

見附駅周辺まちづくり協議会 第2回協議会資料

【目次】

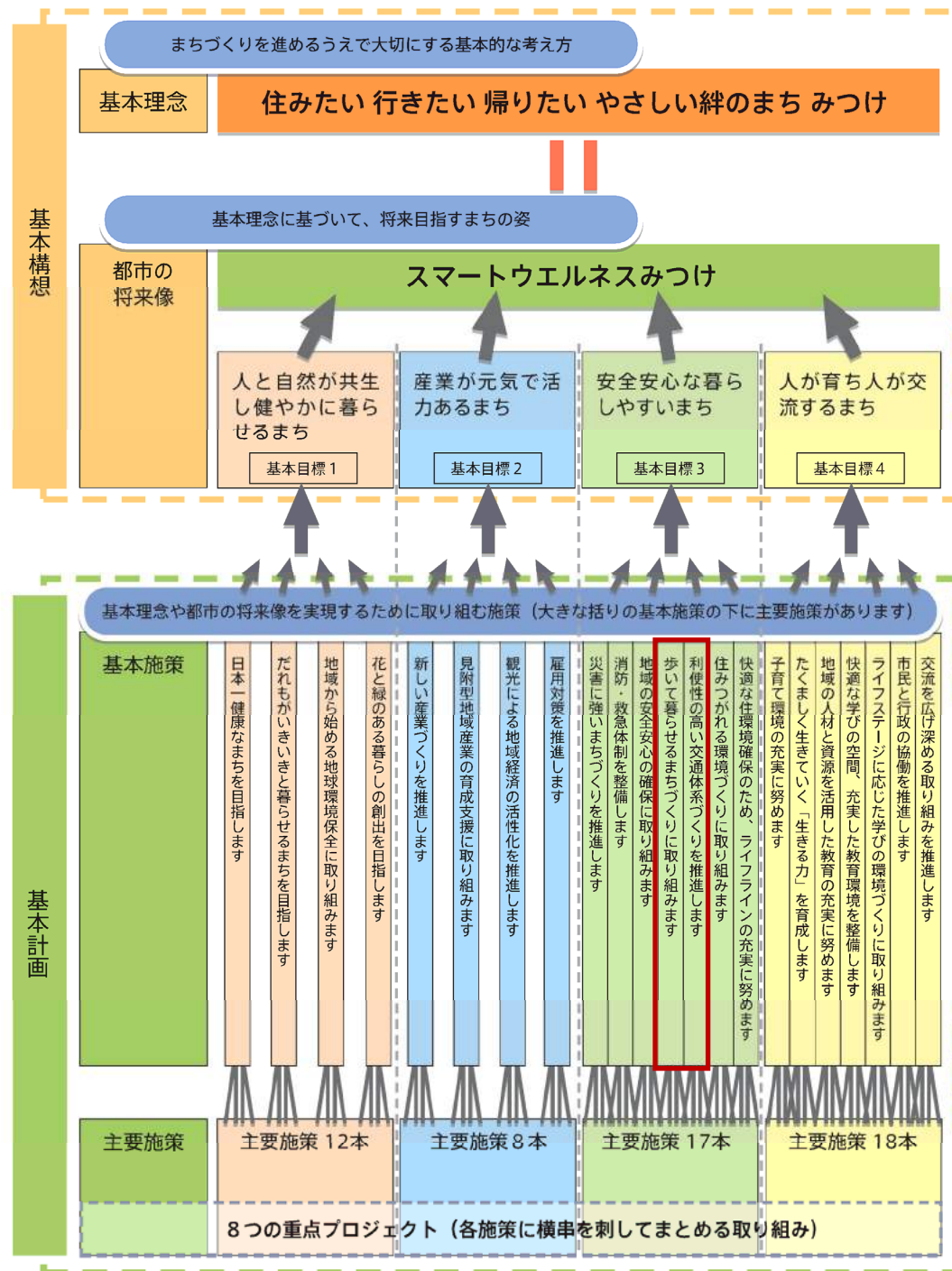
- | | |
|--------------------------------|-------|
| 1. 見附市のまちづくりの方向性と、見附駅周辺地区の位置づけ | p. 1 |
| 2. 見附駅周辺の課題と再整備の方針 | p. 3 |
| 3. 見附駅周辺再整備計画（案） | p. 5 |
| 4. 今後の課題と駅周辺まちづくり協議会の進め方 | p. 11 |

平成 29 年 5 月 30 日
見 附 市

1. 見附市のまちづくりの方向性と、見附駅周辺地区の位置づけ

(1) 第5次見附市総合計画（平成28年3月）

- 第5次見附市総合計画は計画期間を平成28～37年度とし、都市の将来像「スマートウェルネスみつけ」を掲げている。
- 4つの基本目標のひとつ「安全安心な暮らしやすいまち」に基づく基本施策として、歩いて暮らせるまちづくりや利便性の高い交通体系づくりに取り組むとしている。



図一総合計画の体系（出典：見附市第5次見附市総合計画）

(2) 見附市立地適正化計画（平成29年3月）

- 見附市立地適正化計画は計画年次を平成52年（2040年）とし、総合計画と同じく将来都市像「スマートウェルネスみつけ」を掲げている。
- 見附駅周辺は都市機能誘導区域に位置づけられ、鉄道による玄関口として交通結節点としての機能強化とともに交流空間・シンボル空間としての魅力向上を図ることとしている。
- 見附駅周辺の誘導施設として、交流機能の強化を図る「駅周辺交流施設」が位置づけられている。

「スマートウェルネスみつけ」

人々が健康で、かつ、生きがいを持ち安心安全で豊かな生活を送れる状態を「健幸（けんこう）＝ウェルネス」と呼び、この理念のもとに、「歩く」ことを基本とした「住んでいるだけで健やかに幸せに暮らせるまち」の実現に向けて取り組みを進めていきます。



