2010 年)	平成 52 年 (2040 年)	増減
市高齢化率	21.4%	36.2%	+14.8%

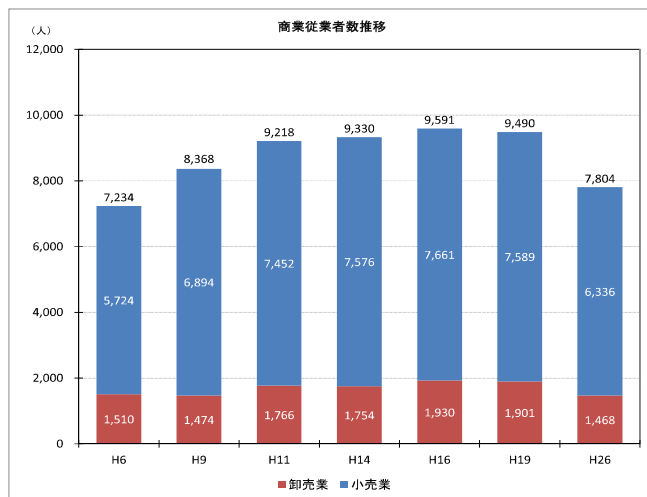
(2)現状から見たまちの課題

■交流の場の形成によるまちの賑わい、新たな雇用の場の創出

従業者数の減少によるまちの賑わいの喪失を防ぐため、雇用の場の確保が必要である。植木、造園等の地場産業を活かした街づくりを進めるとともに、**新たな雇用の場を創出**していく必要がある。



(工業統計調査、経済センサスー活動調査)



(商業統計調査)

(2)現状から見たまちの課題

■駅利用者数に見合った賑わいの創出

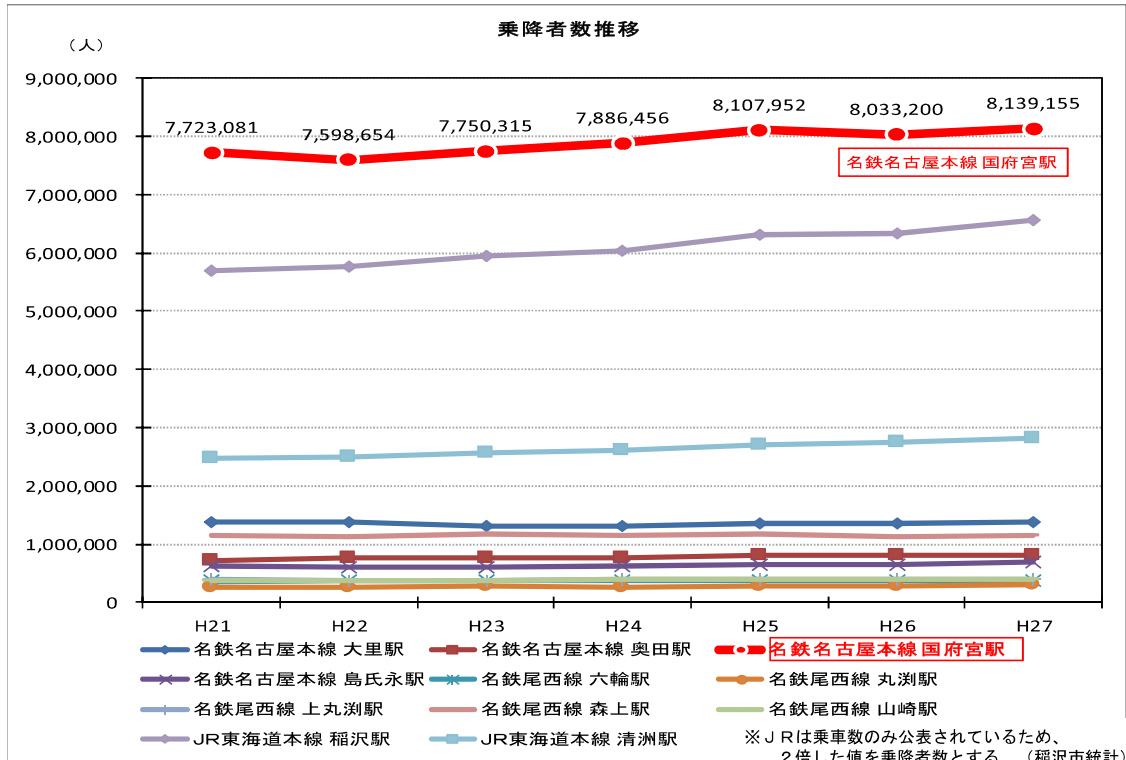
駅前広場に求められる役割は時代とともに変化してきており、従来の交通結節機能(特に車両の交通処理機能)を重視した駅前広場にとどまらず、公的空間の民間利用を積極的に行えるような工夫などにより、人が集まり賑わいを生む空間の創出が求められている。

稲沢市内にはJR、名鉄を合わせて鉄道駅が11駅あるが、それらの中でも名鉄国府宮駅は全列車停車駅であることもあり、乗降者数は本市で最も多く**約800万人**で、平成22年以降増加傾向にあるが、乗降者数の割に駅前広場の規模は小さく、賑わいも少ないことから、**駅乗降者数に見合った駅前広場を整備するとともに賑わいを生む空間を創出**していく必要がある。

(2)現状から見たまちの課題

【参考:類似駅等の乗降者数(H27)】

- 名鉄常滑線太田川駅:6,384,277人(連続立体交差事業、再開発事業等により整備された駅)
- 名鉄犬山線犬山駅:3,069,654人(国宝級の観光資源(犬山城)の最寄駅)
- 名鉄犬山線岩倉駅:8,684,985人(近隣で乗降者数の近い駅)



(3)市民・駅利用者意識から見たまちの課題(アンケート結果)

調査対象及び調査方法

種別	対象者	調査方法	調査時期
市民アンケート	稲沢市民から無作為に抽出	郵送にて配布 回収	平成28年12月8日発送
駅利用者アンケート(平日)	国府宮駅乗降客	配布は手渡し、 回収は郵送	平成28年12月9日(金) 6:30~9:30、11:00~14:00に配布
駅利用者アンケート(休日)	国府宮駅乗降客	配布は手渡し、 回収は郵送	平成28年12月11日(日) 7:00~10:00、11:00~14:00に配布

