

1. まちづくりの方向性

(1) まちづくりの方針（まちづくり計画（案））

■穂積駅北側

- お年寄りから新たに住む子育て世代までが、落ち着いた、豊かな生活を送る環境を目指す。
- 豊かな生活の象徴となるような、生活に根付いた商業機能の充実や、家族で利用できるような広場空間の整備が必要。

■穂積駅南側

- 大学生や単身の若者が多く住み、活力や交流があふれる環境を目指す。
- 新たな需要を生み出すために気軽にチャレンジできる商業空間や交流を活性化させる広場空間の整備が必要。

(2) 土地利用について

①商業・交流にぎわいゾーン

駅前広場に隣接し、生活に密着した商業機能や情報発信、福祉等の都市機能を中心とした土地利用を誘導する「商業・交流にぎわいゾーン」を配置する。

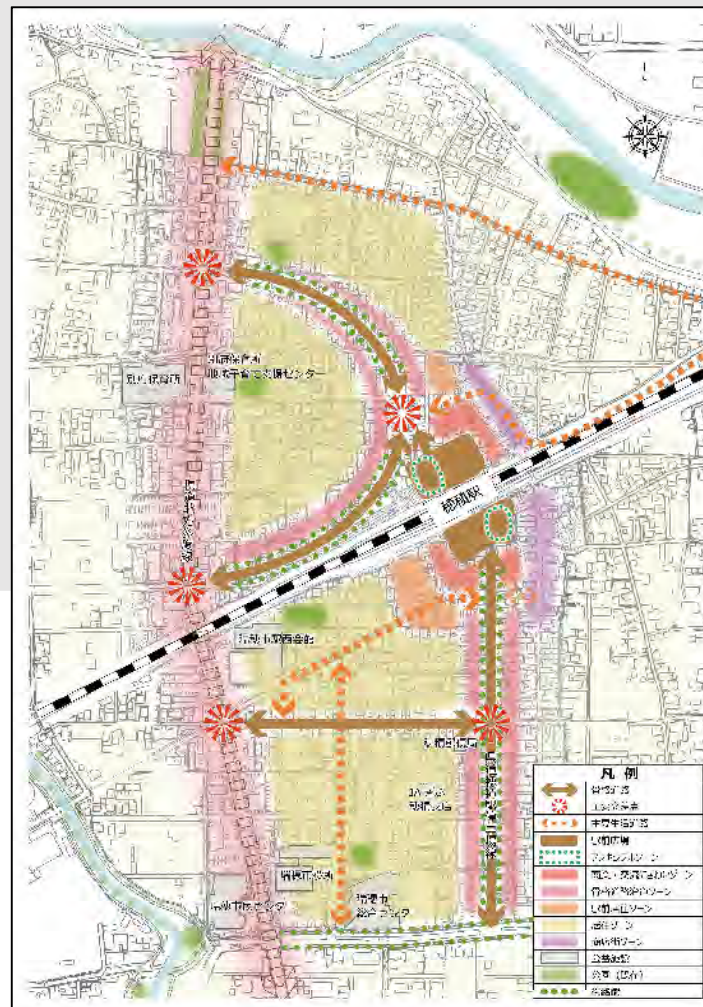
②骨格道路沿道ゾーン

幹線道路の沿道に、まちの玄関口としてふさわしい魅力的な店舗や中低層の共同住宅、交通関係施設等を中心とした土地利用を誘導する「骨格道路沿道ゾーン」を配置する。

③駅前居住ゾーン

「商業・交流にぎわいゾーン」に隣接して、一階部分が商業空間となる中低層の共同住宅を中心とした土地利用を誘導する「駅前居住ゾーン」を配置する。

穂積駅周辺まちづくり構想図（全体整備構想）



④駅前居住ゾーン