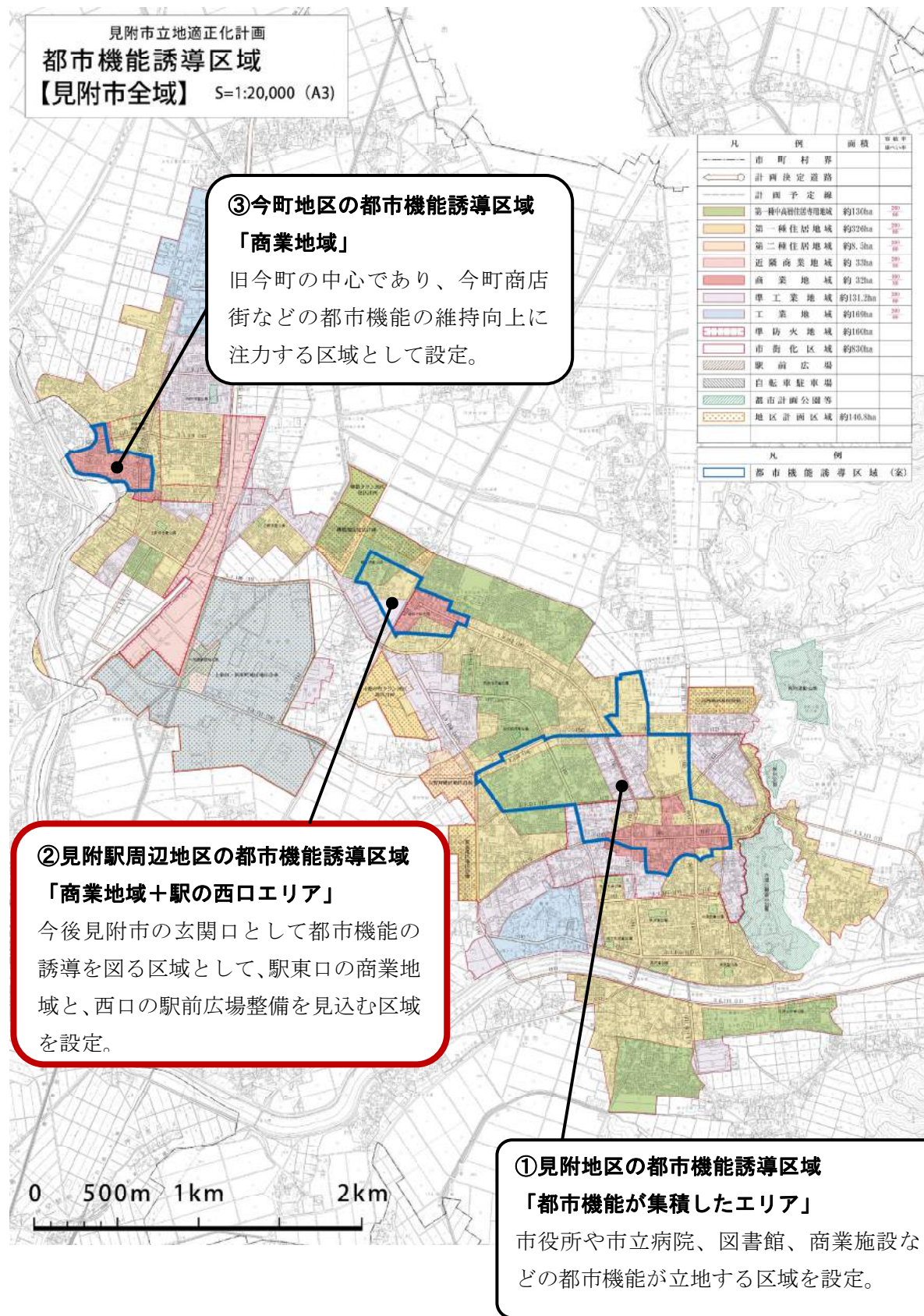
図一立地適正化計画による将来都市像（出典：見附市立地適正化計画）

- （参考）都市機能誘導区域とは（第8版都市計画運用指針（平成28年9月改訂版 国土交通省）より）

【都市機能誘導区域の基本的な考え方】

医療・福祉・子育て支援・商業といった民間の生活サービス施設の立地に焦点が当てられる中では、これらの施設を如何に誘導するかが重要となる。このような観点から新たに設けられた都市機能誘導区域の制度は、一定のエリアと誘導したい機能、当該エリア内において講じられる支援措置を事前明示することにより、当該エリア内の具体的な場所は問わずに、生活サービス施設の誘導を図るものであり、都市計画法に基づく市町村マスタープランや土地利用規制等とは異なる全く新しい仕組みである。

都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定されるものであり、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定めるべきである。



図一 都市機能誘導区域の設定 (出典：見附市立地適正化計画)

表-3 地区の役割とまちづくりの方針 (出典：見附市立地適正化計画)

		現状	期待される役割	まちづくりの方針
1 見附地区	市役所周辺ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> 市役所、警察署、文化ホール、市立病院等の公共施設やネーブルみつけ等の集客施設が立地 市全体の中心拠点とし、多くの市民が来訪 	<ul style="list-style-type: none"> より多くの市民が来訪する市の中心拠点地区 市民が何度も来訪したくなり、長時間滞在したくなる、居心地の良い市民全体で共有する交流拠点地区 	<ul style="list-style-type: none"> 市役所ゾーンと市立病院ゾーンの公共的空間を活用した一体的交流空間への再編をはかり、まちなか空間の魅力化向上を図る
	商店街周辺ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> 旧見附町の中心商業地 現在も市の中心商業地として位置づけられるが、旧来と比べて集客力は弱い 	<ul style="list-style-type: none"> 中心商店街としての新たな集客機能強化による市民や来訪者にとって居心地の良い交流拠点地区 近隣居住者や市民・住民の生活サービス拠点地区 	<ul style="list-style-type: none"> 市役所、文化ホール、ネーブルみつけ等の各拠点との快適な歩行空間による回遊性を強化し、来訪する市民・住民をまちなかに回遊し、歩行者の増加、賑わいの回復を図る
2 今町地区		<ul style="list-style-type: none"> 旧今町の中心商業地であるが、現在は近隣商業地としての位置づけ 「道の駅パティオにいがた」と近接する優位性 →車による玄関口 	<ul style="list-style-type: none"> 近隣居住者の生活サービス拠点地区 道の駅の広域来訪者を誘導する地域特性を活かした拠点地区 	<ul style="list-style-type: none"> 「道の駅パティオにいがた」の広域圏来訪者を当地区商店街へ誘導を図るとともに、空き店舗を活用した生活サービス機能を強化し、近隣居住者の利便性向上を図る
3 見附駅周辺地区		<ul style="list-style-type: none"> 市唯一の鉄道駅として、通勤・通学利用者が多い 駅近接の優位性を生かした都市機能の立地がない →鉄道による玄関口 	<ul style="list-style-type: none"> 市の玄関口としてシンボル性のある拠点地区 地域公共交通の乗り換え口として利用しやすい交通結節拠点地区 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場及び隣接ゾーンの再編による交通結節点としての機能強化を図るとともに、交流空間・シンボル空間としての魅力向上を図る

表-都市機能誘導区域における誘導施設 (出典：見附市立地適正化計画)

	健康機能	医療機能	福祉機能	交流機能			公共公益機能
	保健福祉センター	病院	子育て支援センター	市民交流センター、コミュニティ銭湯、市民ギャラリー	駅周辺交流施設	道の駅	市役所、図書館、文化ホール
見附地区	●	●	●	●			●
今町地区			●			※	
見附駅周辺地区					●		

2. 見附駅周辺の課題と再整備の方針

(1) 見附駅周辺の課題

見附駅周辺の課題一覧

項目・場所	課題
【交通に関する課題】	
見附駅前広場 (東口)	<ul style="list-style-type: none"> 見附駅前広場とその周辺は、朝夕の通勤通学ピーク時に自家用車が混雑し、渋滞が発生している。駅前広場内に待機する自動車に乗るため歩行者が車道内を通行し、危険な状態である。(写真1) 送迎の自動車がバスバースに駐停車してバスの発着を阻害するなど、公共交通が便利に利用できる環境になっていない。(写真2)
(倉庫前自転車横断位置)	<ul style="list-style-type: none"> 倉庫前は駐輪場に入出入りする自転車が道路を横断する。朝夕のピーク時には混雑した自動車を縫って自転車が通行するため危険な状態である。(写真3)
見附駅西口 見附駅	<ul style="list-style-type: none"> 西口からは直接駅の改札に行くことができず、地下道を通るか、自家用車で大きく迂回して東口まで送迎しなければならず不便を強いられている。
駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場は2階立てであるが2階を利用する人は少なく、2階に空きが十分であっても駐輪場周辺の路上や民地に駐輪している。(写真4)
【まちづくりに関する課題】	
見附駅周辺全体	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺には商業施設をはじめ集客施設がほとんどなく、朝夕の通勤通学ラッシュ時以外には閑散とした状態で、駅利用者以外に駅周辺を訪れる人がほとんどいない。 駅周辺に緑が少なく、潤いのある景観になっていない。
見附駅前広場 (東口)	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の面積の大半が自動車のためのロータリーであり、歩行者の憩いの空間や交流するための空間が乏しい。
見附駅西口周辺	<ul style="list-style-type: none"> 西口には現状で駐車スペースと駐輪場があるだけで、みつけイングリッシュガーデンや産業団地、平成29年秋の分譲開始を予定している「ウェルネスタウンみつけ」の玄関口として相応しい空間となっていない。(写真5) 西口周辺の道路には歩道がなく、歩いて暮らせる環境になっていない。
民間倉庫	<ul style="list-style-type: none"> 駅前に隣接した好立地であるが、現在は米の備蓄倉庫として利用されているのみで駅周辺の賑わいに寄与していない。(写真6)
見附駅周辺全体 (浸水)	<ul style="list-style-type: none"> 見附駅周辺は標高が低く水が集まりやすいため、一定以上の雨量の雨が降ると冠水が発生する。



(2) 見附駅周辺整備の考え方

【見附市がめざすまちづくり】 第五次総合計画によるまちづくりの方向

<基本理念> 「住みたい 行きたい 帰りたい やさしい絆のまち みつけ」

<都市の将来像> 「スマートウェルネスみつけ」

【駅周辺地区の位置づけ】 立地適正化計画における見附駅周辺地区の位置づけ

<p><期待される役割></p> <ul style="list-style-type: none"> ■市の玄関口としてシンボル性のある拠点地区 ■地域公共交通の乗り換え口として利用しやすい交通結節拠点地区 	<p><まちづくり方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ■駅前広場及び隣接ゾーンの再編による交通結節点としての機能強化を図るとともに、交流空間・シンボル空間としての魅力向上を図る
<p><駅周辺地区に誘導すべき機能（誘導施設）></p>	<p>■交流機能（駅周辺交流施設）</p>