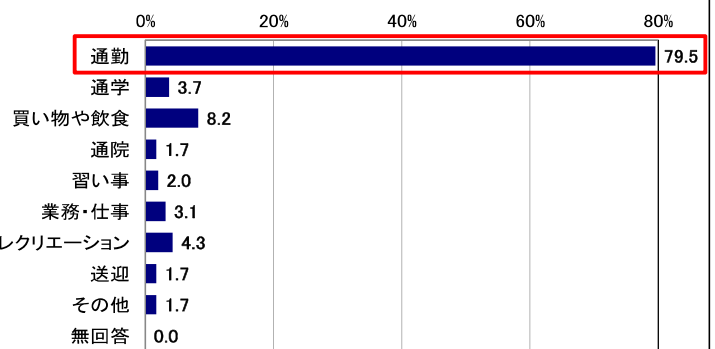
配布数と回収結果

種別	配布数	回収数	回収率
市民アンケート	1,500	681	45.4%
駅利用者アンケート(平日)	900	359	39.9%
駅利用者アンケート(休日)	900	290	32.2%
合計	3,300	1,330	40.3%

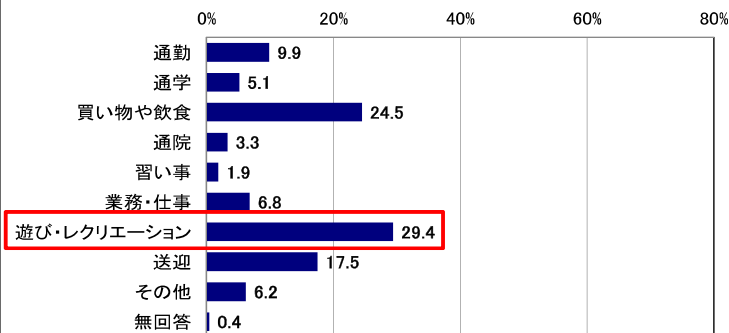
問5 国府宮駅の利用目的

- ・無作為に抽出した市民を対象としたアンケートでは、国府宮駅の利用目的で一番多いのは「遊び・レクリエーション」であり、以下、「買い物や飲食」、「送迎」、「通勤」となっている。
- ・平日の駅利用者は「通勤」目的が約80%
- ・休日の駅利用者は「通勤」目的が約45%、「遊び・レクリエーション」が約16%

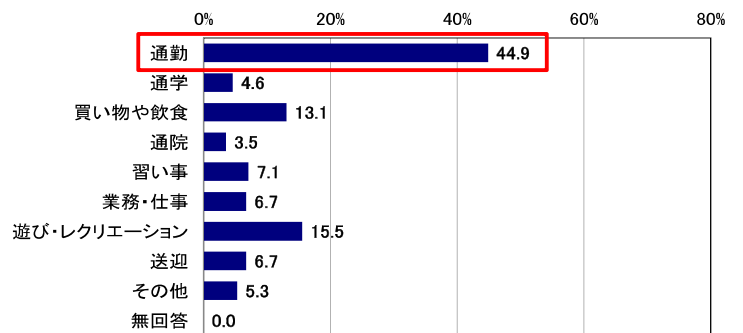
駅利用者（平日）



市民



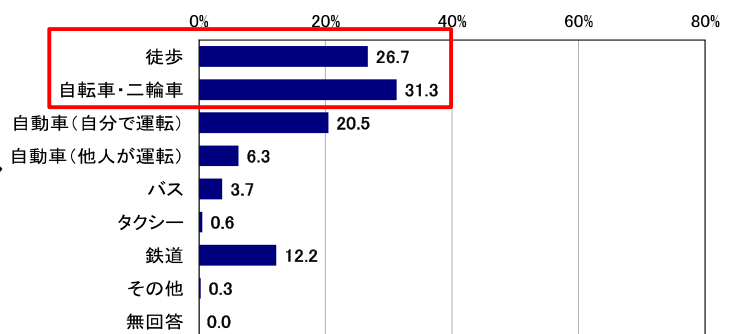
駅利用者（休日）



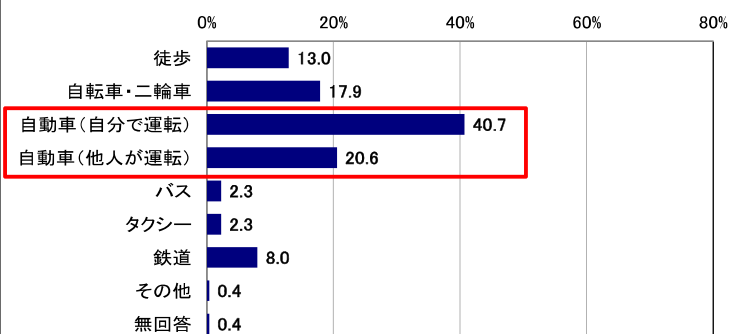
問6 国府宮駅までの交通手段

- ・市民アンケートでは、「自動車(自分で運転)」が約41%で駅利用者比べて多い。居住地が国府宮駅から遠い回答者も多かったためと考えられる。
- ・駅利用者アンケートでは「徒歩」や「自転車・二輪車」の割合が大きく、両者を合わせた割合は、平日が約58%、休日が約54%
- ・パーク&ライドを行っていると思われる「自動車(自分で運転)」は、平日で約21%、休日で約23%
- ・キス&ライドを行っていると思われる「自動車(他人が運転)」は、平日で約6%、休日で約11%