マンポトンネルの南北は、既存の商店街を活かした土地利用を誘導する「商店街ゾーン」を配置する。

⑤居住ゾーン

骨格道路沿道や駅周辺以外は、戸建住宅を中心とした土地利用を誘導する「居住ゾーン」を配置する。

(3) 拠点をつくる空間について

フレキシブルゾーン

駅前広場内に駅周辺の住民及び駅利用者が様々な用途で利用可能な広場空間を配置する。

※この構想図は具体的な道路配置を示したものではありません。

2.骨格道路

(1) 駅周辺の改善における留意点

- 県道北方多度線から駅前広場へスムーズにアクセスできるルートを確認。
- 駅利用を目的としない通過交通の駅前広場内への乗り入れを回避。

(2) 前回までの内容

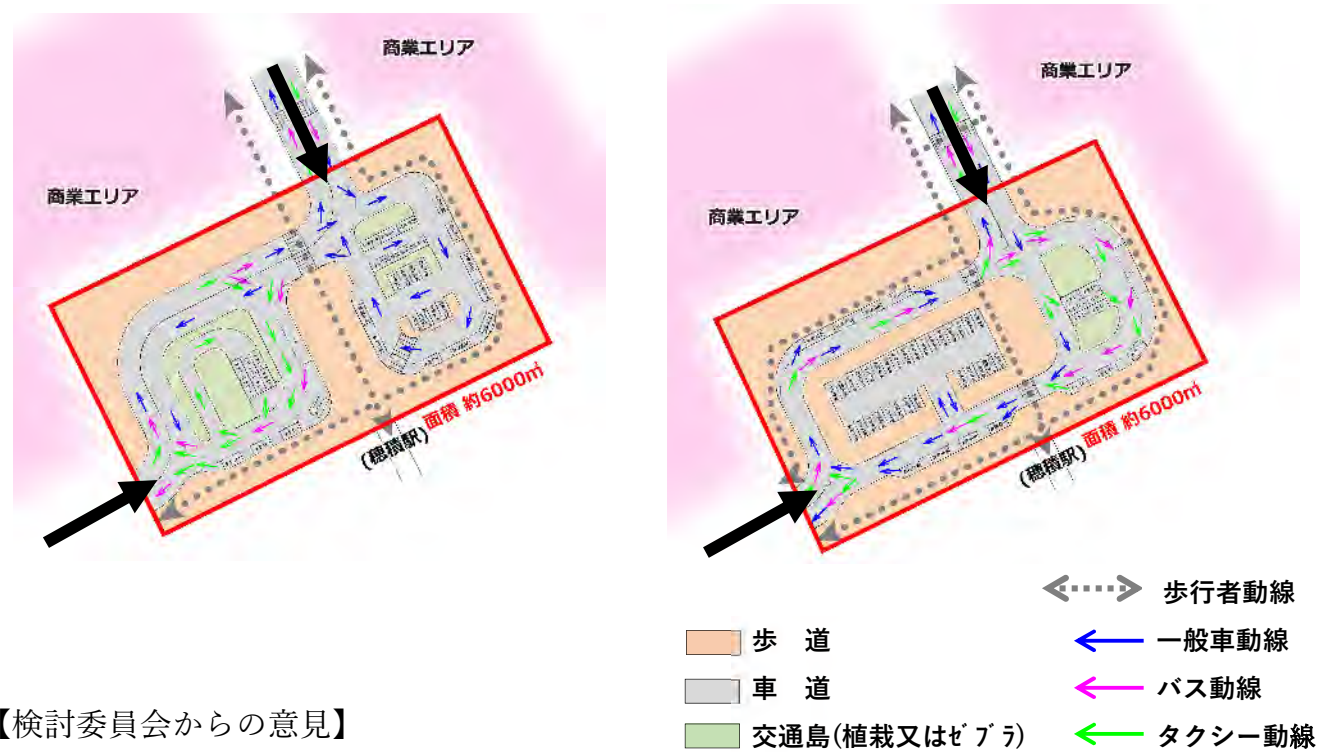
1) 提言書における都市計画道路のイメージ (第3回検討委員会)

- ① 駅北口にアクセスするシンボルロードを新設
- ② 駅北口周辺の交通流向上のための道路を新設
- ③ 駅北口と市の西部地域を結ぶルートとして、既存道路の機能を拡充
- ④ 駅南口へのアクセス道路を補完するルートとして、既存道路の機能を拡充
- ⑤ 駅南口の主要なアクセス道路である【県道】穂積停車場線の機能を拡充
- ⑥ 広域的な主要幹線道路である【県道】北方多度線(本巣縦貫道)の機能を拡充