【主な課題】 交通の課題とまちづくりの課題、個別の課題

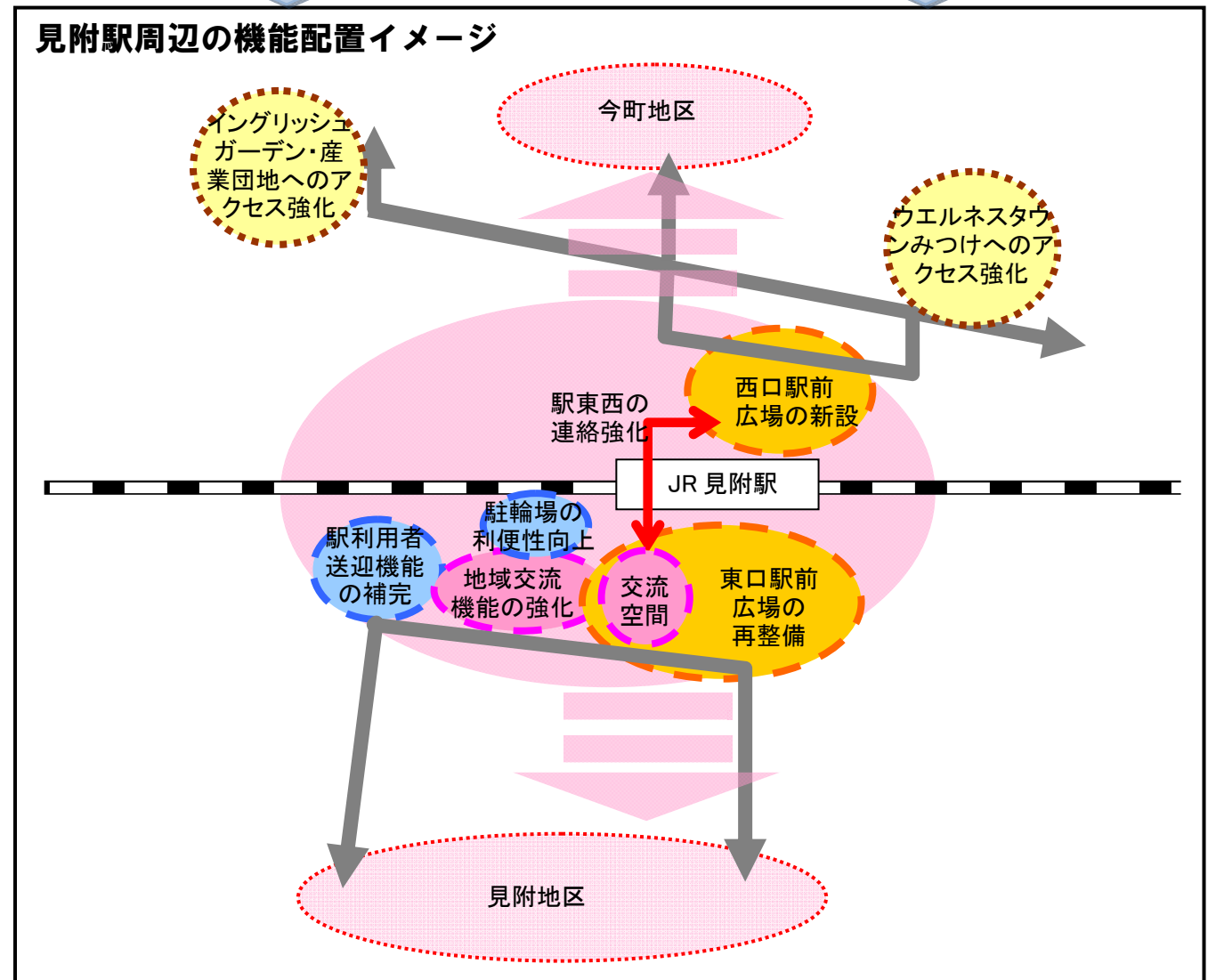
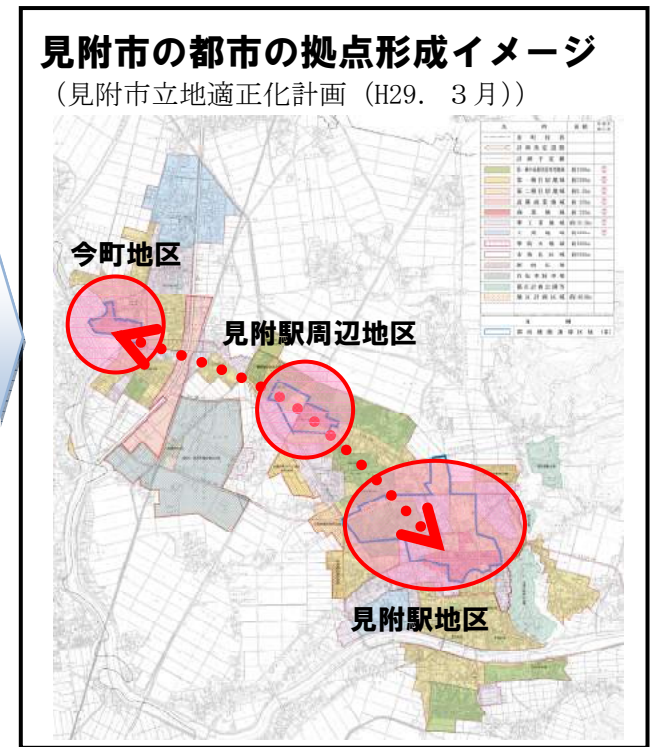
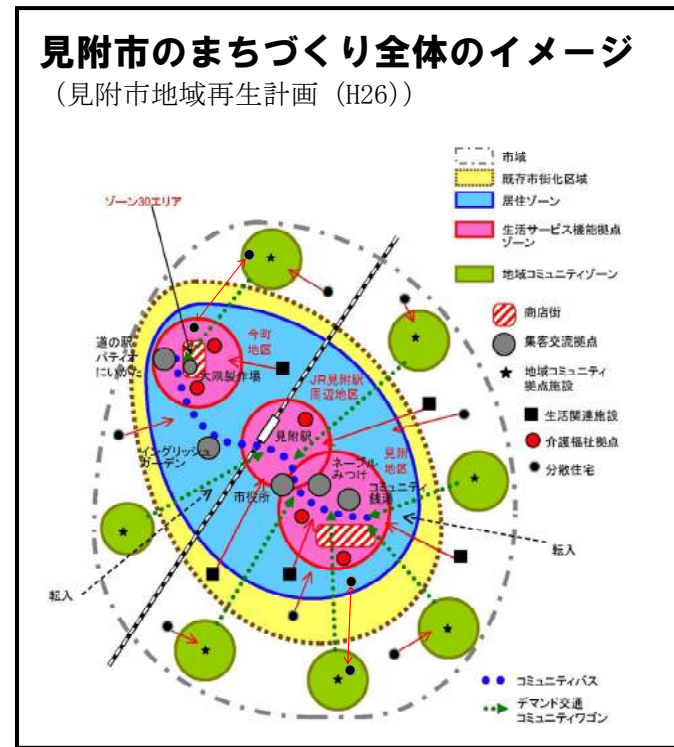
<p><交通の課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ・東口は朝夕の通勤通学ラッシュ時に送迎車両の渋滞が発生し、歩行者・自転車も危険な状態 ・バス等を便利に利用できる環境になっていない ・西口から改札へ行けず、不便を強いられている 	<p><まちづくりの課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ・見附駅周辺は集客施設がほとんどなく、駅周辺を訪れる人が少なく閑散とした状態 ・緑が少なく、良好な景観となっていない ・西口は、発展する西側地区の玄関口として相応しい空間となっていない
<p><個別課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場は2階建てであるが2階はほとんど利用されず路上や民地に駐輪されている ・民間倉庫は好立地にも関わらずまちの賑わいに寄与していない ・駅周辺は冠水が発生しやすい 	