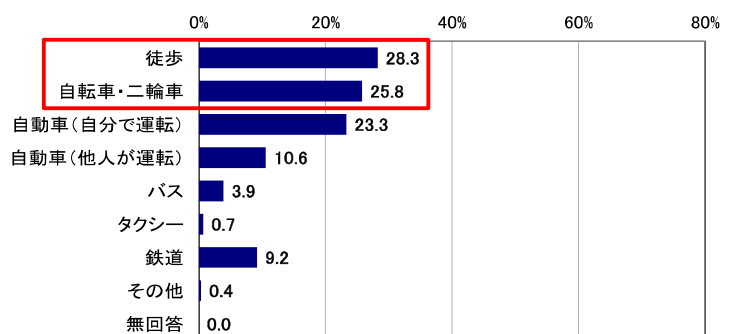
駅利用者（平日）



市民



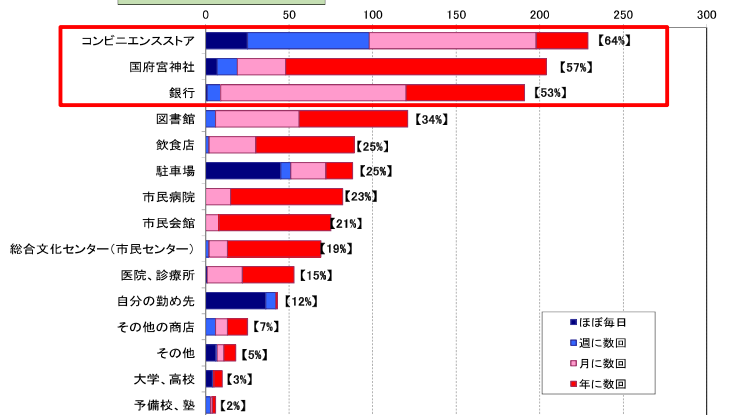
駅利用者（休日）



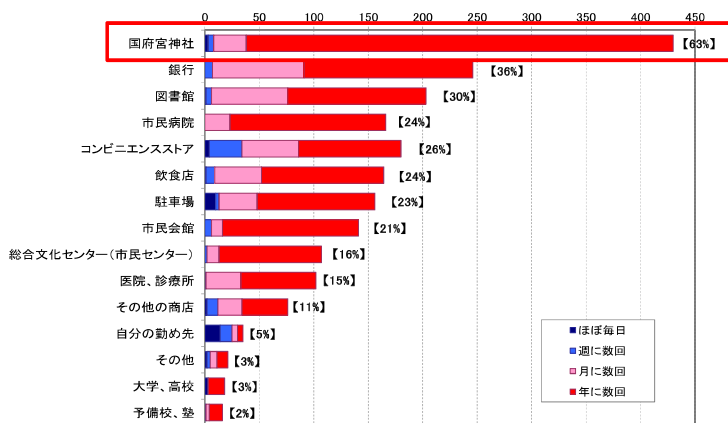
問9 国府宮駅周辺の施設の利用頻度

- 市民アンケートでは、すべての頻度の合計は「国府宮神社」が最も多く、月に数回以上では「銀行」、「コンビニエンスストア」、「図書館」が多い。
- 駅利用者は、市民と比べて「コンビニエンスストア」、「銀行」という回答が多い。

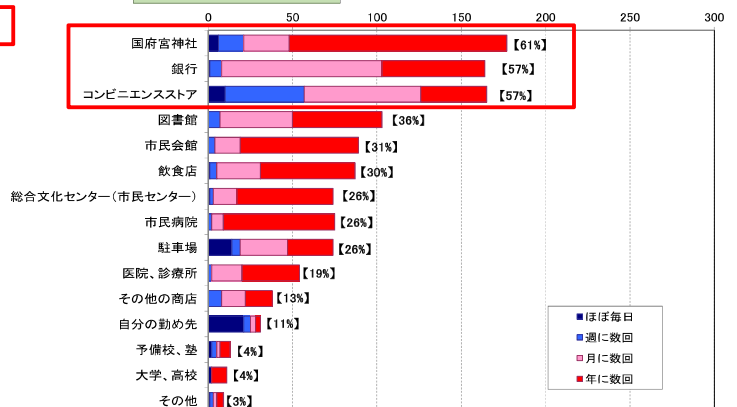
駅利用者（平日）



市民

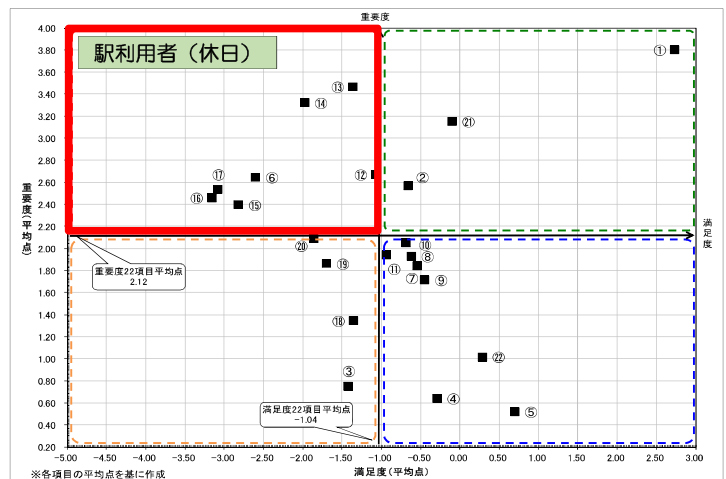
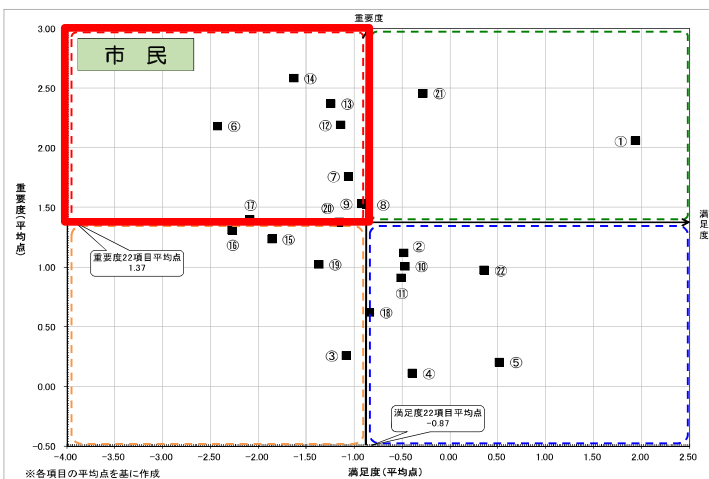
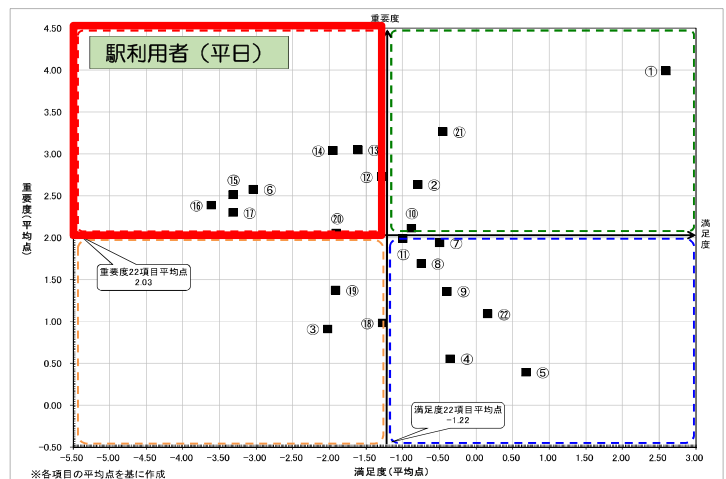


駅利用者（休日）



問10 満足度と重要度

- これらの図は、横軸を満足度、縦軸を重要度として各項目の位置をプロットしたものである。
- 左上の領域（重要度は高いものの満足度が低い項目）には「車での駅前広場の利用のしやすさ」、「お年寄り、子ども、身体の不自由な人も不便や不安なく歩ける道路」、「商業施設の種類の数」、「商業施設の魅力や質」、「飲食店の魅力や質」などがある。



問10 重要度は高いものの満足度が低い項目

重要度は高いものの満足度が低い項目(＝特に対応が求められている項目)

