

# 見附駅周辺まちづくり協議会 第3回協議会資料

## 【目次】

- |                              |      |
|------------------------------|------|
| 1. 前回（第二回）協議会の振り返りと検討の方向性の確認 | p.1  |
| 2. 検討の主要な条件の確認               | p.2  |
| 3. 見附駅周辺の交通対策見直し案            | p.4  |
| 4. 駅周辺交流空間の整備と利活用のイメージ提案     | p.9  |
| （参考）駅周辺まちづくりに関する今後の議論の進め方    | p.12 |

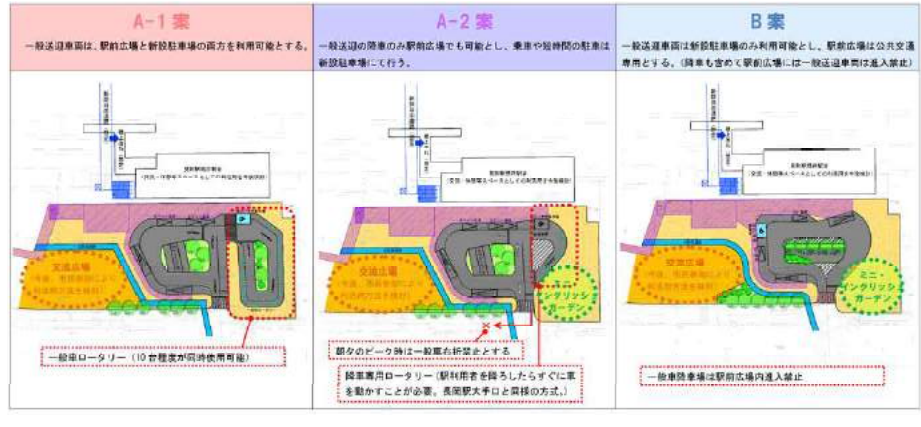
平成 29 年 8 月 9 日（水）

見 附 市

# 1. 前回（第2回）協議会の振り返りと検討の方向性の確認

## 【前回協議会で示した計画案】

■ピーク時の送迎車両は新設する駐車場側で対応し、駅前広場は歩行者のための空間や賑わい・交流を創出する空間とすることを基本的な考え方として以下の3案を提示。



## 【前回協議会での主なご意見】(A-1・A-2・B案共通のご意見)

- 駅前広場の出入口が1箇所になると車両が集中して危険ではないか。
- 学生はどうしてもギリギリに行動するため、結局交差点の前から車が渋滞してしまう状態は解消されないのではないか。
- 改札までの距離が遠くなり、路上での乗り降りが増えることになるのではないか。
- 一般送迎車が駅前広場を利用することを抑制・排除する方向が本当に望ましいか。

## 【前回協議会のご意見を踏まえた方向性の再設定】

■一般車の乗降位置と改札との距離が遠くなることで路上での乗り降りを助長することになり、計画時の想定とは異なった事態（渋滞や危険性が結局解消されない、さらには今よりも悪化するような事態）が生じる懸念があることが確認されました。

■そのため、以下の方針で駅前広場や新設駐車場のプランを見直します。

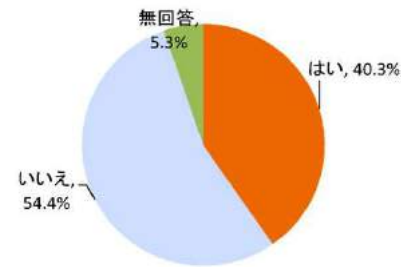
- ①現状の無秩序なロータリーの利用を解消し、朝・タのピーク時でも安全かつスムーズに駅前空間の利用ができるようにすることを第一の目的とします。
- ②そのうえで、「見附市の玄関口」としてふさわしい空間の魅力づくりや、人々の交流を促進する広場機能を導入することを第二の目的とします。

【参考】まちづくり市民アンケート調査「駅周辺について」(2017.02.23 第1回協議会資料より)