【見附駅周辺整備の基本的な考え方と整備方針】

<基本的な考え方> これからの地方都市駅前空間のモデルとなる、「人と交通の結節点 スマートウェルネスみつけえき」

<基本方針>

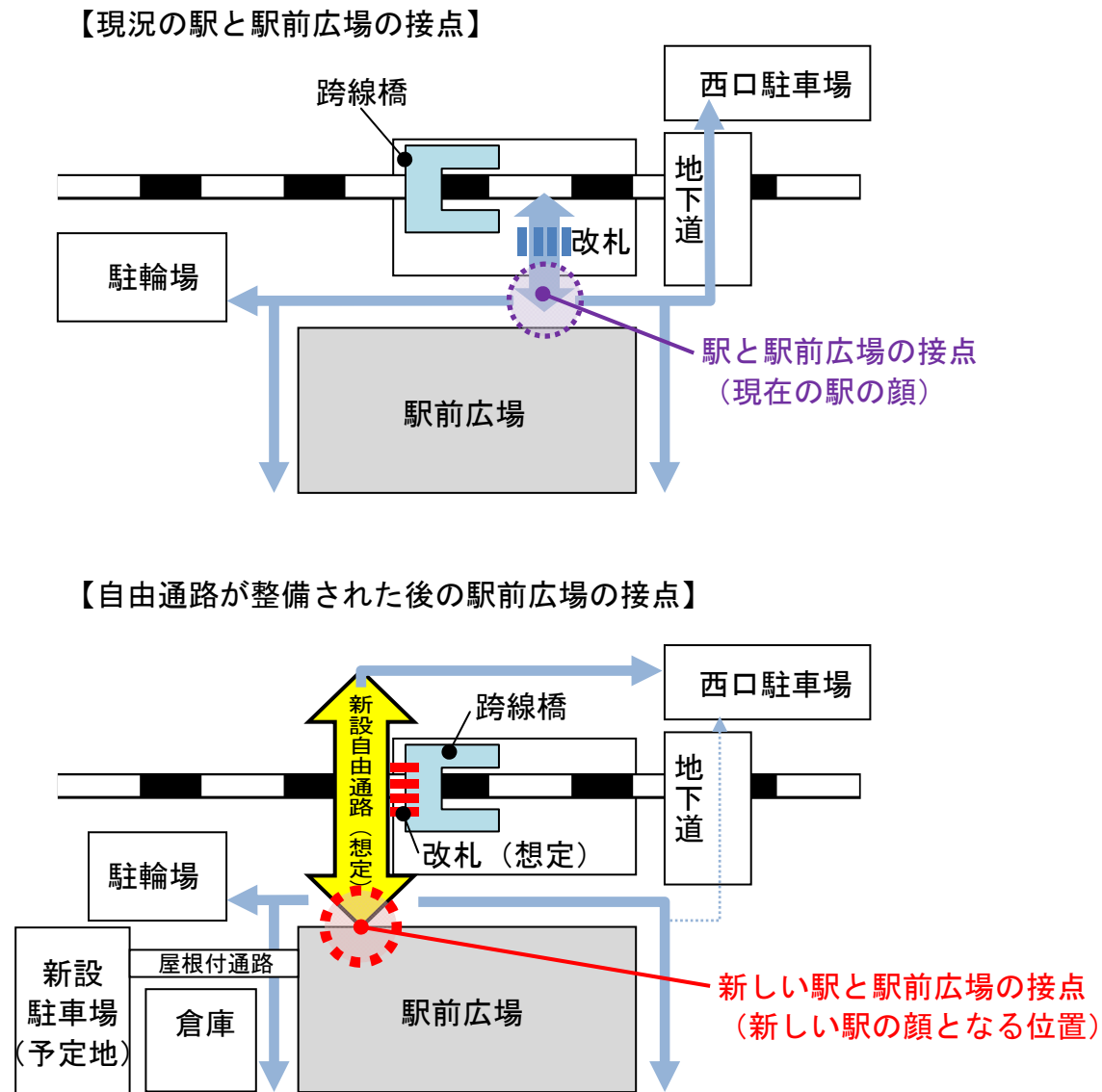
- 方針1 見附駅東西駅前空間の安全性・利便性の向上
- 方針2 西口地区から駅へのアクセス性の向上
- 方針3 マイカーから徒歩・自転車・公共交通への転換の促進
- 方針4 見附市の玄関口にふさわしい品格をもった駅前空間の顔づくり
- 方針5 見附駅周辺に人が集い、交流する賑わいの創出



3. 見附駅周辺再整備計画（案）

（1）駅と駅前広場を結ぶ接点（駅の顔となる位置）の設定

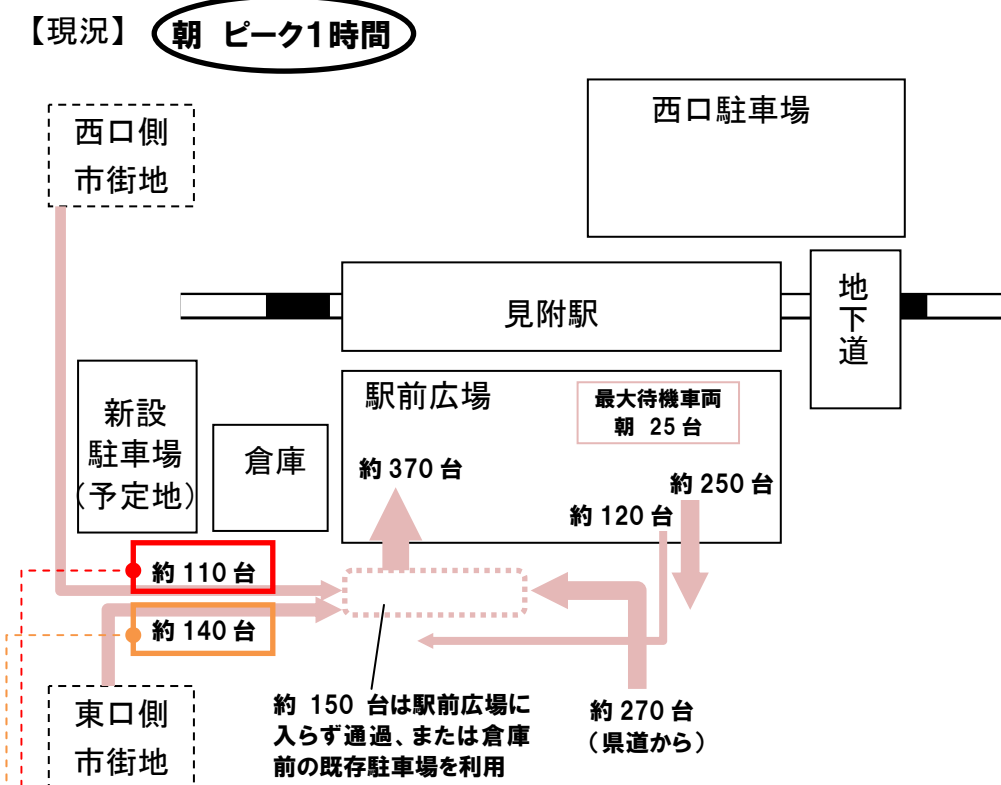
- ・現況では、駅と駅前広場を結ぶ場所は改札から駅前広場に出た場所となっている。
- ・今後、駅の東西を結ぶ自由通路が整備されて自由通路上の橋上ラッチ（改札口）が設置されると想定した場合、自由通路の降り口が駅と駅前広場を結ぶ場所（新しい駅の顔となる位置）となる。
- ・駅前広場の空間構成は、駅の顔の位置が変化することに十分留意する必要がある。



（2）再整備に伴う交通動態の変化の想定

新設自由通路の設置や西口駅前広場の整備及び駐車場の新設に伴い、以下のように車両交通動態が変化すると考えられる。

- ①自由通路及び改札の新設と西口駅前広場の整備により、西口側市街地から東口の駅前広場に来ていた車両（朝ピーク約110台/h）が西口を利用するようになる。
- ②新設駐車場の整備により、東口の駅前広場に進入している車両のうち、コメリ方向から来る車両にとっては新設駐車場を利用した方が便利になる。



【将来的な車両交通動態の変化】

- ①自由通路及び改札の新設と西口駅前広場の整備により、西口側市街地から東口の駅前広場に来ていた車両（朝ピーク約110台/h）が西口を利用するようになる。
- ②新設駐車場の整備により、東口の駅前広場に進入している車両のうち、コメリ方向から来る車両にとっては新設駐車場を利用した方が便利になる。

