ＪＲ穂積駅周辺整備事業に関する研究会について

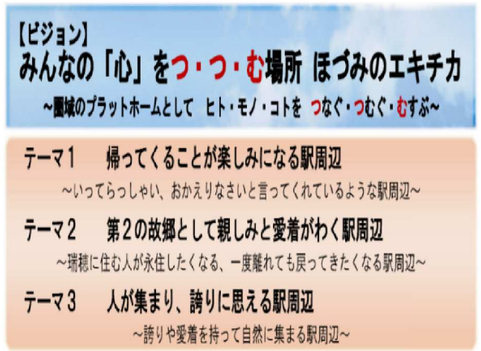
～ＪＲ穂積駅周辺整備研究会の概要～

（１）研究会の目的

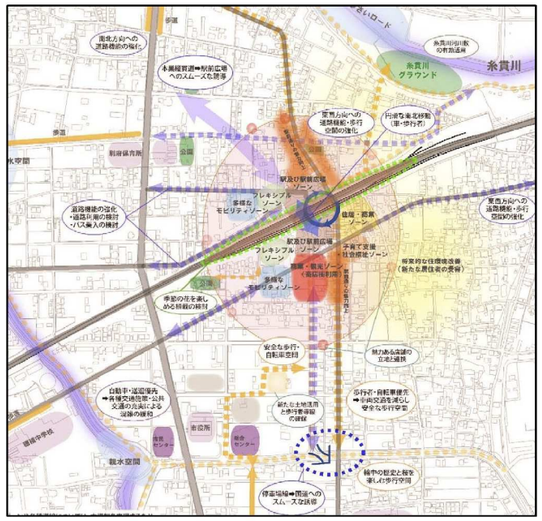
瑞穂市の重要拠点であるＪＲ穂積駅を中心とした将来のまちづくりのために策定した『瑞穂市ＪＲ穂積駅圏域拠点化構想』や『まちづくり計画（案）』に基づき、周辺市町を含めた圏域１５万人の拠点化に向けて、今後のまちづくりの方針や事業化に向けた計画の検討を行うことを目的に、有識者等による「ＪＲ穂積駅周辺整備研究会」が設置されました。

《研究会検討事項》駅周辺の現況、課題等の整理
駅周辺のまちづくり整備手法・事業内容の検討
駅前広場の整備内容及び公共交通
都市計画道路の整備内容、土地利用　など

瑞穂市JR穂積駅圏域拠点化構想



構想図



（２）研究会の委員

まちづくりの分野に関する「識見を有する者」及び「関係行政機関の職員」の９名で構成されています。

《識見を有する者》朝日大学理事【会長】、
瑞穂市商工会副会長、岐阜大学工学部助教（北海道大学大学院准教授）、
岐阜乗合自動車㈱営業管理部長
《関係行政機関》　岐阜県警察北方警察署交通課長、岐阜県都市建築部公共交通課長、
岐阜県都市建築部都市政策課技術総括監、岐阜県岐阜土木事務所長、
瑞穂市政策企画監

（３）研究会の取組み

研究会は、計５回開催され、さまざまな観点からの議論が交わされた後、報告書（提言）の取りまとめを行い、市長への提出が行われました。

会議	開催日	議題
第１回	平成30年11月26日	まちづくり計画について
第２回	平成31年1月23日	まちづくり検討区域、バスルート、アクセス道路、駅前広場について
第３回	平成31年2月13日	アクセス道路、駅前広場、まちづくり計画案、土地利用について
第４回	平成31年3月20日	駅前広場へのアクセス、道路の将来都市計画決定、土地利用について
第５回	令和元年6月7日	報告書（案）について
報告	令和元年7月16日	市長へ報告書（提言）の提出

（４）研究会の検討内容

★ JR穂積駅周辺に必要とされる整備

①交通機能に関する整備
・（主）北方多度線から駅へアクセスする動線の整備
・利用者数に対応した適切な規模・機能の配置がされている駅前広場の整備
・歩行者空間の拡幅や自動車の抑制により安心して歩行者・自転車が移動できる区画道路の整備

②土地利用に関する整備
・商業店舗や住宅地等の新たな土地活用を促進するための狭小、不整形な敷地の整序
・利便性や賑わいを感じることができる商業機能等の適切な配置への誘導
・低未利用地を解消するための駐車場の集約等や、まちの利便性を高めるための集約した駐車場の再配置、新たな交通手段の導入等
・駅周辺に不足する交流や憩いの空間、緑を感じられる心地よい空間の整備