平成年11月現在で、市内全域の市民で20才以上から無作為に1000人を抽出して調査したもののうち、駅周辺の調査項目を抜粋して掲載。

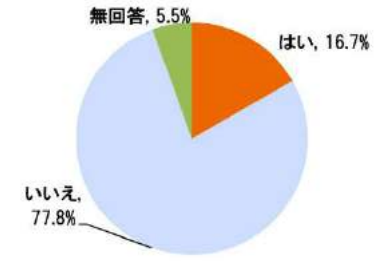
Q. 見附駅は公共交通としての役割を十分果たしていると思いますか？

→【結果】半数以上が見附駅を公共交通としての役割が不十分と認識している



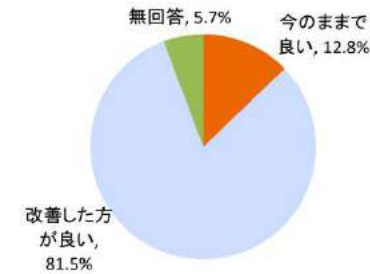
Q. 駅、駅前の機能としてこのままでいいと思いますか？

→【結果】約8割が駅や駅前の機能がこのままでは問題だと認識している



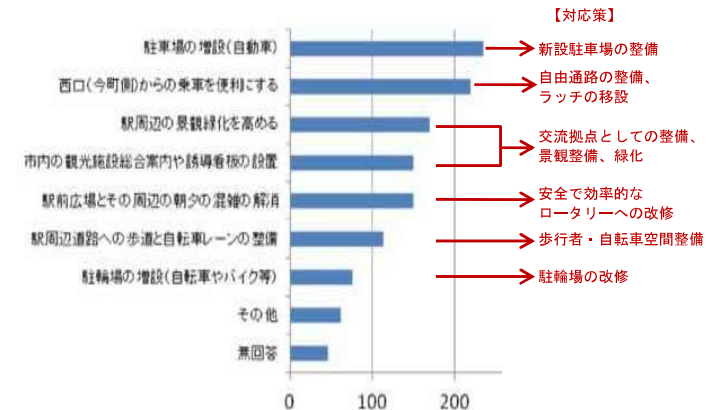
Q. 見附市の玄関口として、駅前の雰囲気はどう思いますか？

→【結果】約8割が、駅前の機能だけでなく玄関口としての雰囲気についても問題があると認識し、改善を希望している



Q. 駅や駅前をより便利に、気持ちよく使えるようにしていくためには、具体的にどのような改善を行うことが必要だと思いますか？(複数回答)

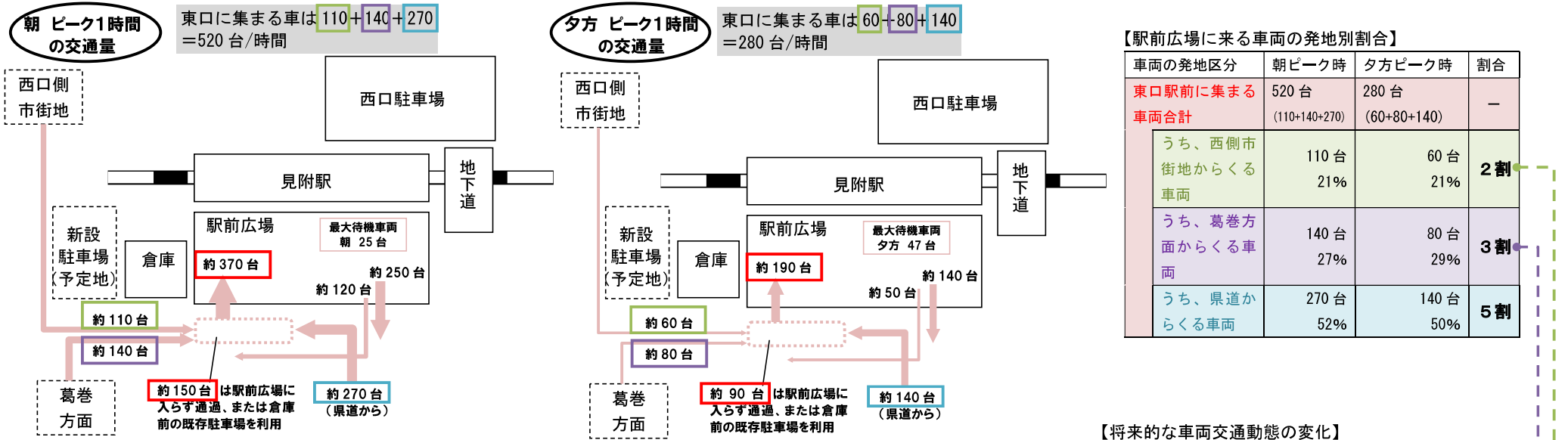
→【結果】下記グラフのとおりであり、対応策の具体的な内容を本協議会で議論しているところ。



## 2. 検討の主要な条件の確認

(朝タピーク時の交通実態と、再整備に伴う交通動態の変化の想定)

- ・朝タとも、東口駅前広場に来る車両のうち約2割は西口市街地から、約3割は葛巻方面から、約5割は県道側から来ている。
- ・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が西口を利用ようになる。
  - 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、葛巻方面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(時間短縮)になる。



### 【将来的な車両交通動態の変化】

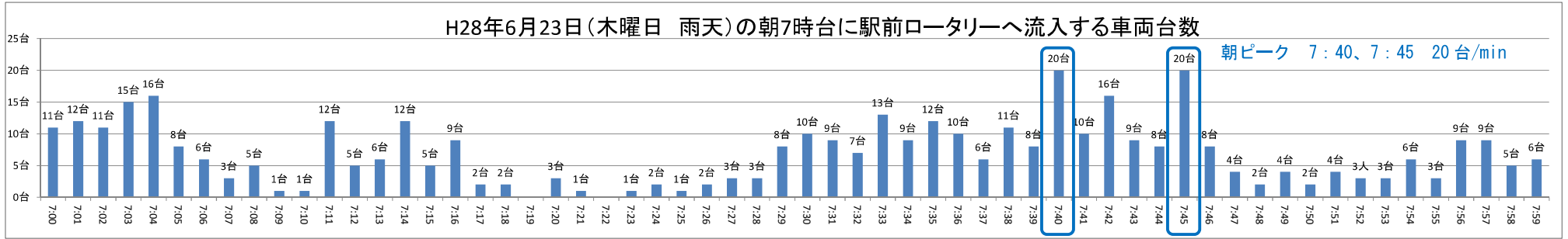
- ①自由通路及び改札の新設と西口駅前広場の整備により、西口側市街地から東口の駅前広場に来ていた車両(全体の2割)が西口を利用ようになる。
- ②新設駐車場の整備により、東口の駅前広場に進入している車両のうち葛巻方面から来る車両にとっては新設駐車場を利用した方が便利(時間短縮)になる。