(3) 駅前広場の空間構成の考え方

【駅前広場の課題】

■朝と夕のピーク時には、駅前広場には送迎車両が溢れ、前面道路も含めて渋滞が発生している。しかしピークの数十分以外には、逆に駅前広場は閑散とした状態となっている。ピーク時の数十分のために貴重な駅前広場の空間の大半を使う、非常に「もったいない」空間の使い方がなされている。

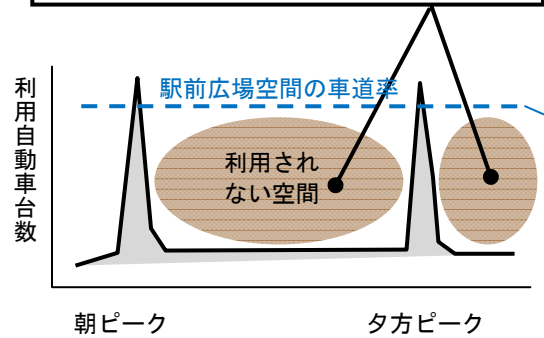
【駅前広場の空間構成の考え方】

■ピーク時の駅利用者送迎需要には新たに確保する新設駐車場と一体で対応することとして、駅前広場の空間は、「スマートウェルネスみつけ」の玄関口にふさわしい歩行者の憩い・交流のための空間を最大限に確保する。
 ■交通結節点として路線バスやコミュニティバスへの乗り換えの利便性を向上させ、クルマから公共交通への転換を推進する。

【整備の考え方のイメージ】

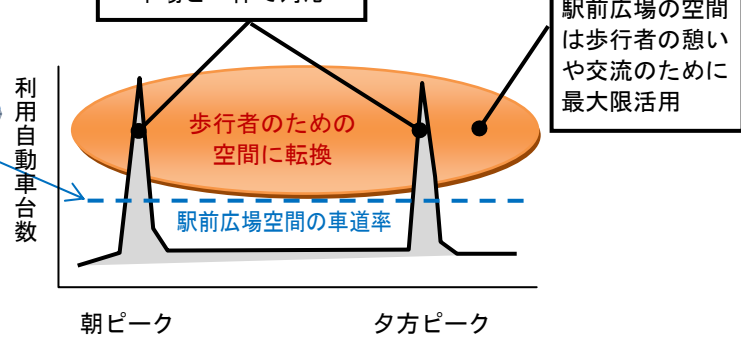
【現在の状況】

空間が使われない「もったいない」状態。それでもピークには十分対応できていない。



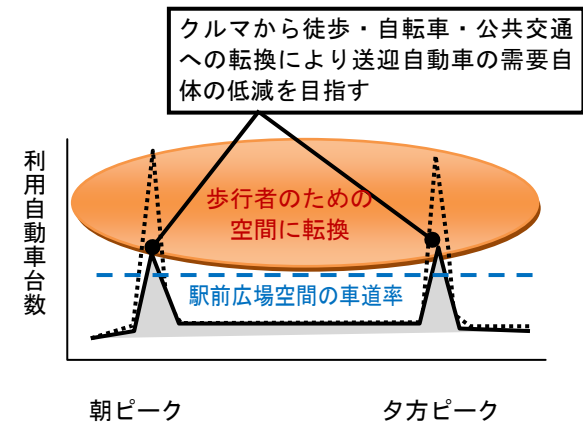
【整備後のイメージ】

送迎車両需要は新設駐車場と一体で対応
 駅前広場の空間は歩行者の憩いや交流のために最大限活用
 歩行者のための空間に転換
 駅前広場空間の車道率



【参考】現況駅前広場の車道：歩道面積比
 車道：歩道=7：3

【さらに将来的には・・・】



(4) 一般送迎車両に対する考え方

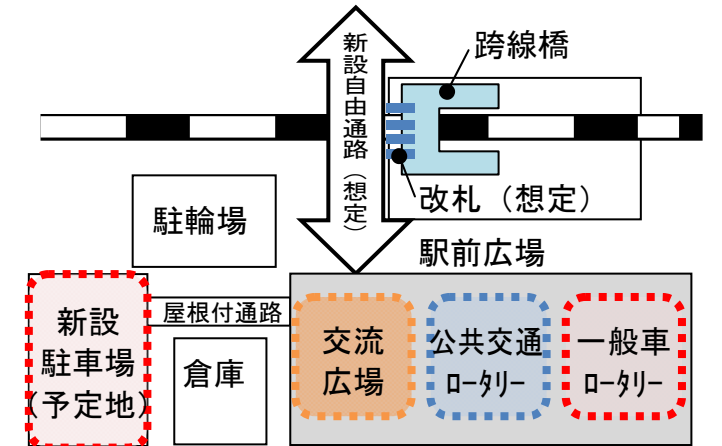
駅前広場の計画を立案するうえで、一般送迎車の扱いがポイントとなる。一般送迎車に対する考え方としては以下のような3通りが考えられる。

- A-1 案：一般送迎車両は、駅前広場と新設駐車場の両方を利用可能とする。
- A-2 案：一般送迎の降車のみ駅前広場でも可能とし、乗車や短時間の駐車は新設駐車場にて行う。
- B 案：一般送迎車両は新設駐車場のみ利用可能とし、駅前広場は公共交通専用とする。
 (降車も含めて駅前広場には一般送迎車両は進入禁止)