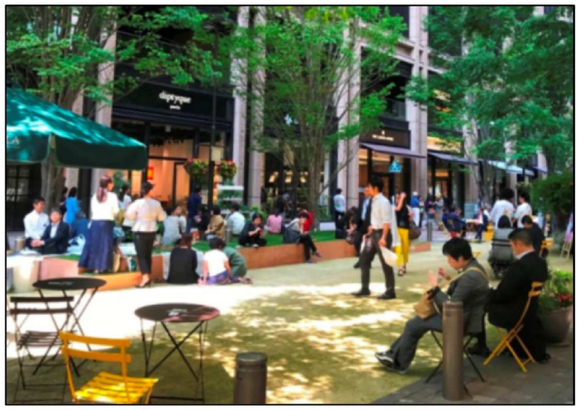
★ JR穂積駅周辺の整備によって期待される効果

イメージ図

①駅へ円滑にアクセスできる動線の確保
・駅前広場へのアクセス動線の強化と、歩行者・自転車、自動車、公共交通機関等の安全環境の確保

②土地活用の可能性が広がる都市基盤の充実
・狭小道路、行き止まり道路、危険な交差点等の解消や、生活動線と駅利用者動線の分離等による駅周辺にふさわしい都市基盤の整備

③誰もが使いやすい駅前広場への進化
・一般車両と公共交通の分離、送迎車の一時駐車スペースや多様なモビリティ環境を見据えた駐車場・駐輪場等の設置による、誰もが使いやすい駅前広場の整備



④人が自然と集まる広場空間の創出
・憩いの場、イベント等開催の場、地域をつなぐにぎわいの場等としてのフレキシブルな使い方が可能な、人が自然と集まる広場空間の創出

⑤都市機能の集積による住みやすさの向上
・多様な都市機能（公共交通機能、商業機能、医療機能、福祉機能等）が集積された駅周辺の居住者や駅利用者の利便性の向上

⑥安心して暮らせる地域防災力の向上
・防災活動困難区域の解消や、安全な避難地への避難路の整備、延焼遮断帯の設置、住宅等建て替えによる不燃化などによる、まち全体の地域防災力の向上

研究会からの提言について

商業・交流にぎわいゾーン

駅前広場に隣接しゾーンを形成

- 多くの市民が集い・楽しめる空間
- 全ての人が円滑に来訪できる、優れたアクセス性を備えた空間
- 瑞穂市の玄関口にふさわしい土地利用が可能となる空間
- 子育て支援施設が拡充され、子育て支援サービスが充実した空間
- 生きがいを持って元気に暮らせる福祉医療サービスが充実した空間

幹線道路沿道ゾーン

幹線道路（主）北方多度線に隣接しゾーンを形成

- 他の都市から、円滑に移動可能なアクセス性を備えた空間
- 沿道の商業サービス機能が活発に行える空間
- 自転車、歩行者及び交通弱者にやさしい自歩道を備えた空間