【参考】 交通量実態調査結果の抜粋

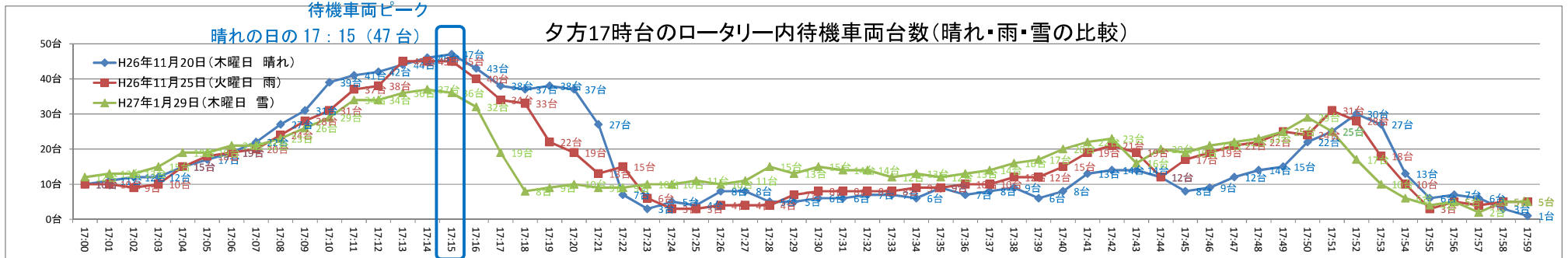
朝ピーク時

■東口駅前ロータリーに流入する車両台数の推移（朝7時台） ※H28年度調査のうち、台数が最大であった6月23日雨天時のグラフ



夕方ピーク時

■東口駅前ロータリー内に待機する車両台数の推移（夕方17時台） ※H26年度調査による晴れ・雨・雪の3日と比較

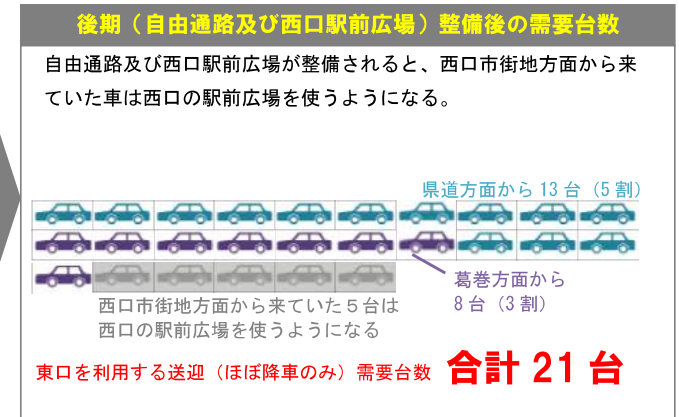
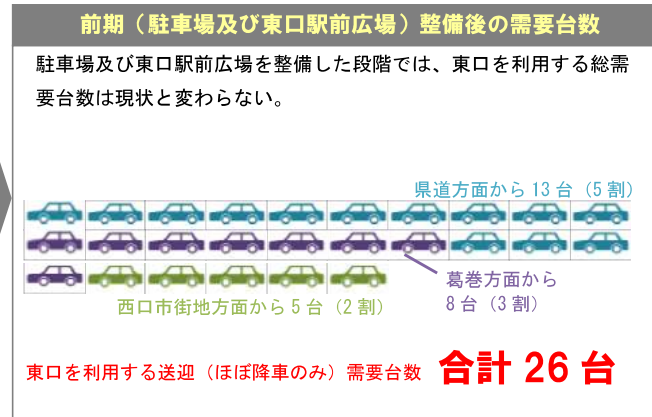
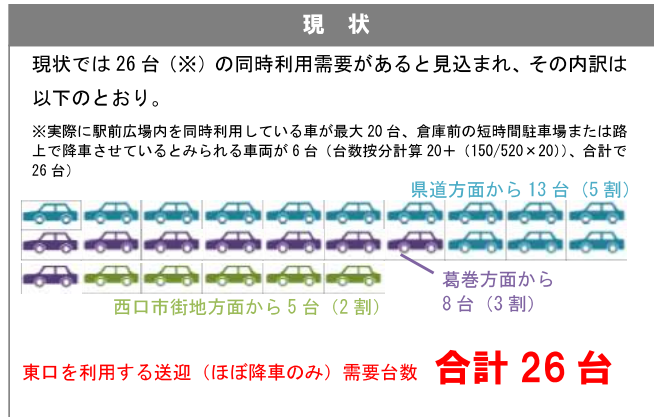


### 3. 見附駅周辺の交通対策見直し案

#### (1) 朝・夕方ピーク時の送迎車両の試算

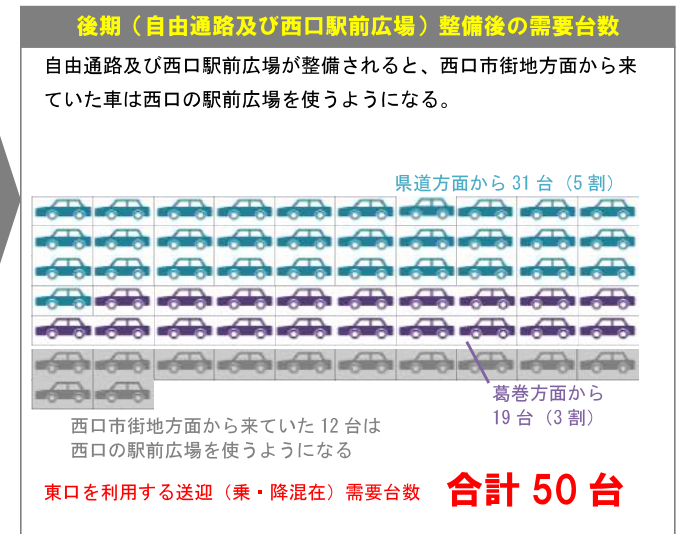
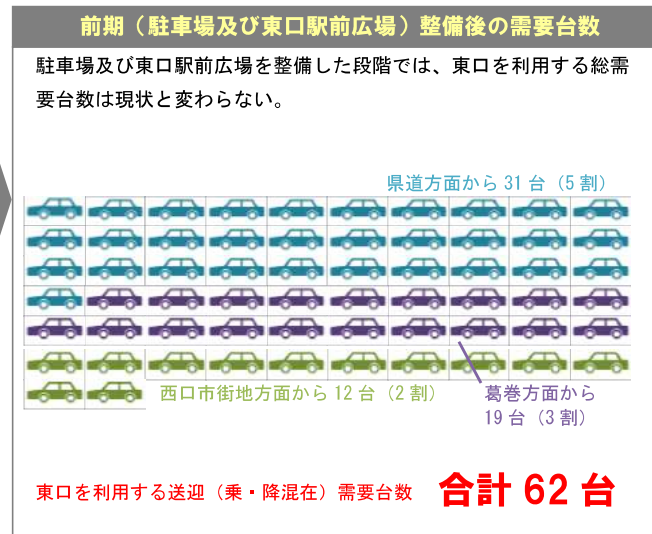
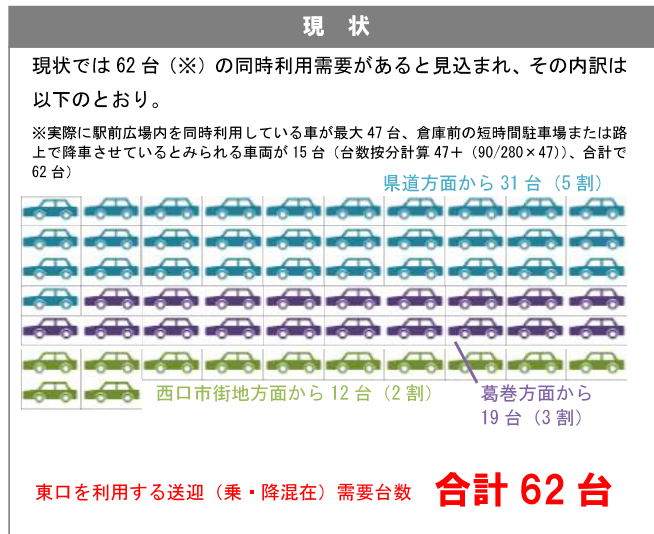
##### 朝ピーク時