【一般送迎車両に対する考え方の比較】

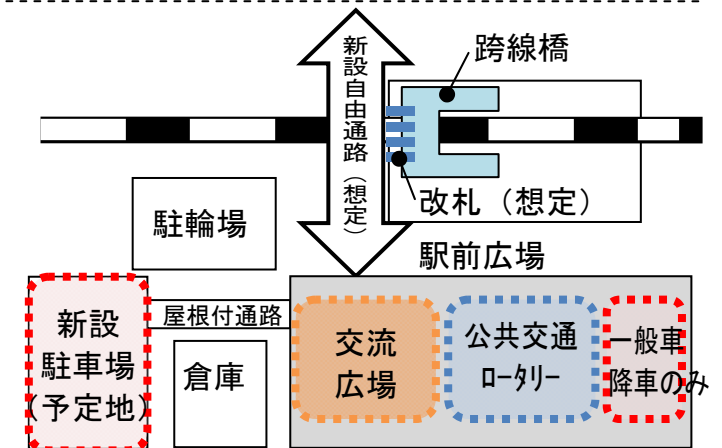
A-1 案

一般送迎車両は、駅前広場と新設駐車場の両方を利用可能とする。



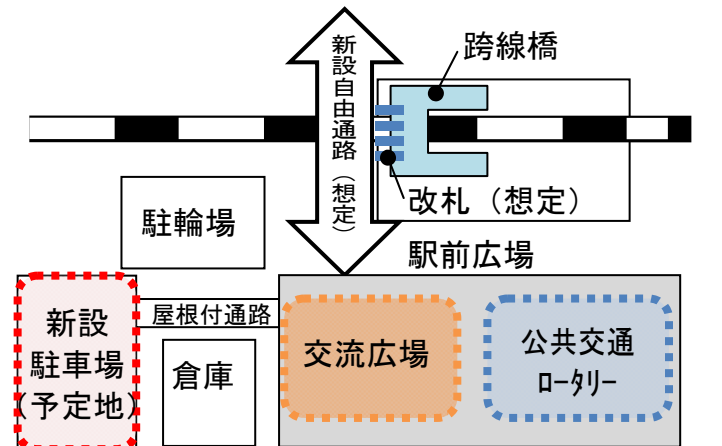
A-2 案

一般送迎の降車のみ駅前広場でも可能とし、乗車や短時間の駐車は新設駐車場にて行う。


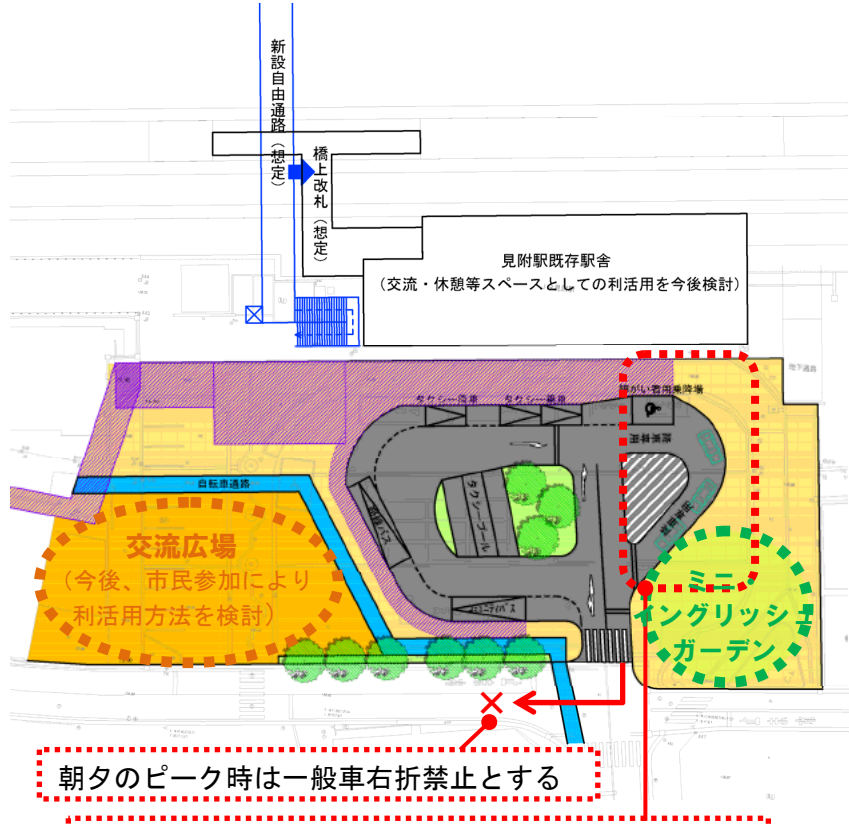
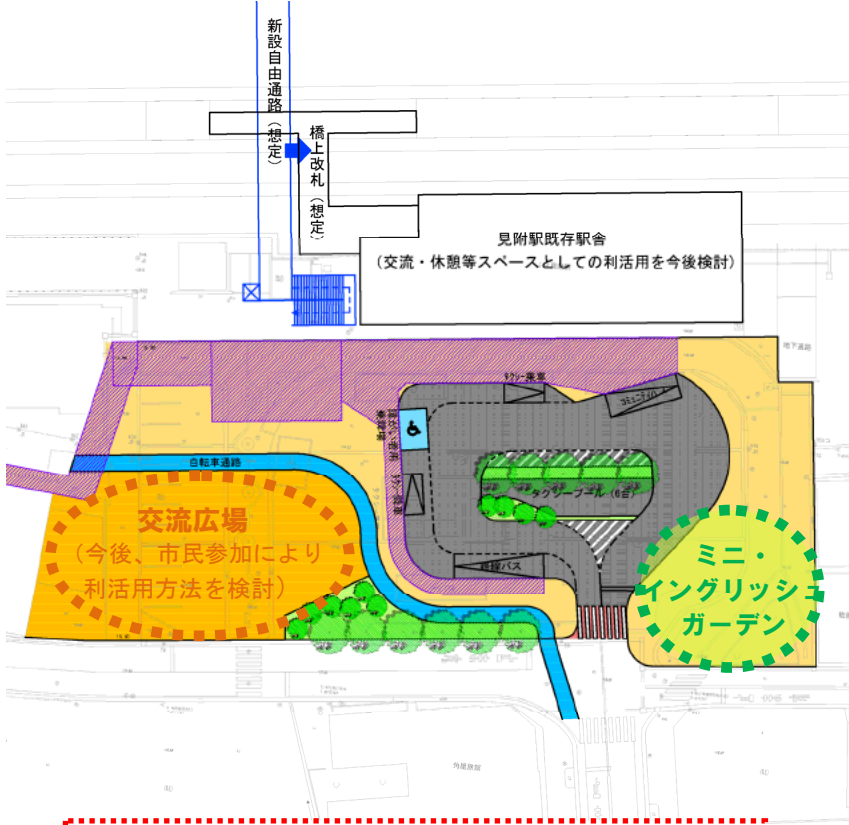


B 案

一般送迎車両は新設駐車場のみ利用可能とし、駅前広場は公共交通専用とする。
 (降車も含めて駅前広場には一般送迎車両は進入禁止)



■駅前広場のレイアウト比較表

案	<p style="text-align: center;">A-1 案</p> <p style="text-align: center;">一般送迎車両は、駅前広場と新設駐車場の両方を利用可能とする。</p>	<p style="text-align: center;">A-2 案</p> <p style="text-align: center;">一般送迎の降車のみ駅前広場でも可能とし、乗車や短時間の駐車は新設駐車場にて行う。</p>	<p style="text-align: center;">B 案</p> <p style="text-align: center;">一般送迎車両は新設駐車場のみ利用可能とし、駅前広場は公共交通専用とする。(降車も含めて駅前広場には一般送迎車両は進入禁止)</p>
イメージ図	 <p style="text-align: center;">一般車ロータリー (10 台程度が同時使用可能)</p>	 <p style="text-align: center;">朝夕のピーク時は一般車右折禁止とする</p> <p style="text-align: center;">降車専用ロータリー (駅利用者を降ろしたらすぐに車を動かすことが必要。長岡駅大手口と同様の方式。)</p>	 <p style="text-align: center;">一般車降車場は駅前広場内進入禁止</p>
メリット	<p>○駅前広場の中に一般車が入り込めるため自由通路 (改札) の近くで送迎できる。</p>	<p>○自由通路 (改札) の近くで降車できるため、急いでいる人や荷物の多い人にとっては便利。</p> <p>○3 台程度の降車に限定するため、A 案のような駅前広場内や駅前の交差点の混乱は少ないと考えられる。</p> <p>○バスの定時運行やタクシーの円滑な利用ができる。</p> <p>○歩行者や緑の空間が大きく確保できる。</p>	<p>○一般車と公共交通で分離されているため動線の交錯などがなく混乱が少ない。</p> <p>○バスの定時運行やタクシーの円滑な利用ができる。</p> <p>○歩行者や緑の空間が大きく確保できる。</p>
デメリット	<p>×朝夕のピーク時でも改札に近い駅前広場側のロータリーを使おうという利用者が殺到し、駅前広場内や駅前の交差点の混乱が懸念される。</p> <p>×混雑によりバスの定時運行やタクシーの利用に支障が生じることが懸念される。</p> <p>×歩行者や緑の空間が B 案より少ない。</p>	<p>×朝夕のピーク時には実質的にほとんどの人が新設駐車場に停めることになり、一般車送迎場所が改札から遠ざかるため一般送迎車にとっては不便になったと感じられる懸念がある。</p>	<p>×一般車送迎場所が改札から遠ざかり、一般送迎車にとっては不便になったと感じられる懸念がある。</p>
コメント	<p>駅前広場の安全性の抜本的な改善にはつながらない懸念がある。</p>	<p>降車専用ロータリーの利用マナーに寄るところは大きいですが、利便性と安全性や駅前の顔づくりが両立できる。</p>	<p>駅前を公共交通と歩行者のための空間となり、見附市が目指す「スマートウエルネスみつけ」を実現する駅前空間となる。</p>

見附駅東口駅前周辺整備計画図

S=1:600 (A3)

A-1 案 一般送迎車両は、駅前広場と新設駐車場の両方を利用可能とする。

自由通路・橋上改札

別途関係機関協議により検討
(図はあくまで想定)

西口駅前広場へ連絡

①-1 見附駅東口駅前広場(ロータリー部)

- バスバース (2ヶ所)
- タクシー乗場、降場 (1ヶ所ずつ)
- タクシープール (6台)
- 障がい者乗降場 (1ヶ所)
- 一般車送迎用ロータリー

④ 駅利用者送迎用駐車場 兼雨水貯留槽

- 一般車駐車場 (23台)
- 一般車送迎用ロータリー
- 雨水貯留槽 (200t程度)

③ 歩行者通路

- 歩行者通路 (上屋付き)

② 自転車等駐車場

- 自転車置場 570台分
- ミニバイク置場 30台分
(ともに上屋付き、平置き)

駅利用者用駐車場 (雨水貯留槽埋設)
駐車台数23台、停車帯 (一般車ロータリー) 同時使用最大17台程度

駐輪場
建屋を撤去し、平置き駐輪場として改修
(自転車570台、ミニバイク30台程度、屋根付き)

民間倉庫 (多世代交流センターとして活用予定)
建築面積約1,000㎡

交流広場

(今後、市民参加により
利活用方法を検討)