提言書における都市計画道路配置案図

2) 駅前広場のイメージ (第5回検討委員会)



【検討委員会からの意見】

北口駅前広場は北側からの交通と西側からの交通が交差するので安全性に不安がある。

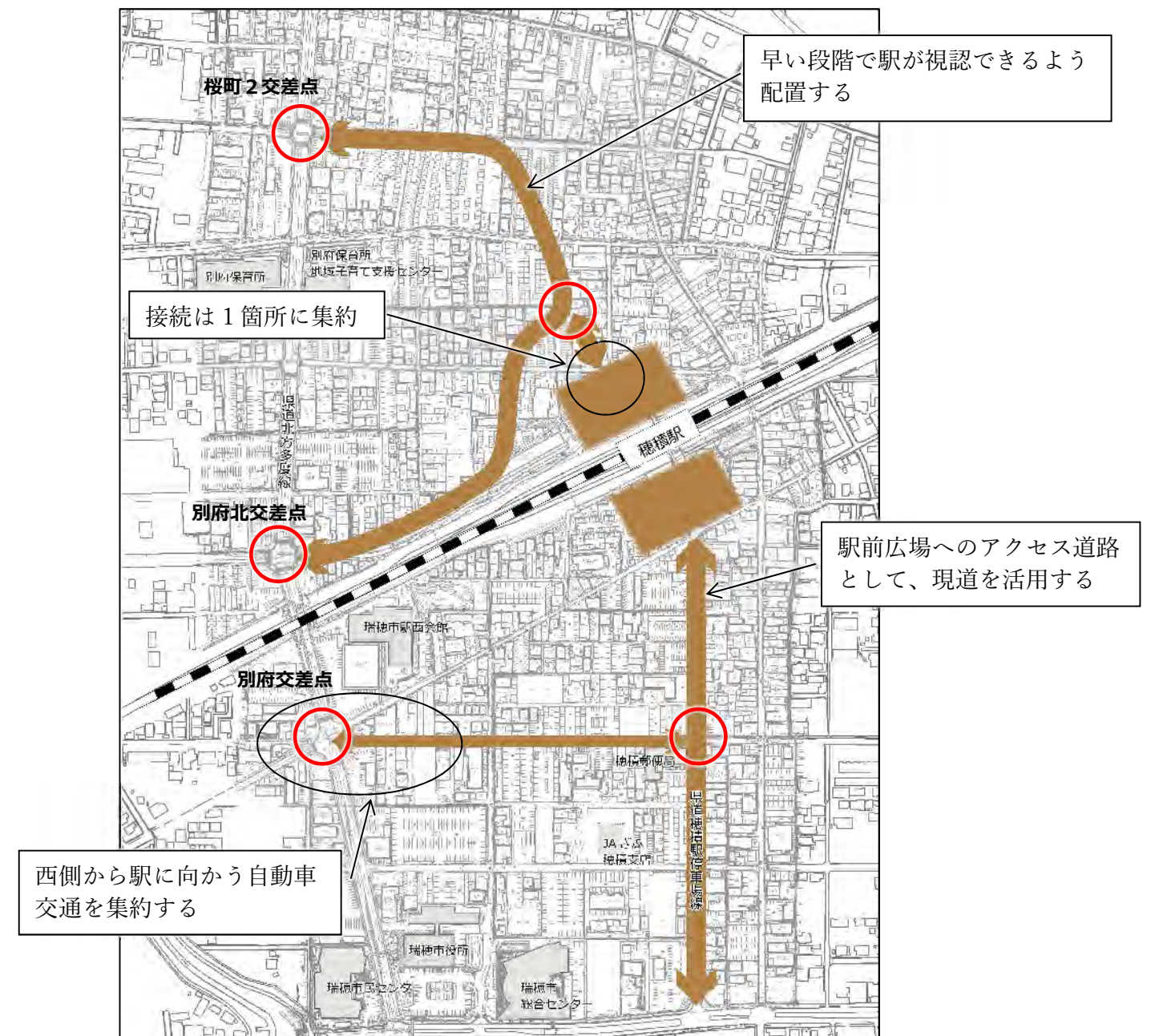
(3) 骨格道路配置の考え方

【駅北側】

- 桜町2交差点から駅を視認できるシンボル性のある道路を配置する。
- 駅前広場内での車両動線の幅転や交通処理の複雑化を避けるため、骨格道路から駅前広場へ接続するルートは1箇所を集約する。