駅利用者を降ろしてすぐ出ていく交通行動＝降車レーンを必要とする交通行動



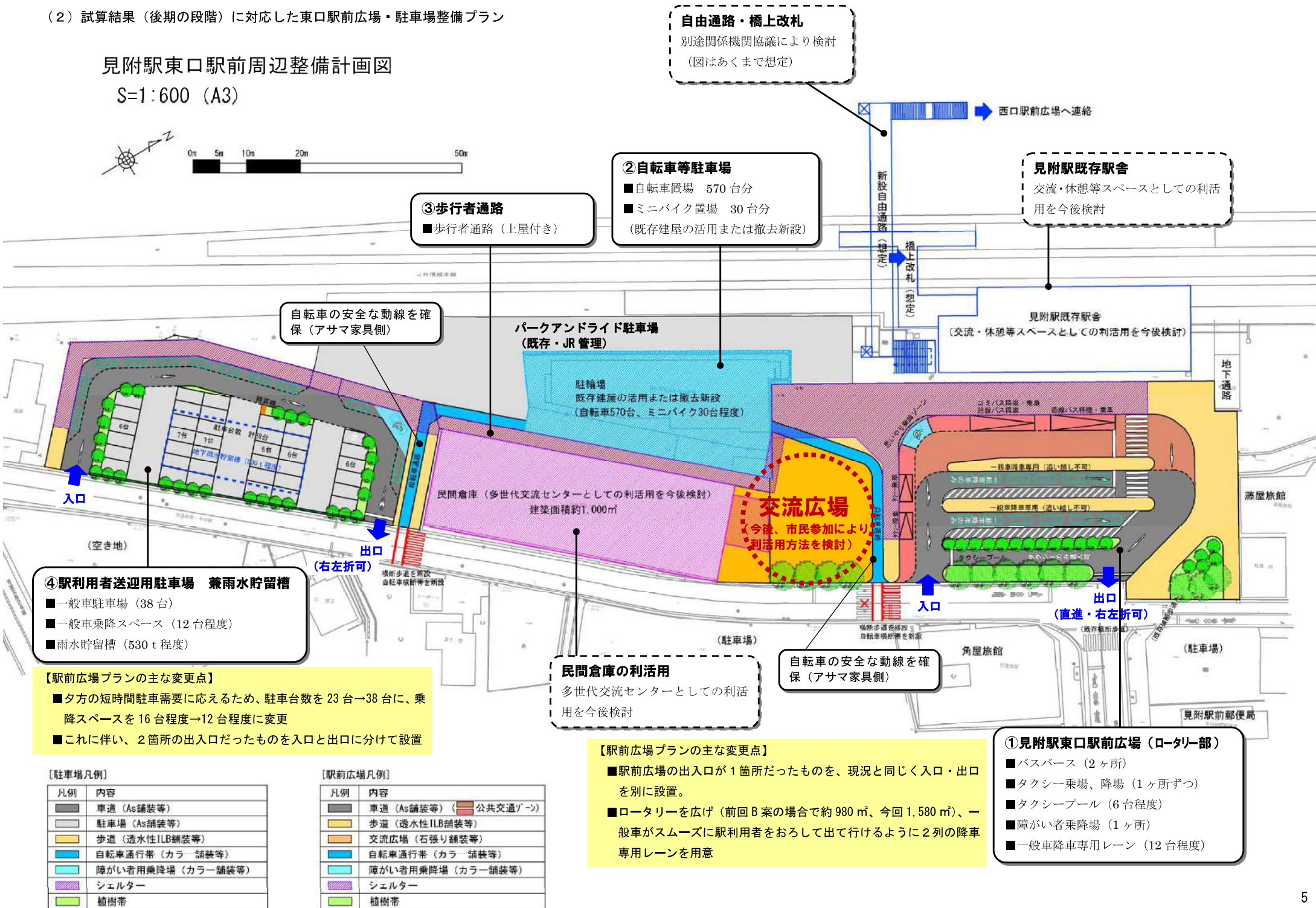
##### 夕方ピーク時

電車の到着に合わせて迎えに来る車と送る車、数分～数十分程度駅前広場内で待機する車が混在＝駐車場及び乗降レーンを必要とする交通行動



# 見附駅東口駅前周辺整備計画図

S=1:600 (A3)



**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)

**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  
 (既存建屋の活用または撤去新設)

**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

自転車の安全な動線を確認（アサマ家具側）

**パークアンドライド駐車場**  
 (既存・JR 管理)

駐輪場  
 既存建屋の活用または撤去新設  
 (自転車570台、ミニバイク30台程度)

民間倉庫（多世代交流センターとしての利活用を今後検討）  
 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)

**④駅利用者送迎用駐車場 兼雨水貯留槽**  
 ■一般車駐車場 (38 台)  
 ■一般車乗降スペース (12 台程度)  
 ■雨水貯留槽 (530 t 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

自転車の安全な動線を確認（アサマ家具側）

**【駅前広場プランの主な変更点】**  
 ■駅前広場の出入口が1箇所だったものを、現況と同じく入口・出口を別に設置。  
 ■ロータリーを広げ（前回B案の場合で約980㎡、今回1,580㎡）、一般車がスムーズに駅利用者をおろして出て行けるように2列の降車専用レーンを用意

**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台程度)  
 ■障がい者乗降場 (1ヶ所)  
 ■一般車降車専用レーン (12台程度)

**【駅前広場プランの主な変更点】**  
 ■夕方の短時間駐車需要に応えるため、駐車台数を23台→38台に、乗降スペースを16台程度→12台程度に変更  
 ■これに伴い、2箇所の出入口だったものを入口と出口に分けて設置

**【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)
	障がい者用乗降場 (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) (公共交通ゾーン)
	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)
	障がい者用乗降場 (カラー舗装等)
	シェルター
	植樹帯