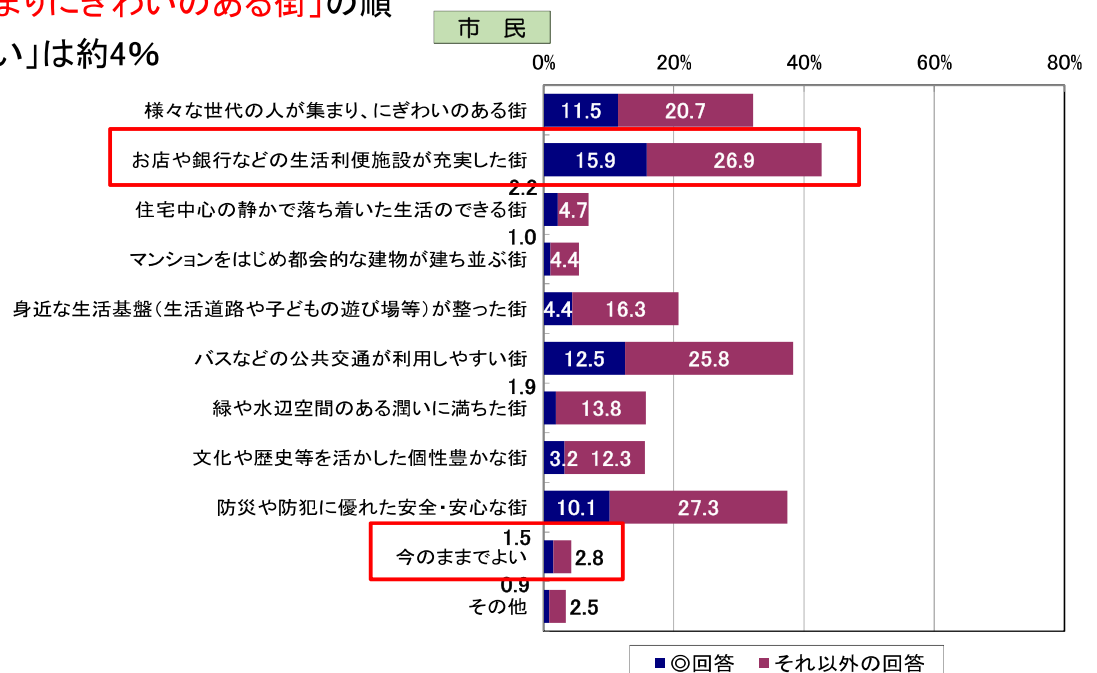
市民: ★ 駅利用者: ★

- | | |
|---------------------------|--|
| ①名鉄名古屋本線の運行頻度について | ★⑫国府宮駅周辺への車での行きやすさについて |
| ②名鉄国府宮駅の施設の利用のしやすさについて | ★★⑬歩行者や自転車が安全に利用できる道路について |
| ③国府宮駅で利用できるバスの運行頻度について | ★★⑭お年寄り、子ども、身体の不自由な人も不便や不安がなく歩ける道路について |
| ④バス乗り場の利用のしやすさについて | ★⑮国府宮駅周辺の商業施設の種類や商店数について |
| ⑤タクシー乗り場の利用のしやすさについて | ★⑯国府宮駅周辺の商業施設の魅力や質について |
| ★★⑥車での駅前広場の利用のしやすさについて | ★⑰国府宮駅周辺の飲食店の魅力や質について |
| ★⑦国府宮駅周辺駐車場の利用のしやすさについて | ⑱国府宮駅周辺の緑の多さについて |
| ⑧国府宮駅周辺駐車場の駐車料金について | ⑲国府宮駅周辺の街並みの景観について |
| ⑨国府宮駅周辺全体としての駐車場の収容台数について | ⑳国府宮駅周辺の文化施設・福祉施設等の生活に密着した公益施設の利用のしやすさについて |
| ⑩国府宮駅周辺駐輪場の利用のしやすさについて | ㉑国府宮駅周辺の治安について |
| ⑪国府宮駅周辺全体としての駐輪場の収容台数について | ㉒国府宮駅周辺で開催される祭りやイベントについて |

問11 国府宮駅周辺の将来像

・「お店や銀行などの生活利便施設が充実した街」を望む回答が最も多く、以下、「バスなどの公共交通が利用しやすい街」、「防災や防犯に優れた安全・安心な街」、「様々な世代の人が集まりにぎわいのある街」の順