骨格道路沿道ゾーン

幹線道路から駅へ繋がるシンボル的な道路に隣接しゾーンを形成

- 駅を訪れる気持ちが高まり、にぎわいが創出された空間
- 自転車、歩行者及び交通弱者にやさしい自歩道を備えた空間
- 商業活動と生活空間の調和がとれた空間

安全安心住宅ゾーン

駅まで徒歩１０分圏内において居住ゾーンを形成

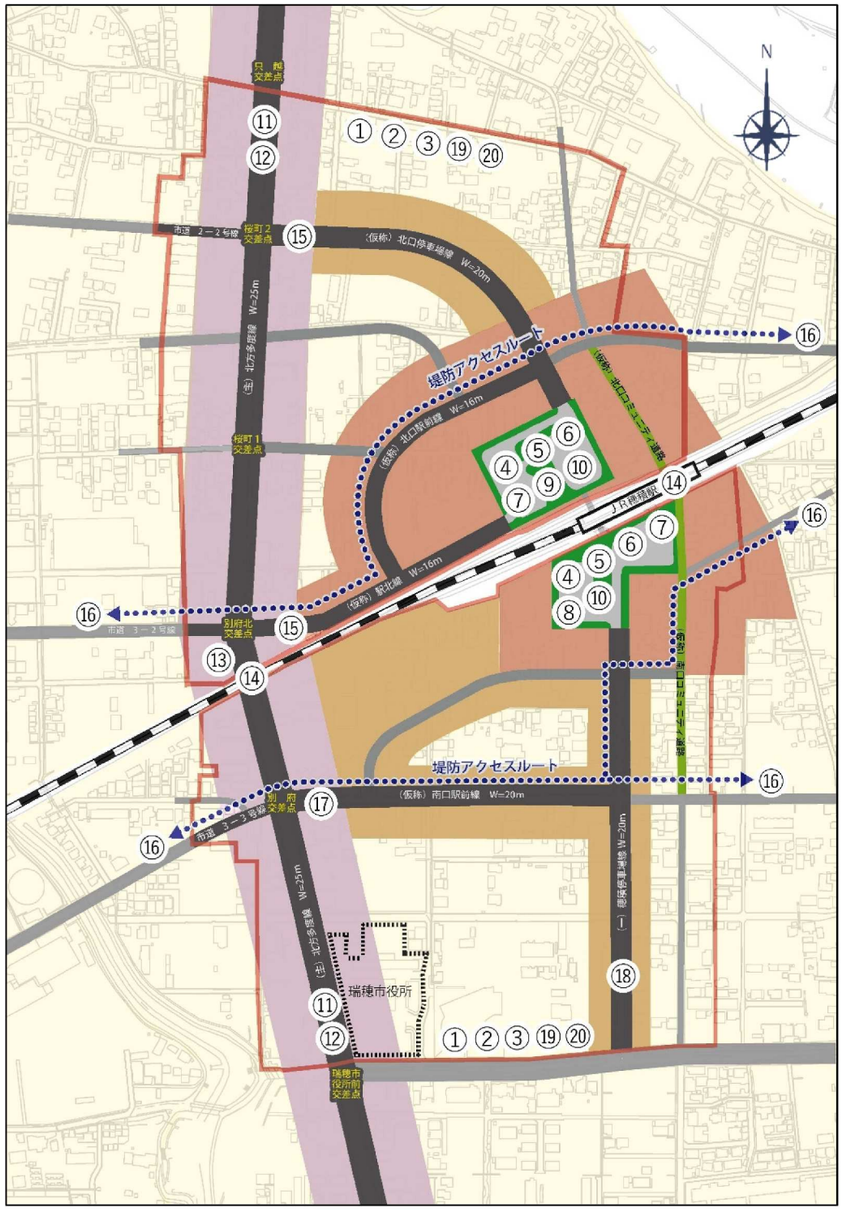
- 駅までのアクセス性にすぐれた空間
- 落ち着きのある豊かな暮らしが可能となる空間
- 細街路が解消された防災性及び安全性が優れた空間
- 新規居住者を迎え入れられる環境が整った空間

コミュニティ道路沿道ゾーン

マンポトンネルに接続した道路に連なりゾーンを形成

- 現在の商店街の風景を残しながら立地を活かした飲食店や小売店が集積された空間
- 既存の住環境を保全し、地域コミュニティが維持、継承された空間
- 空き店舗を活用した居酒屋など起業チャレンジが可能となる空間
- 自動車の交通が制限された交通弱者にやさしい空間