【駅南側】

- 各道路は、研究会からの提言を踏襲して配置する。
- 別府交差点からの東西路線は、主に西側からの自動車と自転車、歩行者の通行区分を意識した道路を配置する。

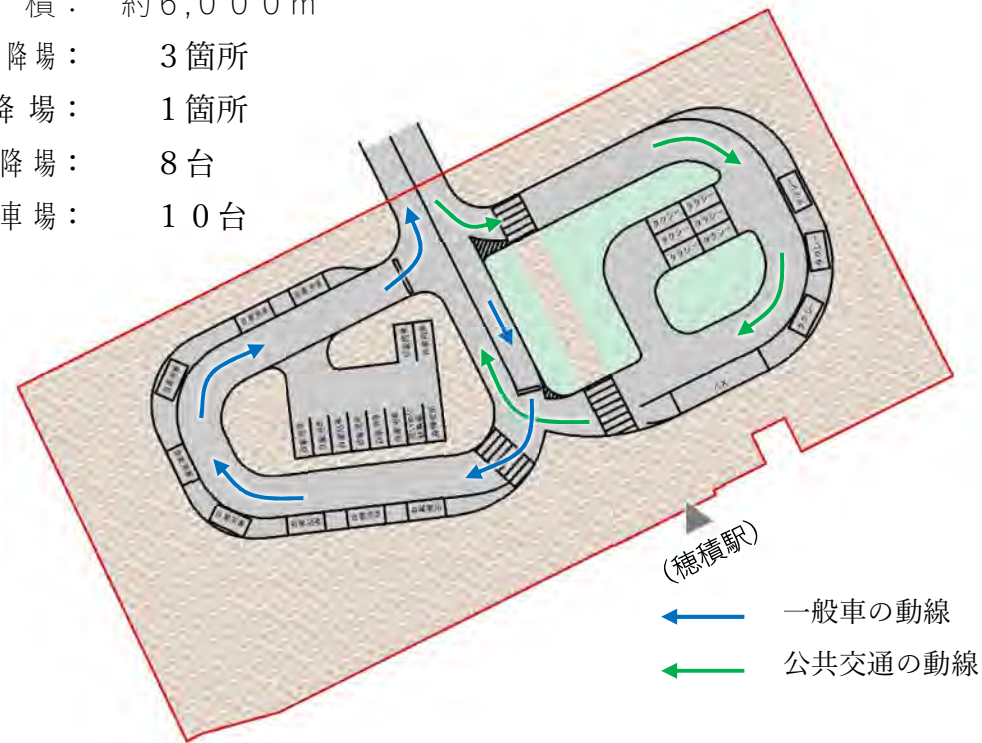


3. 駅前広場

(1) 駅北口

一般車と公共交通を分離しながらも一体的な交通空間を配置し、駅前広場をコンパクト化する。

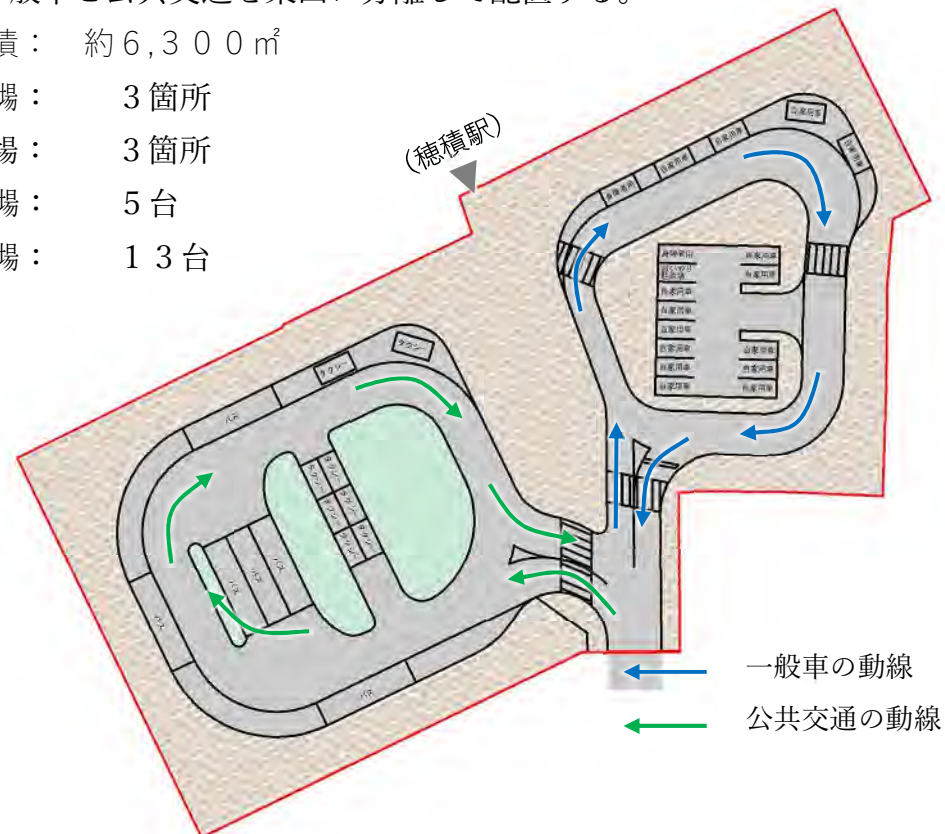