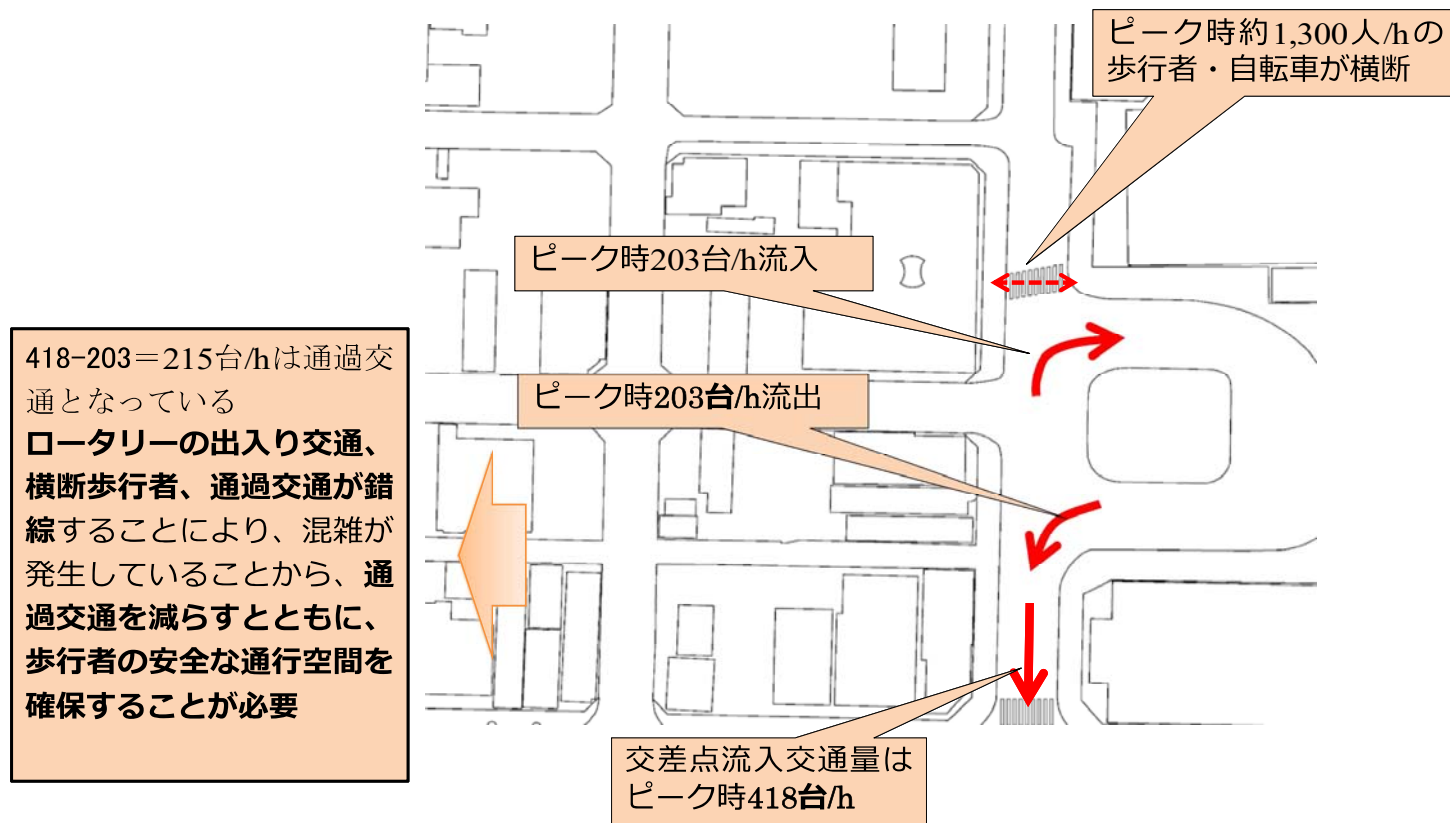
・「今のままでよい」は約4%



問12 今後力を入れるべき取組み

- ・市民も駅利用者も「飲食店、レストランなど皆が楽しく集えるようなお店を増やす」という回答が最も多い。
- ・以下、「自動車の利用がしやすくなるよう駅前広場を改善する」、「公共交通の利用がしやすくなるよう駅前広場を改善する」、「道路照明を増やし、夜間でも安心して歩ける街にする」、「昼間の人口を増やすためオフィスビルや事業所の立地を促す」などの回答が多い。

(4)交通実態調査からみた課題



(4)交通実態調査からみた課題

ロータリーの手前でピーク時
約60台/hがK&Rのため停車

国府宮駅

ピーク時、ロータリー内に、
一般車・タクシー256台/h、企
業バス18台/hが流入し、
混雑が発生
さらに、企業バスの乗降場がな
く、利用者がロータリー内の車
道にて乗降しているため車両と
歩行者が錯綜している

ロータリー内の混雑を
緩和するため、**適正な
規模の交通処理空間を
確保することが必要**

(4)交通実態調査からみた課題

交差点が近接していることか
ら、流出車の先詰まりにより
渋滞が発生
ピーク時約40mの渋滞長とな
り、駅広内の交通混雑に拍車
をかけている

流出車が十分に滞留す
るスペースを確保す
ることが必要

(4)交通実態調査からみた課題

《 課題のまとめ（西側） 》

●通過交通量を減らし、歩行者の安全な通行空間を確保する

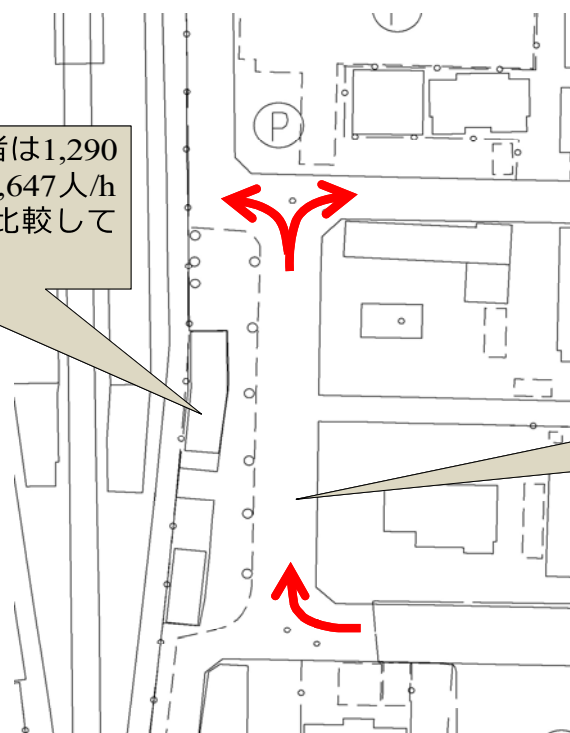
●適正な規模の交通処理空間を確保する

●滞留するスペースを確保する

(4)交通実態調査からみた課題

駅東側

ピーク時の東口の駅利用者は1,290人/hと、西口の駅利用者3,647人/h（橋上改札利用含む）と比較して少ない



ピーク時の一般車・タクシー台数は82台/h、企業バス台数は4台/h

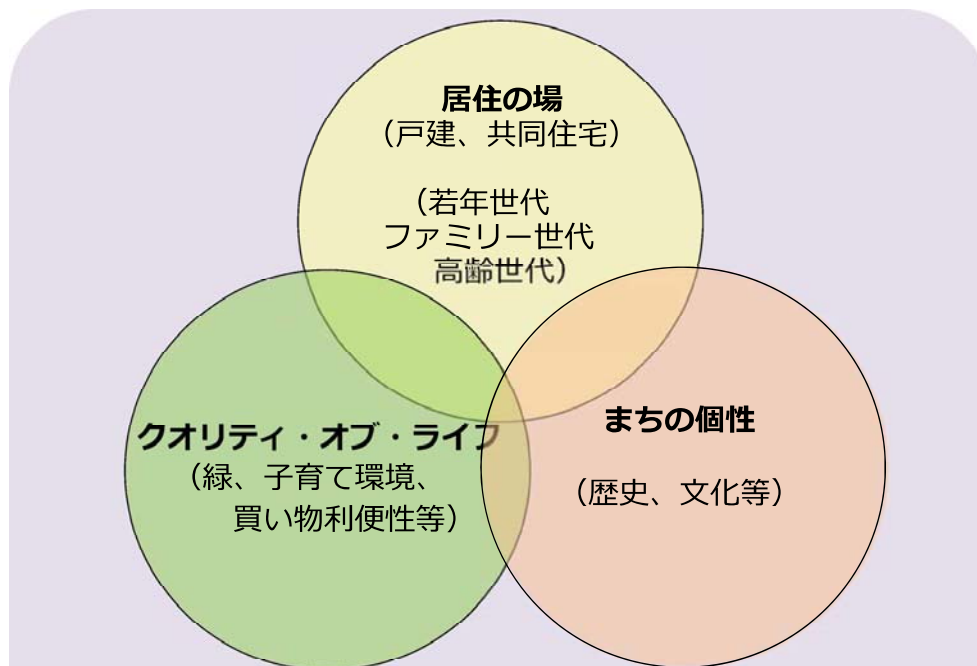
(5)国府宮駅周辺再整備のコンセプト

◎本市が居住都市として選ばれる都市とするために、名古屋へのアクセス利便性に特に優れ、本市の玄関口であり都市全体のイメージを象徴する国府宮駅周辺において、居住の場の確保とともに、居住都市として魅力アップのために必要な要素（クオリティ・オブ・ライフ）を備えたまちづくりを展開する