**【駐車場部拡大図】**

JR信越本線

パークアンドライド駐車場  
(既存・JR管理)

駐輪場  
既存建屋の活用また  
(自転車570台、ミニ)

民間倉庫 (多世代交流センターとしての利活用を  
建築面積約1,000㎡)

(空き地)

【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)
	障がい者用乗降場 (カラー舗装等)
	シェルター
	植樹帯

精算機

市道本所・千刈線

横断歩道を新設  
自転車横断帯を新設

見附駅東口駅前周辺整備計画図

S=1:300 (A3)



【駅前広場部拡大図】

【駅前広場凡例】

凡例	内容
	車道 (As舗装等) (公共交通ゾーン)
	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)
	障がい者用乗降場 (カラー舗装等)
	シェルター
	植樹帯

パークアンドライド駐車場  
(既存・JR管理)

活用または撤去新設  
台、ミニバイク30台程度)

利活用を今後検討)

(駐車場)

横断歩道を移設  
自転車横断帯を新設

角屋旅館

(既存横断歩道)

(駐車場)

(想定) 橋上改札 (想定)

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)

地下通路

コミバス降車・乗車  
路線バス降車 路線バス待機・乗車

一般車降車専用 (追い越し不可)

一般車降車専用 (追い越し不可)

タクシープール タクシーのみ進入可

藤屋旅館  
藤屋旅館

佐藤 尚



(3) 計画案の評価

朝ピーク時

降車用のスペースは足りるか？

現状及び前期（駐車場及び東口駅前広場）整備後の需要台数



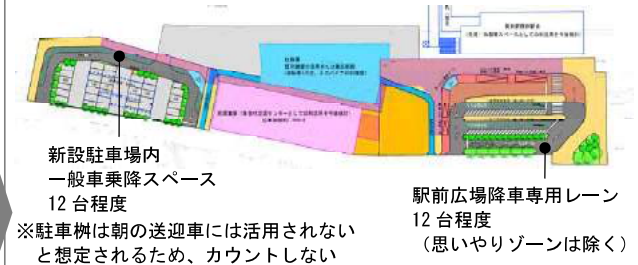
東口を利用する送迎（ほぼ降車のみ）需要台数 **合計 26台**

後期（自由通路及び西口駅前広場）整備後の需要台数



東口を利用する送迎（ほぼ降車のみ）需要台数 **合計 21台**

整備計画による整備予定台数



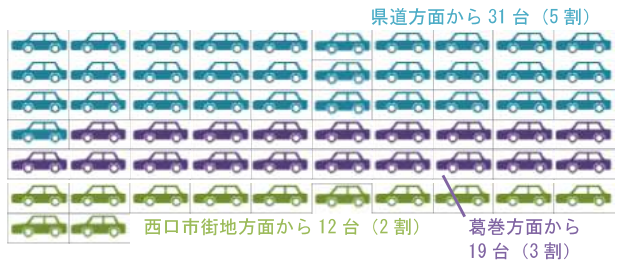
東口降車用整備台数 **合計 24台程度**

【コメント】朝の送迎台数には実際には企業の送迎用車両（ピーク時5台程度）も含まれており、これらは新設駐車場内の駐車枠に止めるよう誘導することも考えられることから、駅前広場と新設駐車場を使って概ね現状の需要台数すべてを取り込むことが可能。

夕方ピーク時

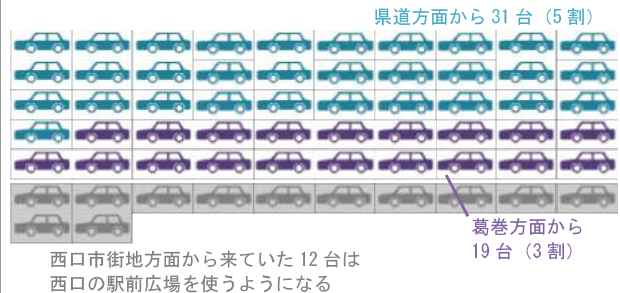
駐車及び乗降用のスペースは足りるか？

現状及び前期（駐車場及び東口駅前広場）整備後の需要台数



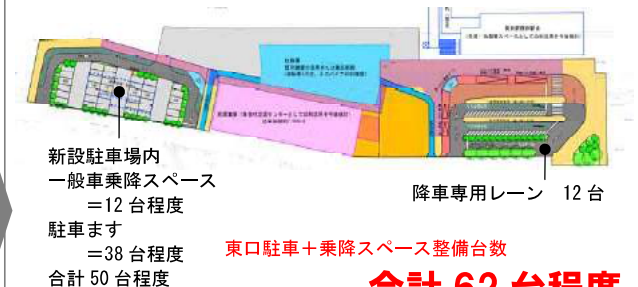
東口を利用する送迎（乗・降混在）需要台数 **合計 62台**

後期（自由通路及び西口駅前広場）整備後の需要台数



東口を利用する送迎（乗・降混在）需要台数 **合計 50台**

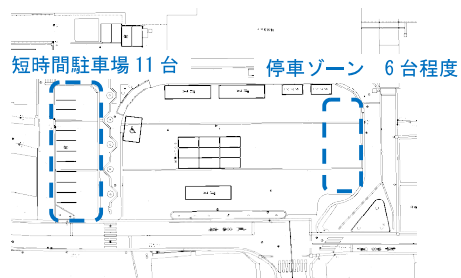
整備計画による整備予定台数



**合計 62台程度**

【コメント】駐車、乗降、降車専用などをすべて合算すると現状の需要台数すべてを取り込むことが可能な台数を確保している。（需要台数62台は送迎も迎えも合算した台数）

参考1：現況の駅前広場で駐車できる台数



参考2：第2回協議会提案プランの駐車可能台数

	駅前広場内 一般車乗降 スペース台数	新設駐車場内		(参考) 合算
		一般車乗降	駐車場	
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）	10台程度	16台	23台	49台
A-2案（一般送迎の降車のみ駅前広場でも可能）	3台程度 (降車のみ)	16台	23台	42台
B案（一般送迎車両は新設駐車場のみ利用可能）	0台	16台	23台	39台