- 面積： 約6,000㎡
- タクシー乗降場： 3箇所
- バス乗降場： 1箇所
- 一般車乗降場： 8台
- 一般車駐車場： 10台



(2) 駅南口

駅を中心に一般車と公共交通を東西に分離して配置する。

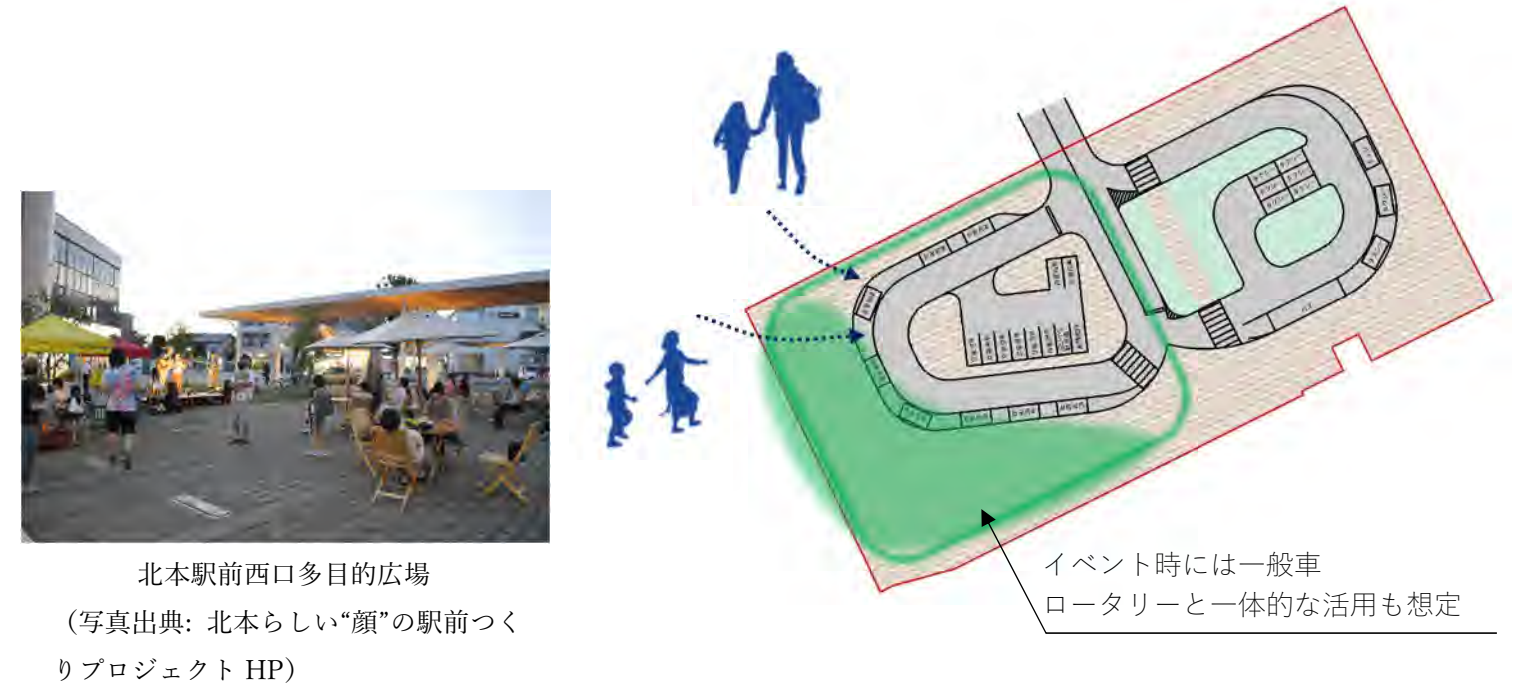
- 面積： 約6,300㎡
- タクシー乗降場： 3箇所
- バス乗降場： 3箇所
- 一般車乗降場： 5台
- 一般車駐車場： 13台