◎あわせて、本市がいつまでも暮らし続けたい都市となるために、まちへの誇りや愛着心を育む「まちの個性」づくり（地域固有の歴史や文化等を活かしたまちづくり）を展開する

◎また、「まちの課題」への対応として、本地区の最大の強みである「公共交通利便性」の活用・充実、住む人が長く住み続けることができる・住み続けたいような「安全・安心」の確保、まちの賑わい創出に向けた「雇用の場の確保」を上記まちづくりの前提とする

(5)国府宮駅周辺再整備のコンセプト



- 公共交通利便性（名古屋から10分アクセス圏）の活用・充実
- 安全・安心（防災・防犯、バリアフリー）
- 雇用の場（商店街、事業所、第3次サービス産業等）の確保

(5)国府宮駅周辺再整備のコンセプト

■まちづくりのコンセプト(案)

稲沢市が居住地として選ばれ続けるために…

『大都市名古屋の^{すぐそば}近郊で、
緑と歴史を身近に感じられるまち・国府宮』

- ➡ 名古屋駅まで10分・名古屋駅から10分という便利さを活かしつつ、多様なニーズに対応した居住の場や雇用の場、充実した生活利便施設が便利な暮らし・多彩な生活スタイルを支えます。
- ➡ そして、緑豊かで歴史・文化を感じられる街並みがワンランク上の質の高い暮らしを演出します。
- ➡ このように「国府宮」地区の魅力を高めることで、稲沢市が居住地（住む場）・従業地（働く場）として選ばれ続ける都市となることを目指していきます。

2.コンセプト実現に向けた 導入機能の選定

(1)企業ヒアリング結果の概要

(2)導入機能及びまちづくり方針(案)



(1) 企業ヒヤリング結果の概要

国府宮駅周辺の市場性について

【需要がある施設】

- ・ マンション、共同住宅

■主な意見

- ・ 駅直結で名駅へ10分となると需要が高い。
- ・ 販売ターゲットはファミリー層からシニア層まで幅広く考えられる。

【条件により可能な施設】

- ・ 商業施設
- ・ 子育て支援施設
- ・ 大学

■主な意見

- ・ 人口や駅利用者の増加が見込めれば可能性はある。
- ・ まとまった収容人数が確保できればサテライトキャンパスを設置したい。

【需要がない施設】

- ・ ホテル
- ・ オフィス
- ・ 高齢者福祉施設

■主な意見

- ・ 駅から徒歩1～2分となると需要は見込めない。
- ・ 施設とともに駐車場を整備しなくてはならず、駅前の立地は難しい。

(2) 導入機能及びまちづくり方針(案)

ヒヤリング結果等を踏まえた導入機能

- 立地・事業成立が確実視される共同住宅(分譲マンション)を導入機能の柱とする。

(ファミリー層ターゲット、100戸程度)

- 共同住宅供給による居住人口(子育て世代)の増加を前提に、新旧生活者の利便性を高める機能として、住宅供給にあわせ(住宅1階部または同一敷地内別棟で)

・ 小型(都心型)食品スーパー等の商業施設

・ 飲食、子育て支援、金融、理美容等の生活サービス施設

のうち1～2機能の導入(既存店舗の機能更新・移転等含む)を図る。

- 地価負担力の低い福祉施設や市役所窓口機能をはじめとする行政施設等の導入については、市の関与の可能性を検討する。

- これら機能の導入や公共施設(駅前広場等)の整備にあわせ、緑や歴史を感じられる国府宮ならではの質の高い都市空間・街並みの形成を図る。

- 将来的な連続立体交差事業(鉄道高架化)を前提に、駅東側での公共施設の整備にあわせ、仮線用地等の確保も検討していく。

(2)導入機能及びまちづくり方針(案)



まちづくりの方針【第1ステージ(～おおむね5年)】

近年、名古屋都心部等でみられる大規模再開発事業を目指すのではなく、駅前広場等の公共施設の再整備に絡めて、**国府宮駅周辺のポテンシャル(「街力」と「駅力」)**を踏まえながら、“**駅前のイメージを新たにする再開発(複合)型まちづくり**”を駅周辺再整備の“**先導的プロジェクト**”として展開する。

(2)導入機能及びまちづくり方針(案)



まちづくりの方針【第2ステージ(おおむね5年～)】

当該プロジェクトを契機に、低未利用地の有効・高度利用や面的な商店・商店街リノベーションがまち全体へと連鎖的に波及し、

- ・共同住宅のさらなる供給
- ・商業、生活サービス施設の一層の充実

が進んでいくことを目指す。

3.施設配置の基本方向(案)

(1)施設配置の基本方向(案)(駅西側)

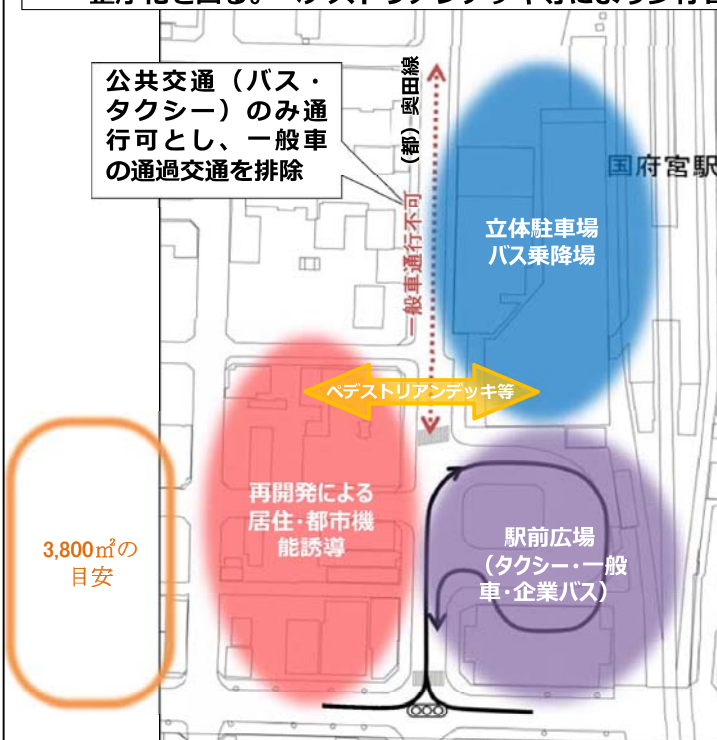
(2)施設配置の基本方向(案)(駅東側)



(1)施設配置の基本方向(案)(駅西側)

案①:一般車・公共交通・歩行者の動線分離

通過交通量を減らし、歩行者の安全な通行空間を確保するために・・・
 ⇒一般車と公共交通の動線を分離することにより、通過交通を排除し、(一般車は迂回)駅前広場アクセス交通の整序化を図る。ペDESTリアンデッキ等により歩行者の安全な通行空間を確保する