駅周辺整備計画図



凡例

- 事業検討区域
- 商業・交流にぎわいゾーン
- 幹線道路沿道ゾーン
- 骨格道路沿道ゾーン
- 安全安心住宅ゾーン
- コミュニティ道路沿道ゾーン

提言内容

まちづくり整備手法の検討及び整備	
提言１	ＪＲ穂積駅周辺の整備手法は、駅へのアクセス道路や駅前広場の整備、駅周辺の居住環境・商業環境の改善と既存のコミュニティを維持することができる、土地区画整理事業による面的な整備が効果的かつ効率的である。
提言２	土地区画整理事業の範囲は、駅北口及び駅南口の駅前広場や、それに接続する都市計画道路の配置と周辺地域の整備改善効果を考慮し、かつ効率的に事業が進められる区域を範囲とし、都市施設等の配置計画に合わせて柔軟に設定する必要がある。
提言３	公共駐車場の整備は、数多く点在している民間月極駐車場等を、都市的な土地の有効利用の観点から、公共駐車場や組合管理の駐車場等への集約を視野に入れ、まちづくりに連動した検討が必要であり、駅周辺の具体的な施設計画の実施に合わせて議論が必要である。また、これらを適切に誘導していくための地区計画などによるまちのルールづくりの検討も必要である。
駅前広場の整備内容及び公共交通	
提言４	公共交通機関及び一般車の乗降場の配置は、駅の南北両方に配置する。また、自由通路内に公共交通機関乗降場への誘導サインを掲示する。
提言５	駅前広場の形状は、下記を基本形とし、必要な面積（駅北口、駅南口それぞれ約７千平方メートルから９千平方メートル程度）を確保する。また、それぞれの駅前広場内に３０分無料駐車場を設ける。
提言６	フレキシブルゾーンは、駅北口、駅南口の両方で、自由通路を挟み近接した位置に整備を計画し、イベントの開催や地域の憩いの場として活用できる広場空間とする。
提言７	路線バス乗降場は、市北部方面の路線については駅北口、市南部方面の路線については駅南口へ設置する。
提言８	コミュニティバスの乗降場は、バスが市役所へ経由することを考慮し、駅南口に設置する。ただし、バス路線のなかで市北部方面の路線については、駅北口へバスの出入りが可能となれば、駅への速達性の向上を目的に、駅北口及び市役所を経由し、駅南口へ回るルートの設定も検討が必要である。
提言９	観光バス乗降場は、東海環状自動車道西周り区間の開通に伴う、（仮称）糸貫インターチェンジへのアクセスなどを考慮し、関西圏や北陸方面へ向かう拠点として、観光の玄関口を意識した駅北口へ配置する。
提言10	タクシー乗降場は、利用者の利便性を考慮し、駅北口及び駅南口に配置することを基本とする。ただし配置位置については、他の施設やタクシー事業者の運用形態との調整が必要である。
本地区の計画に関わる都市計画道路等の整備	
提言11	（主）北方多度線は、国道２１号から糸貫川に架かる苗代田橋までの区間において、駅周辺の現状の道路利用状況に見合う都市空間の整備が必要であり、幅員２３ｍ～２５ｍの道路として都市計画道路（変更）の見直しを行うことを提案する。その際には、東海環状自動車道や岐阜南部横断ハイウェイなどの供用開始に伴う交通量推計をふまえ、北方町や本巣市までを含めた広域的な都市計画道路の見直しについて、道路管理者や関係市町と協議を行い検討する必要がある。
提言12	（主）北方多度線の中央分離帯は、片側２車線の幅員２３ｍ～２５ｍ道路への拡幅計画を進めるにあたり、道路構造令に従い設置する。設置に伴い道路横断や敷地内への右折ができなくなる箇所については、補助的な区画道路の整備を検討する必要がある。
提言13	別府北交差点の北進車両の右折進入は、右折レーンを設置することが困難な場合は、右折進入の規制を行うことも視野に入れ、道路管理者と協議を行い検討する必要がある。
提言14	ＪＲ線軌道下の整備は、（主）北方多度線は、都市空間として必要となる施設整備を視野に入れ、道路管理者と協議を行い検討する必要がある。また、マンポトンネルは、周辺環境や費用対効果等を考慮し現状を維持する。
提言15	駅北口へアクセスする道路は、主要幹線道路からスムーズな交通流が確保できる道路とする必要があることから、（主）北方多度線との接続ポイントを、桜町２交差点と別府北交差点とする。アクセス道路の線形は、駅のシンボルロードとして案３を基本とした形状とする。
提言16	長良川堤防道路からのアクセスは、駅前広場へ直接乗り入れさせるのではなく、長良川堤防道路から市西部へ通過できる位置からのルートを確保する。また、（仮称）北口駅前線を新設し、長良川堤防道路とのアクセスルートを設けることにより、駅周辺の交通流の向上を図る。
提言17	駅南口へアクセスする道路は、駅北口アクセス道路と同様に主要幹線道路からのアクセスを確保するため、アクセス道路の接続ポイントを別府交差点とし、出来る限り正十字形状の交差点として改良する。アクセス道路の線形は、案３を基本とする。また、別府交差点の西側の市道３－１０４１号線は、交差点区域外で市道３－３号線に、別府交差点の東側の市道４－１００１号線は、交差点区域外で（仮称）南口駅前線にそれぞれ接続させる。
提言18	（一）穂積停車場線の南北区間は、道路幅員２０ｍ計画として、まちづくりを考慮した道路の整備を、道路管理者と協議を行い検討する必要がある。
提言19	（一）穂積停車場線以外の補助幹線道路の幅員は、（仮称）北口停車場線は２０ｍ、（仮称）北口駅前線は１６ｍ、（仮称）駅北線は１６ｍ、（仮称）南口駅前線は２０ｍの計画とし、まちづくりを考慮した道路を整備する。
本地区の計画に関わる土地利用	
提言20	駅周辺の土地利用は、幹線道路や骨格道路、駅前広場周辺に合わせたゾーンを形成する。またバリアフリー化の実現により、誰もが安心して出かけられる環境を構築し、医療・福祉施設の充実を図ることにより、若者だけでなく、高齢者の生活利便性の向上を図り、生涯安心して暮らせるまちを目指す。