4. フレキシブルゾーン

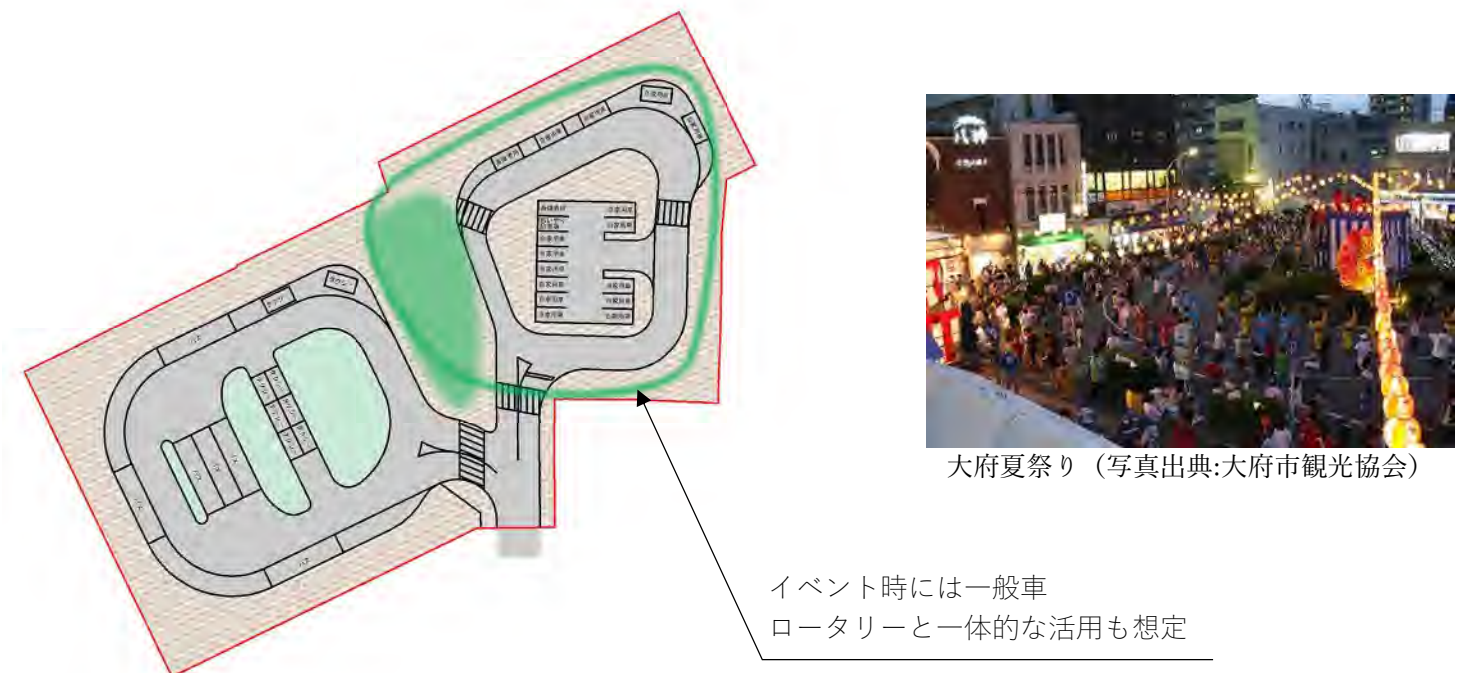
(1) 駅北口

地域住民の日常的な利用も考慮し、駅前広場と骨格道路の挟まれた位置に配置し、アクセス性や周辺の土地利用との一体性を確保する。



(2) 駅南口

駅周辺のにぎわい空間を創出するために、汽車まつり等のイベント開催時には、一般交通と一体的に利用することが可能な配置とする。



5.骨格道路の断面構成