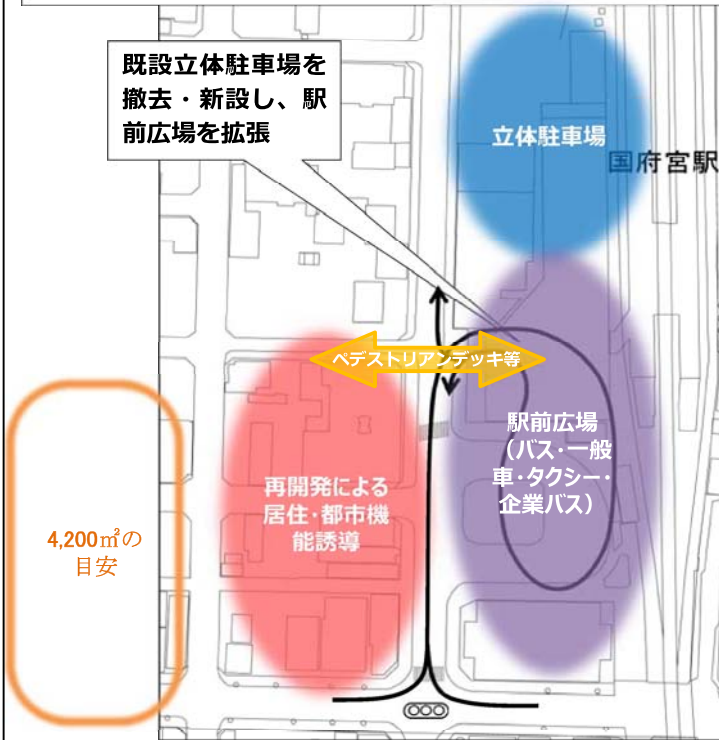
交通処理に関すること	<ul style="list-style-type: none"> 通過交通が減少することにより、交差点の交通負荷軽減が期待できるとともに、駅前広場への出入り交通の整序化が期待できる。 一般車に対する交通規制や、適切な迂回路の設定が必要となる。 公共交通専用(一般車通行不可)区間の設置に対する、市民合意、関係機関との調整が必要となる。
土地利用・都市計画に関すること	<ul style="list-style-type: none"> 立体駐車場の建替えが必要ない。 駅広南側建物の移転等が必要となる 都市計画道路(奥田線)の機能、位置づけの変更が必要となる。
まちのにぎわいに関すること	<ul style="list-style-type: none"> 最も目立つ位置に新たな機能導入を図ることができ、稲沢市の玄関としてのシンボル性を出すための柔軟性を有する。

※青字:メリット 赤字:デメリット(課題)

(1)施設配置の基本方向(案)(駅西側)

案②:駅前広場出入口の適正配置(1)

滞留するスペースを確保するために・・・
 ⇒駅前広場の出入口を交差点から離し、流出車が十分に滞留できるスペースを確保する。ペDESTリアンデッキ等により歩行者の安全な通行空間を確保する



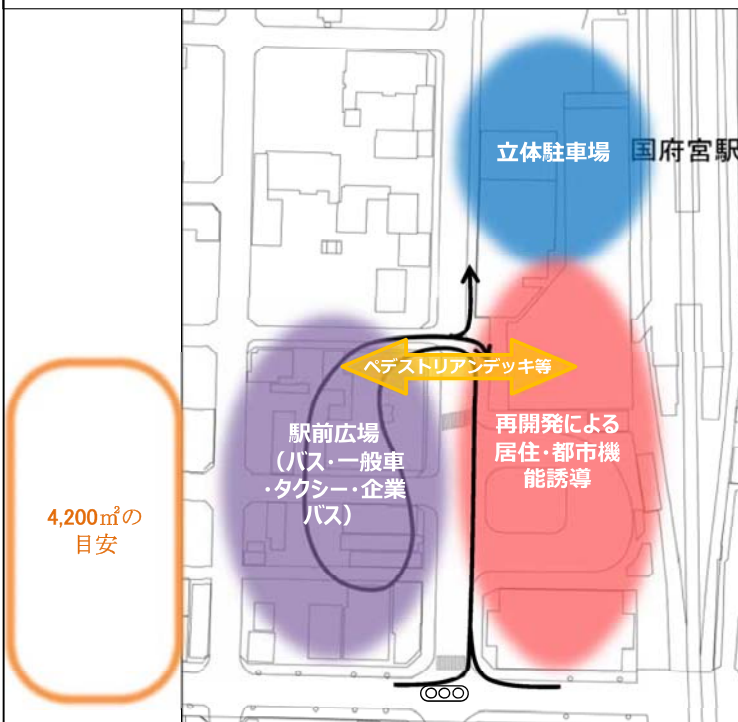
交通処理に関すること	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場出入口と交差点が離れるため、交差点南進交通の滞留スペースが確保されることにより、交通の整序化が期待できる。 ペDESTリアンデッキが駅前広場への接続となるため、立体的な構造を検討する必要がある。
土地利用・都市計画に関すること	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の用地が広くとれるため、レイアウトの自由度が高い。 駅広南側建物の移転等が必要となる 立体駐車場の建替えが必要となるため、協議、合意形成が必要となる。
まちのにぎわいに関すること	<ul style="list-style-type: none"> 最も目立つ位置に新たな機能導入を図ることができ、稲沢市の玄関としてのシンボル性を出すための柔軟性を有する。 駅前広場の環境空間を多く確保でき、にぎわいの創出に寄与する。

※青字：メリット 赤字：デメリット（課題）

(1)施設配置の基本方向(案)(駅西側)

案②:駅前広場出入口の適正配置(2)

滞留するスペースを確保するために・・・
 ⇒駅前広場の出入口を交差点から離し、流出車が十分に滞留できるスペースを確保する（西側に駅前広場を設ける）。ペDESTリアンデッキ等により歩行者の安全な通行空間を確保する



交通処理に関すること	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場出入口と交差点が離れるため、交差点南進交通の滞留スペースが確保されることにより、交通の整序化が期待できる。 ペDESTリアンデッキが駅前広場への接続となるため、立体的な構造を検討する必要がある。
土地利用・都市計画に関すること	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の用地が広くとれるため、レイアウトの自由度が高い。 立体駐車場の建替えが必要となるため、協議、合意形成が必要となる。
まちのにぎわいに関すること	<ul style="list-style-type: none"> 最も目立つ位置に新たな機能導入を図ることができ、稲沢市の玄関としてのシンボル性を出すための柔軟性を有する。 駅前広場の環境空間を多く確保でき、にぎわいの創出に寄与する。

※青字：メリット 赤字：デメリット（課題）

(1)施設配置の基本方向(案)(駅西側)