自転車の安全な動線を確認
(アサマ家具側)

自転車の安全な動線を確認
(県道側)

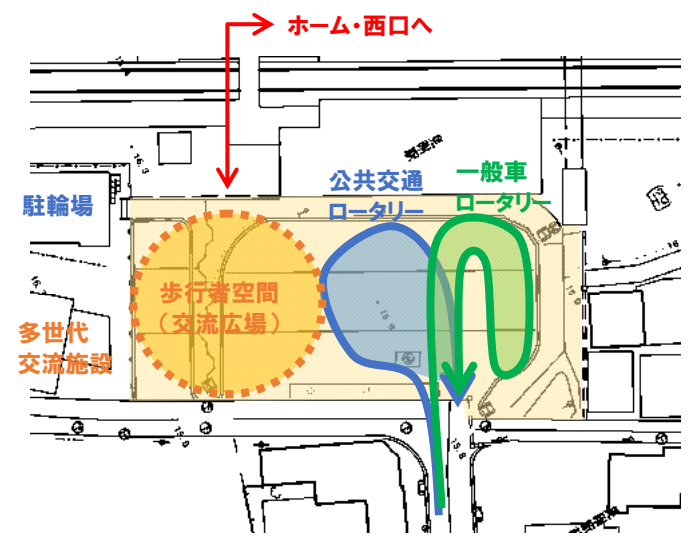
民間倉庫の利活用

多世代交流センターとしての利活用
を今後検討

①-2 見附駅東口駅前広場 (交流広場部)

整備内容と利活用方法は今後市民
参加等により検討

【参考】A案の場合の公共交通と一般車の動線



[駐車場凡例]

凡例	内容
■	車道 (As舗装等)
■	駐車場 (As舗装等)
■	歩道 (透水性ILB舗装等)
■	自転車通行帯 (カラー舗装等)
■	障がい者用駐車場 (カラー舗装等)
■	シェルター
■	植樹帯

[駅前広場凡例]

凡例	内容
■	車道 (As舗装等)
■	歩道 (透水性ILB舗装等)
■	交流広場 (石張り舗装等)
■	自転車通行帯 (カラー舗装等)
■	障がい者用駐車場 (カラー舗装等)
■	シェルター
■	植樹帯

見附駅東口駅前周辺整備計画図

S=1:600 (A3)



A-2 案 一般送迎の降車のみ駅前広場でも可能とし、乗車や短時間の駐車は新設駐車場にて行う。

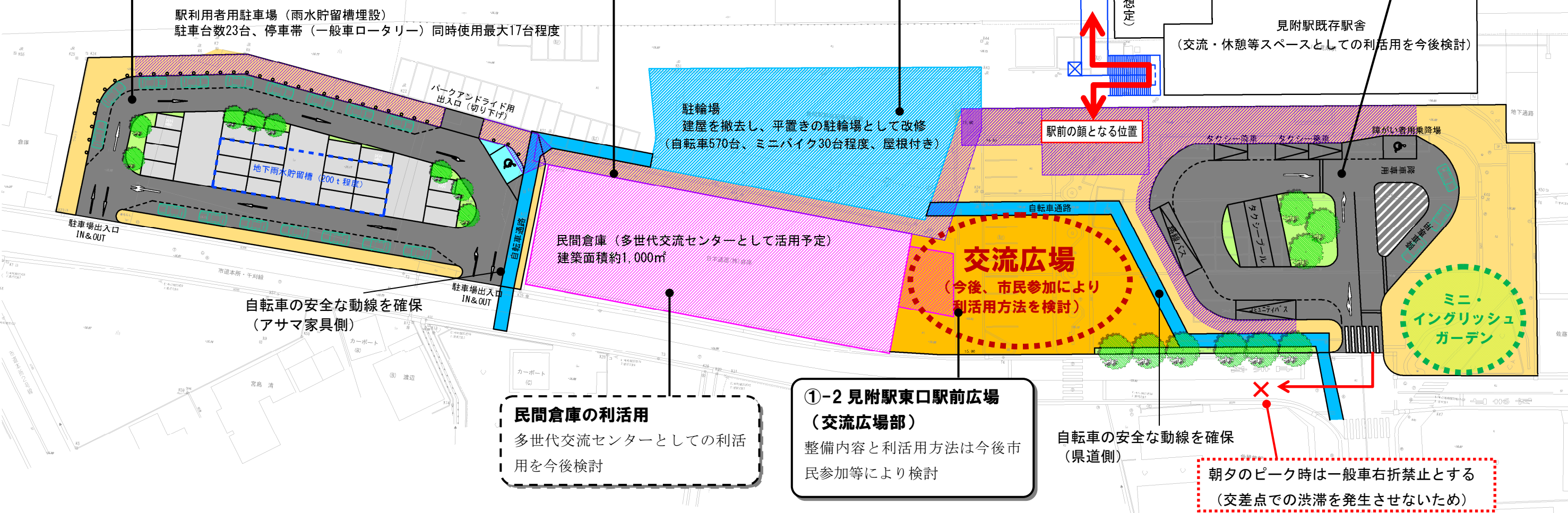
自由通路・橋上改札
別途関係機関協議により検討
(図はあくまで想定)

- ①-1 見附駅東口駅前広場(ロータリー部)**
- バスバース (2ヶ所)
 - タクシー乗場、降場 (1ヶ所ずつ)
 - タクシープール (6台)
 - 障がい者乗降場 (1ヶ所)
 - 一般車降車専用ロータリー

- ② 自転車等駐車場**
- 自転車置場 570台分
 - ミニバイク置場 30台分 (ともに上屋付き、平置き)

- ③ 歩行者通路**
- 歩行者通路 (上屋付き)

- ④ 駅利用者送迎用駐車場 兼雨水貯留槽**
- 一般車駐車場 (23台)
 - 一般車送迎用ロータリー
 - 雨水貯留槽 (200t程度)



民間倉庫の利活用
多世代交流センターとしての利活用を今後検討

①-2 見附駅東口駅前広場 (交流広場部)
整備内容と利活用方法は今後市民参加等により検討

[駐車場凡例]

凡例	内容
■	車道 (As舗装等)
■	駐車場 (As舗装等)
■	歩道 (透水性ILB舗装等)
■	自転車通行帯 (カラー舗装等)
■	障がい者用駐車場 (カラー舗装等)
■	シェルター
■	植樹帯

[駅前広場凡例]

凡例	内容
■	車道 (As舗装等)
■	歩道 (透水性ILB舗装等)
■	交流広場 (石張り舗装等)
■	自転車通行帯 (カラー舗装等)
■	障がい者用駐車場 (カラー舗装等)
■	シェルター
■	植樹帯

【参考】長岡駅大手口の降車専用ゾーン
長岡駅大手口の駅前広場では、A-2案と同様に3台程度の降車専用ゾーンが設けられ、降車専用ゾーン以外は一般車通行不可となっている。
長岡駅の事例でも車道幅は1台分しかなく、前方に停まる車を抜かしていくことはできないためこのゾーンにゆっくり停まっていることはできない。
長岡市へのヒアリングによると、以前は停車する車の右側を後続の車が追い越してできるようにしていたが、接触事故が頻発していたため現在のように車道幅を1台分にしたとのこと。



見附駅東口駅前周辺整備計画図

S=1:600 (A3)



B案 一般送迎車両は新設駐車場のみ利用可能とし、駅前広場は公共交通専用とする。
(降車も含めて駅前広場には一般送迎車両は進入禁止)

④ 駅利用者送迎用駐車場 兼雨水貯留槽

- 一般車駐車場 (23台)
- 一般車送迎用ロータリー
- 雨水貯留槽 (200t程度)

駅利用者用駐車場 (雨水貯留槽埋設)
駐車台数23台、停車帯 (一般車ロータリー) 同時使用最大17台程度

③ 歩行者通路

- 歩行者通路 (上屋付き)

② 自転車等駐車場

- 自転車置場 570台分
- ミニバイク置場 30台分 (ともに上屋付き、平置き)

駐輪場
建屋を撤去し、平置きの駐輪場として改修
(自転車570台、ミニバイク30台程度、屋根付き)

①-1 見附駅東口駅前広場 (ロータリー部)

- バスバース (2ヶ所)
- タクシー乗場、降場 (1ヶ所ずつ)
- タクシープール (6台)
- 障がい者乗降場 (1ヶ所)