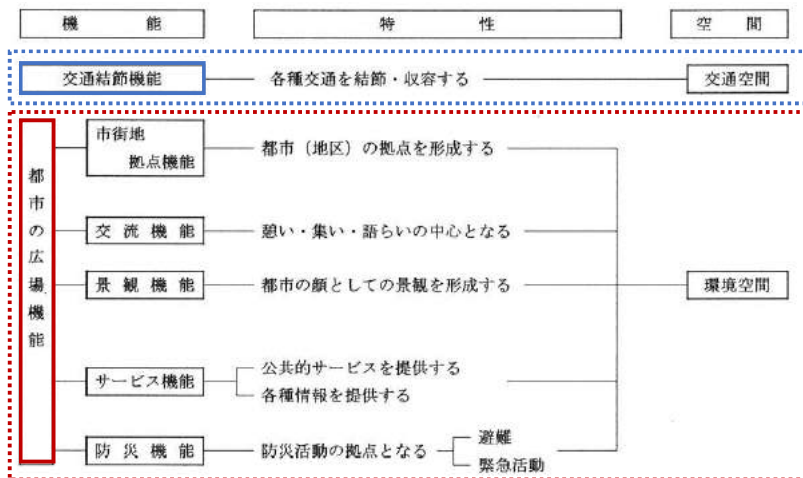
【総合コメント】この計算は朝・夕のなかでも最大の利用台数が発生する瞬間に対する評価であるが、朝・夕ともほぼ最大の需要台数に見合う駐車スペースが確保されている。また、西口と自由通路が整備されれば需要台数も減少すると見込まれ、将来的には需要に対して十分な余裕が発生する。

## 4. 駅周辺交流空間の整備と利活用のイメージ提案

### (1) 駅前広場の機能

(出典：「駅前広場計画指針」1998年 建設省都市局都市交通調査室監修/社団法人日本交通計画協会編)

- 駅前広場の機能は、交通の結節点として交通を処理する「交通結節機能」と「都市の広場機能」とに大きく分けることができる。
- 「都市の広場機能」としては、都市の拠点となる「市街地拠点機能」、人々が憩い、集い、語るための「交流機能」、緑・植樹、モニュメントなどによってまちの景観を形成する「景観機能」、利用者に各種サービスを提供する「サービス機能」、地震などの際に防災活動の拠点となる「防災機能」等があげられる。
- 「交通結節機能」を果たすために必要な空間を「交通空間」、「都市の広場機能」を果たすために必要な空間を「環境空間」と定義する。
- 駅前広場の機能は駅や周辺市街地、さらには都市全体の特性によりさまざまであり、求められる機能を果たせるよう「交通空間」と「環境空間」を適切に組み合わせつつ、必要な空間を確保する必要がある。



図一 駅前広場の機能 (出典：「駅前広場計画指針」)

### (2) 近年の駅前広場リニューアルの動向

- 近年の都市政策として取り組んでいる「歩行者優先・中心のまちづくり」や「中心市街地の賑わいづくり」、「都市の魅力創出」の一環として、駅前広場においてもまちなかの広場空間として交流広場を大きく確保する整備・リニューアル例が多く見られる。
- 交流広場を設けた駅前広場では、その広場を活用して積極的にイベントを実施したり、利用ルールを定めて市民等にスペースの貸し出しができるようにしたりするなど利活用に取り組んでいる。

参考：近年の駅前広場リニューアルと利活用例 (詳細は別紙の参考事例参照)

#### ■埼玉県北本市 JR北本駅西口駅前広場 (H24年整備)



#### ■宮崎県日向市 JR日向市駅前広場 (H20年整備)



#### ■兵庫県姫路市 JR姫路駅北口駅前広場 (H27年整備)



#### ■福岡県福岡市 JR博多駅博多口駅前広場 (H28年整備)



### (3) 見附駅前広場の利用者像（ターゲット）

#### ① 駅利用者の特性

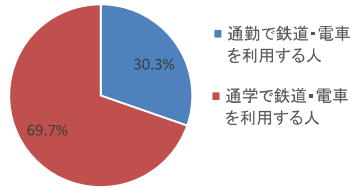
■見附市民の通勤通学時の主な利用交通手段を鉄道・電車と回答した人を通勤者と通学者に区分すると、通学者が約7割となる。大学生も含まれるが大部分は高校生であり、見附駅の利用者の大半は高校生とみられる。

図表一見附市電車利用者の通勤者と通学者の比率  
(データ出典：平成22年国勢調査)

	通勤で鉄道・電車 を利用する人	通学で鉄道・電車 を利用する人	合計
人数	492	1131	1623
割合	30.3%	69.7%	100%

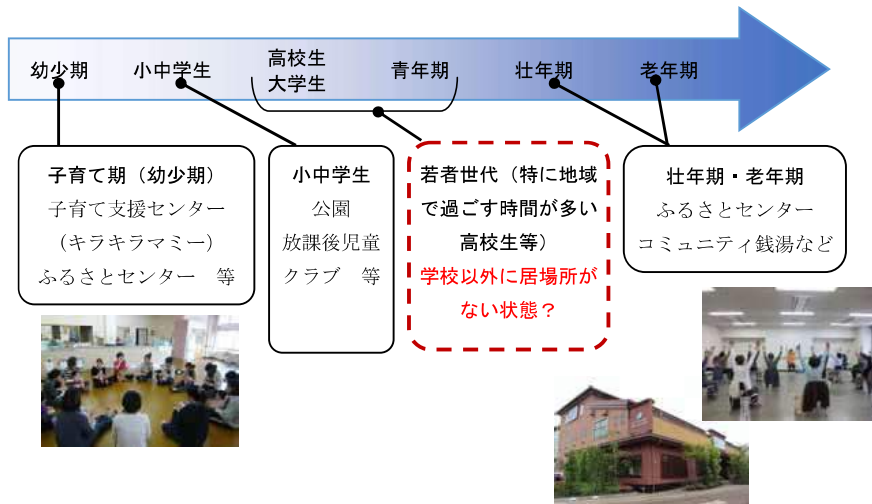
※このデータでは見附駅以外の駅を利用している見附市民もカウントしているため、見附駅の正確な乗降客の比率ではない。あくまで目安として用いる。