再開発・駅前整備の事例



■ JR勝川駅（春日井市）

←整備前



整備後→

(1)施設配置の基本方向(案)(駅西側)

再開発・駅前整備の事例

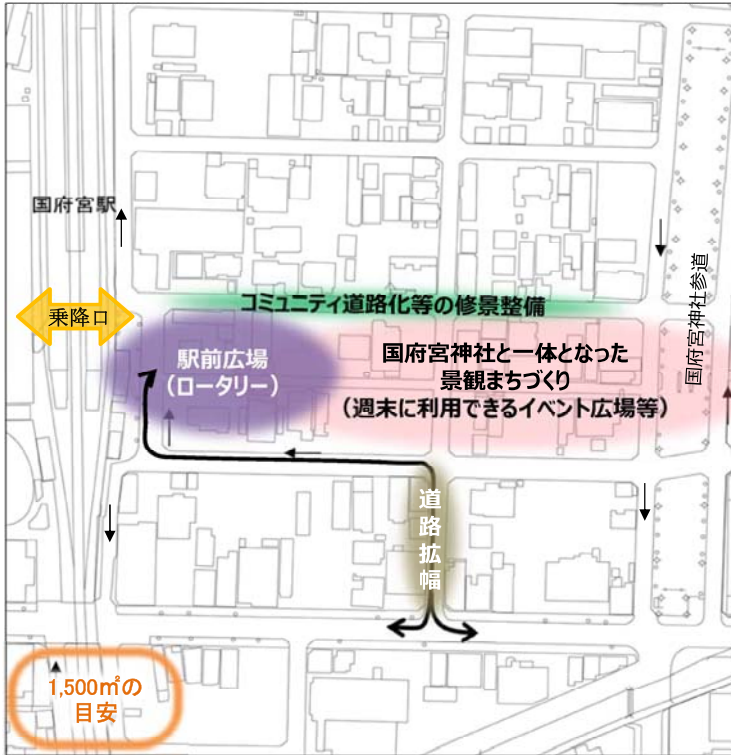
■ 太田川駅（東海市）



(2)施設配置の基本方向(案)(駅東側)

案①：駅前広場（ロータリー）の設置

ロータリー形式の駅前広場を設けるとともに、アクセス道路の拡幅により、駅アクセスの円滑化を図る



交通処理に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ロータリー形式のため、交通処理空間に余裕ができる。 道路拡幅により、狭いイメージのある東口のアクセス抵抗を軽減することができる。 駅前広場アクセス道路の一方通行解除が必要となる。
土地利用・都市計画に関すること	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場整備や道路拡幅のための用地が必要となるため、協議、合意形成が必要となる。
まちのにぎわいに関すること	<ul style="list-style-type: none"> ロータリー形式のため、環境空間の確保が可能となり、にぎわいの創出に寄与する。

【両案共通】

- 橋上改札と接続する乗降口を設ける
- 国府宮神社と一体となった景観まちづくりを誘導する（地元への働きかけ）
景観まちづくりの一部として、駅から国府宮神社への快適なアクセスのため、コミュニティ道路化等の修景整備を図る

※青字：メリット 赤字：デメリット（課題）

(2)施設配置の基本方向(案)(駅東側)

案②：車寄せの設置

駅前広場は設けず、歩道拡幅やシェルター設置等により車寄せスペースを充実させるとともに、アクセス道路の拡幅により、駅アクセスの利便性を向上させる



交通処理に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ロータリー形式ではないため、交通処理機能は現状と大きく変わらない。 自動車動線が一方通行かつ大回りとなるため、歩行者動線との交錯に配慮する必要がある。 乗降口のスペース確保について検討が必要となる。
土地利用・都市計画に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ロータリーを設けないため、用地確保等が少なく済む。
まちのにぎわいに関すること	<ul style="list-style-type: none"> ロータリー形式ではないため、環境空間が確保できず、にぎわいの創出の寄与度は低い

【両案共通】

- 橋上改札と接続する乗降口を設ける
- 国府宮神社と一体となった景観まちづくりを誘導する（地元への働きかけ）
景観まちづくりの一部として、駅から国府宮神社への快適なアクセスのため、コミュニティ道路化等の修景整備を図る

※青字：メリット 赤字：デメリット（課題）

(2)施設配置の基本方向(案)(駅東側)

景観まちづくりの事例

■島根県津和野町(津和野本町・祇園丁通り)



◆事業の内容

- 江戸時代のままの幅員に電柱が立ち並び、車が主役となっていた道路を歩行者のためのみちとして再生
- 無電柱化と共に、道路照明柱の修景、舗装の美装化で沿道と調和した街路空間を創出

◆事業の成功要因(実践のポイント)

- 地元を巻き込んだ徹底的な話し合い
 - ・先行した殿町通り、駅前通りの事例から、地元を束ねる整備連絡会を組織し、事業実施の可否も含めた地元との協議を重ね、事業実施に対する理解と信頼感が得られた。
- 住民意見が咀嚼されたデザインの提案
 - ・景観の専門家不在の話し合いの中で、まとまった最終案に対する決定的な安心感がなかったところ、学識経験者のアドバイスから始まったデザイナーの提案内容が、地元の圧倒的な支持を得て、地域の景観を引き立たせるデザインを実現。

◆事業の成果

- 歩車共存に配慮した道路の再整備の結果、沿道別地区の歩行者交通量が、整備前に比べ16%減少しているのに対して、本地区は18%増加
- これまで歩行者は路肩を歩いていたが、整備によって道路中央部を歩くようになり、車両も歩行者に配慮してスピードを抑制

(良好な道路景観と賑わい創出事例集(国土交通省)より)

(2)施設配置の基本方向(案)(駅東側)

景観まちづくりの事例

■愛媛県松山市(松山市ロープウェイ通り)



◆事業の内容

- 車道を2車線から1車線化し、歩道幅員を拡大する道路空間の再配分を実施
- 無電柱化と共に、沿道の店舗看板の統一化や道路附属物の修景、舗装の美装化等を実施

◆事業の成功要因(実践のポイント)

- 地元と行政(市)の熱意ある協議
 - ・商店街の沈滞をきっかけとした、地元と行政(市)の長年にわたる協議(約6年間)により、地元関係者の事業に対する責任感が生まれた。
- 専門家に対する信頼感を背景にした道路デザイン
 - ・地元の想いを汲み上げ、形にすることが出来る専門家を活用することで、地元関係者との信頼感の醸成につなげ、地域の特性に応じた個性的なデザインを実現。

◆事業の成果

- 歩行者に配慮した道路の再整備の結果、整備前に比べ歩行者交通量が約3.5倍に増加
- 事業供用後、全国でもトップクラスの地価上昇率(12.6%)を示した(全国平均2.3%、地方都市平均-2.8%)

(良好な道路景観と賑わい創出事例集(国土交通省)より)