※一般車は駅前広場に進入しない。

見附駅既存駅舎
(交流・休憩等スペースとしての利活用を今後検討)

自由通路・橋上改札
別途関係機関協議により検討
(図はあくまで想定)

西口駅前広場へ連絡

新設自由通路 (想定)

橋上改札 (想定)

駅前の顔となる位置

交流広場

(今後、市民参加により利活用方法を検討)

民間倉庫の利活用

多世代交流センターとしての利活用を今後検討

①-2 見附駅東口駅前広場 (交流広場部)

整備内容と利活用方法は今後市民参加等により検討

自転車の安全な動線を確保 (県道側)

【参考】姫路駅北口駅前広場における一般送迎車の扱い

姫路城の「平成の大改修」に合わせて H26 年 4 月に再整備された姫路駅北口では、一般車は駅前広場のロータリー内進入禁止とし、駅前広場の西側に隣接する一般車乗降場で一般車の乗降を行うこととしている。

一般車の進入を制限する駅前広場の事例はまだ少ないものの、国土交通省 (都市局) でも駅前空間をクルマから歩行者中心に転換する方向が議論されており、今後は姫路駅のような取組が拡大していくことが期待されている。



車両通行禁止エリア (路線バス・タクシー除く)



【駐車場凡例】

凡例	内容
■	車道 (As舗装等)
■	駐車場 (As舗装等)
■	歩道 (透水性ILB舗装等)
■	自転車通行帯 (カラー舗装等)
■	障がい者用駐車場 (カラー舗装等)
■	シェルター
■	植樹帯

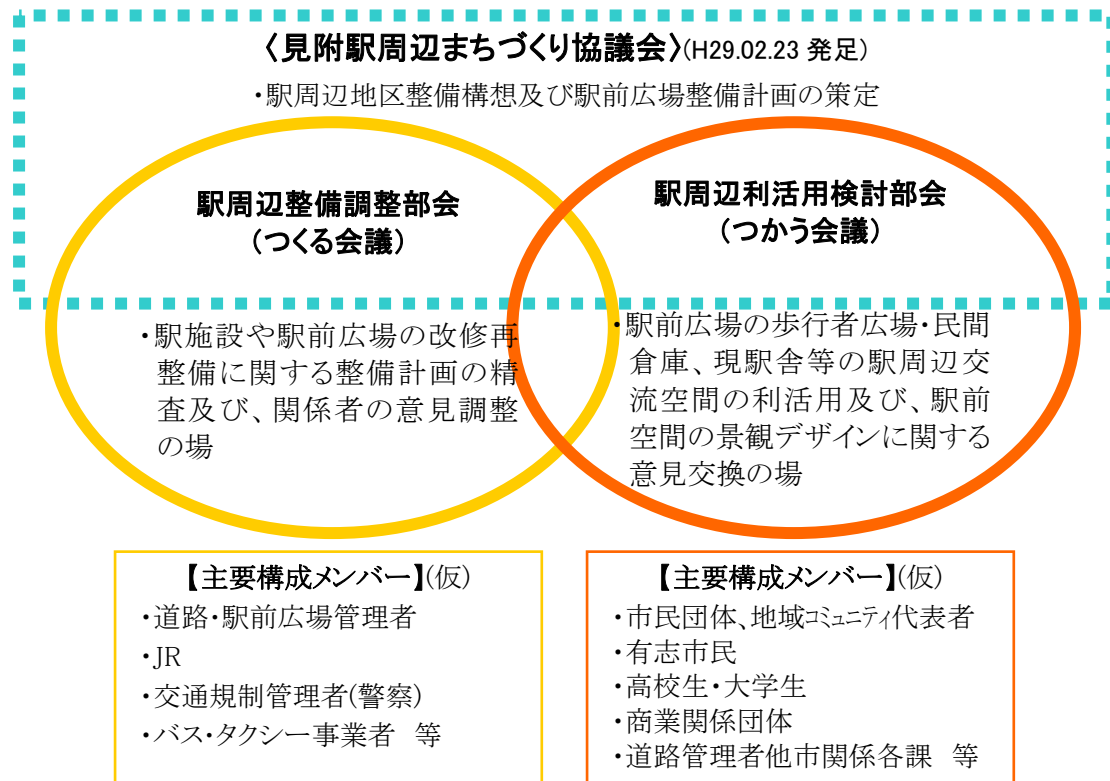
【駅前広場凡例】

凡例	内容
■	車道 (As舗装等)
■	歩道 (透水性ILB舗装等)
■	交流広場 (石張り舗装等)
■	自転車通行帯 (カラー舗装等)
■	障がい者用駐車場 (カラー舗装等)
■	シェルター
■	植樹帯

4. 今後の駅周辺まちづくり協議会の進め方

(1) 今後のまちづくり協議会の進め方

- ・駅周辺地区整備構想の事業化に向けて、整備計画の策定が必須要件であり、そのための検討体制が重要 → 駅周辺まちづくり協議会がスタート (H29.02.23)
- ・今後、協議会のもとに事業化に向けた関係者の意見調整の場としての「つくる会議」と、交流広場の具体的な活用や運営を検討する「つかう会議」の2つのWG体制の構築を目指す(つくる会議は、実質的には個別の事業者調整とすることも想定)
- ・歩行者交流広場は「つかう会議」にて市民・民間と一緒にその活用内容を検討し、民間が主体的に運営管理していく仕組みづくりを目指す



図：つかう会議・つくる会議の構成イメージ

	駅周辺整備調整部会(つくる会議)	駅周辺利活用会議(つかう会議)
H29年度～H30年度	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺整備計画(主に駅前広場及び西口広場の整備方針)の事業化に向けての具体的課題 ・駅施設、駅前広場等の整備計画に関する協議、事業内容の調整 ・都市再生整備計画の認定に向けての調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の将来像の共有 ・市内にどんな人たちがいるかを知る ・「やりたいこと」「できること」の棚卸し ・ワークショップ等により「やりたいこと」「できること」の深掘り ・キーパーソンの発掘 ・モデル事業社会実験など
H31年度以降	<ul style="list-style-type: none"> ・都市再生整備計画(認定)に基づく事業実施に向けた調整(都市再生整備交付金認可)(平成32年度 工事着手) 	<ul style="list-style-type: none"> ・できることから事業を順次スタート

図：つくる会議・つかう会議の進め方イメージ(仮)

(2) 今後のまちづくり協議会と部会の進め方

- ・H29年7月頃 第3回まちづくり協議会において、駅周辺整備計画(案)について基本的合意を目指す
- ・H29年9月以降 まちづくり協議会のもと、「つくる会議」「つかう会議」の順次開始を目指す
- ・H30年2月頃 駅周辺地区都市再生整備計画の基本的合意 → 県・国へ事業要望予定

	まちづくり協議会(全体)	調整部会(つくる会議)	利活用検討部会(つかう会議)	
H29年度	5月頃	第2回協議会(本日) ■課題と再整備方針 ■利活用部会(つかう会議)の進め方 ■整備計画(素案)	■設置方針	
	6~7月頃	第3回協議会 ■整備計画(案)修正案の提示 ■整備計画の基本的合意	■準備会	
	9月頃	第4回協議会 ■基本計画(案)の提示	(必要に応じて順次個別協議や調整会議を実施)	〈第1ステップ〉H29 〈第1回〉
	11月頃			〈第2回〉
	2月頃	第5回協議会 ■都市再生整備計画の基本的合意		〈第3回〉
H30年度	5月頃	第6回協議会 ■都市再生整備計画(案)の提示		〈第2ステップ〉H30 〈第4回〉
	9月頃	第7回協議会 ■都市再生整備計画(案)の合意		〈第5回〉
	12月頃	第8回協議会 ■都市再生整備計画(案)の決定	〈第6回〉	
	2月頃	(都市再生整備交付金要望)	〈第7回〉	
H31年度	(都市再生整備交付金認可)		〈第3ステップ〉H31	
H32年度	(工事着手)		〈第4ステップ〉H32	

参考：今後の整備予定 ※B案の図をもとに説明

- ・・・前期5か年整備（H32～H36年度）
- ・・・後期5か年整備（H37年度～H41年度）

※前期・後期の区分及び施工年次は現時点見通し。詳細な施工年度・施工期間等は今後検討