写真：見附駅の朝のホーム。  
乗る人・降りる人ともにほとんどが高校生



#### ② ライフステージと見附市内の交流の場

- 見附市ではこれまで子育てファミリーや小さな子供の遊び場、壮年期や老年期の世代が交流できる場づくりに努めてきた。
- しかし、見附駅の主な利用者である高校生などの若者世代には、学校以外にまちのなかでの居場所を用意してこなかったのではないか。
- 高校生たちが大人になっても見附市に住んでもらうためには、見附市のまちのなかに自分の居場所を見つけ、まちに対する愛着を持ってもらうことが必要ではないか。



### (4) 駅前空間におけるアクティビティ（行動・活動）のイメージ

#### ① 駅前に交流広場を設けた場合のアクティビティのイメージ例

■交流広場を設けると、これまで駅前広場ではできなかった様々なアクティビティができるようになる。

■祭りやマルシェなどのイベントはもとより、普段（ハレとケで言えば、ケ）の屋外空間の使い方が多様になり、若者を含む多世代が楽しめる駅前空間となる。



#### ② その他（室内等）の高校生のニーズの想定

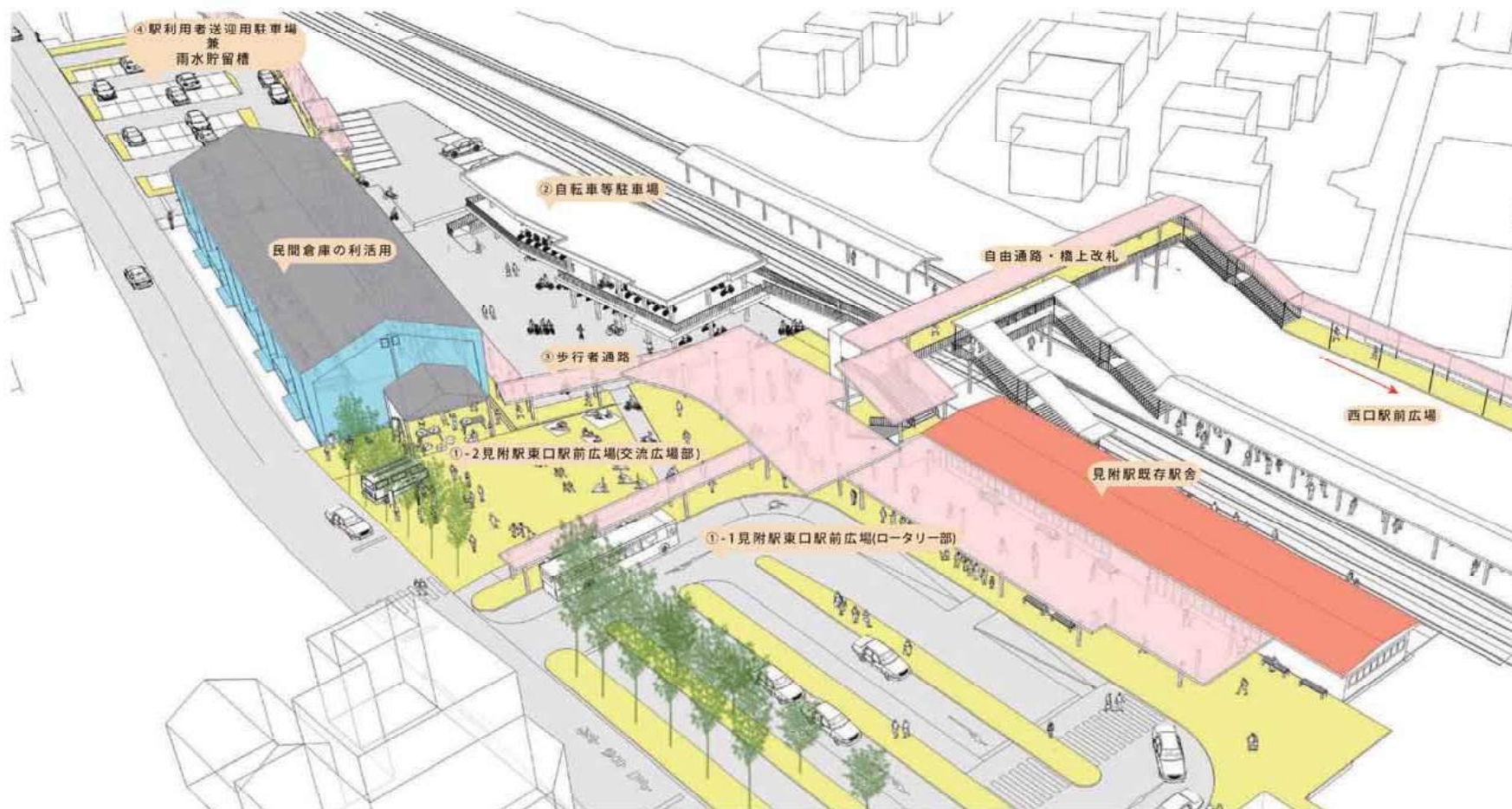
■見附駅を利用する高校生たちのニーズとしては、屋外のアクティビティだけでなく、屋根のあるところや室内で宿題や受験勉強をしたり、友達とおしゃべりをしたりするニーズがあると考えられる。



写真：直江津駅前にある「直江津学びの交流館」内の自習室は高校生に人気

(5) 駅周辺交流空間の整備・利活用イメージ

見附駅東口駅前周辺整備計画図



## 交流広場



駅前マルシェ

ピクニック

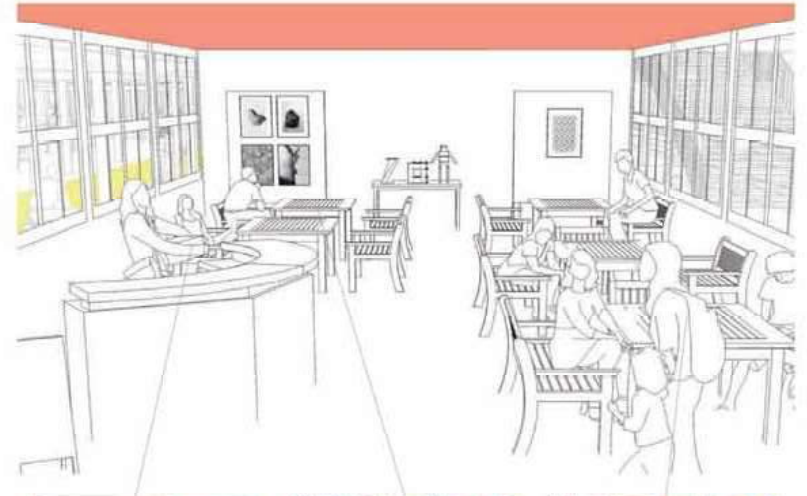
パフォーマンス

ヨガ

読書

駅前広場の設計に当たっては、自由通路の新設により旧駅舎と民間倉庫の間に駅の顔となる位置がくることが、歩行空間を雨・雪から守ること、自家用車・バス・タクシーを待つだけでなく滞留できる場とすること、既存のメタセコイヤに加え芝生や中低木などの緑地を加えること、市内を結ぶ歩行ネットワークの中継点になること、などに配慮します。

## 見附駅既存駅舎



高校生カフェ

自習

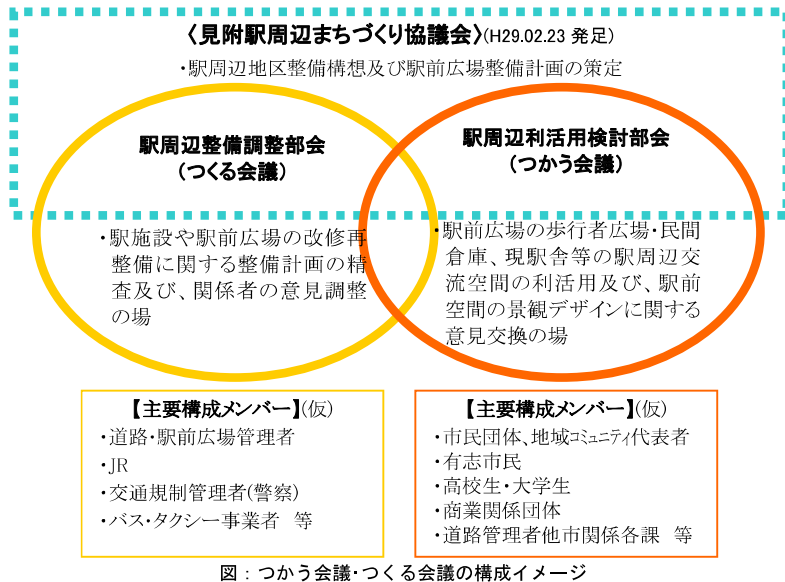
放課後の談笑

旧駅舎の窓の大きな開放的なつくりを生かし、カフェや市民のギャラリーを整備します。バスを待つ人がより快適に待ち時間を過ごせるよう、大きく張り出した庇の下にベンチ等を置きます。

【参考】駅周辺まちづくりに関する今後の議論の進め方

■今後のまちづくり協議会の進め方（第2回協議会資料の再掲）

- ・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



	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"> <li>・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な課題</li> <li>・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</li> <li>・都市再生整備計画の認定に向けての調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺の将来像の共有</li> <li>・市内にどんな人たちがいるかを知る</li> <li>・「やりたいこと」「できること」の棚卸し</li> <li>・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</li> <li>・キーパーソンの発掘</li> <li>・モデル事業社会実験など</li> </ul>
H31年度以降	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・できることから事業を順次スタート</li> </ul>

(参考) 他市駅前広場における検討体制事例

	概要・検討体制	交流空間活用事例
事例1：北本駅西口(埼玉県北本市)	<p>■『北本らしい“顔”の駅前づくりプロジェクト』を立ち上げ、市民と専門家、行政が一緒になって、地域資源や人材を掘り起こし、北本の玄関口にふさわしい駅前広場について検討。</p> 	<p>■『北本まつり』は、H6年から続く北本のまちをあげての一大イベントである。1日目に行われる「宵まつり」では、北本駅西口駅前広場と西中央通り(駅前通り)を会場とし、流し踊りやよさこい等のパフォーマンスが行われ、大小さまざまなねぶた・山車が練り歩く。</p> 
事例2：日向市駅(宮崎県日向市)	<p>■市による土地地区画整理事業、街なか交流拠点整備事業と県による連続立体交差事業、事業者による商業集積整備事業の「三位一体」によって整備、及び都市デザイン会議の設置による統一的なデザインの都市空間を形成。</p> 	<p>■毎年、市の中心市街地で行われてきた「日向ひよっこ夏祭り」「日向十五夜夜祭り」の会場として駅前広場が活用されている。</p> <p>■また、毎月第3日曜日には日向市を始めとする日向圏の海の幸山の幸が集まる朝市として『ぶらっとひょうが駅市』が開催されており、毎回25~30団体ほどが出品。毎月第2日曜日にはフリーマーケット『エキイチ』も同じ会場(駅高架下)で開催されている。</p> 
事例3：柳川駅(福岡県柳川市)	<p>■西鉄柳川駅周辺地区整備の検討にあたっては、柳川市と建築・都市設計・施設デザインおよび交通計画の専門家による設計チームとの協働により、一体的かつ質の高い駅前空間を実現。</p> <p>■また、計画段階から“利活用WS”など市民の参画機会を数多く設けている。</p> 	<p>■シンポジウムや駅周辺市民ワークショップ、小学校との協働によるベンチ・フェンスづくり等の実施。</p> <p>■西鉄柳川駅周辺市民ワークショップ</p> <p>【目的】西鉄柳川駅周辺市民ワークショップでは、駅のまちづくりにおける役割の位置づけ、役割について考え、具体的に以下の点について議論しました。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. デザインについて、柳川らしい駅周辺のデザインはどんなものか？西鉄柳川駅の駅前広場はどのような交通計画が適切か？</li> <li>2. 駅周辺の利活用、市民活動や柳川のまちづくりに駅周辺をどのように活かせるか？その中で、私たちにできることは何か？</li> </ol> <p>【メンバー】福岡県-西日本鉄道(株)、柳川市、設計WG、九州大学</p> 