(1) 自転車と歩行者を同じ空間で処理する場合

自転車と歩行者が輻輳するので、安全対策が必要。
歩道を広く確保できる。



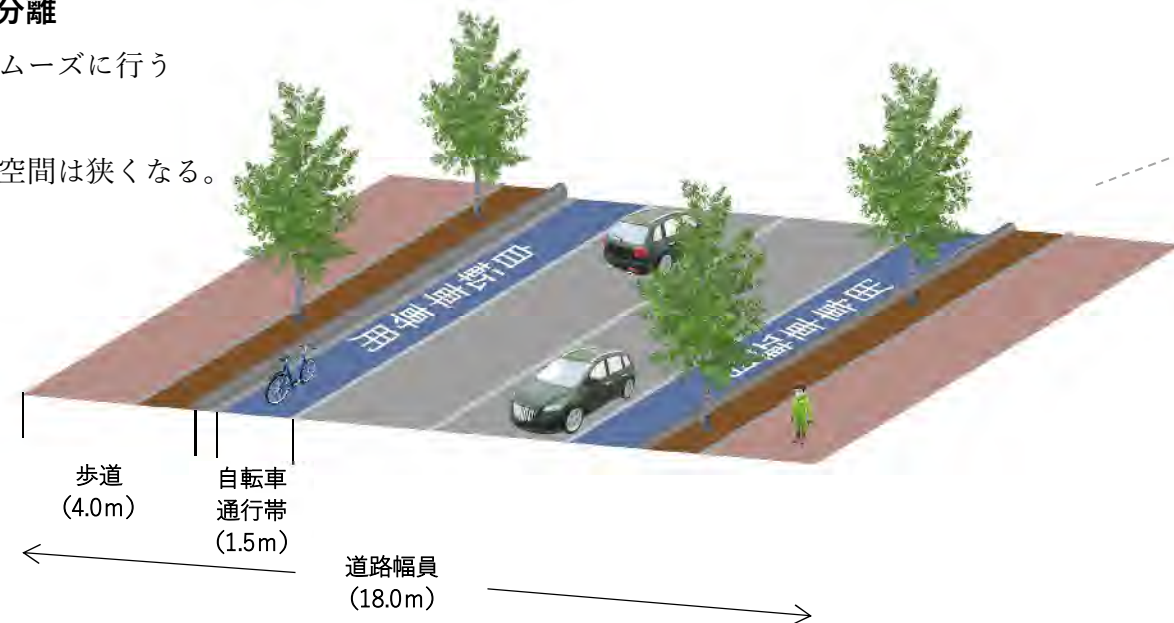
自転車歩行者道イメージ

(2) 自転車と歩行者の空間を分ける場合

1) 自転車空間と車道を白線で分離

沿道宅地へ車の乗入れは比較的スムーズに行うことが可能。

自転車空間を分離するため、歩道空間は狭くなる。



白線で分離

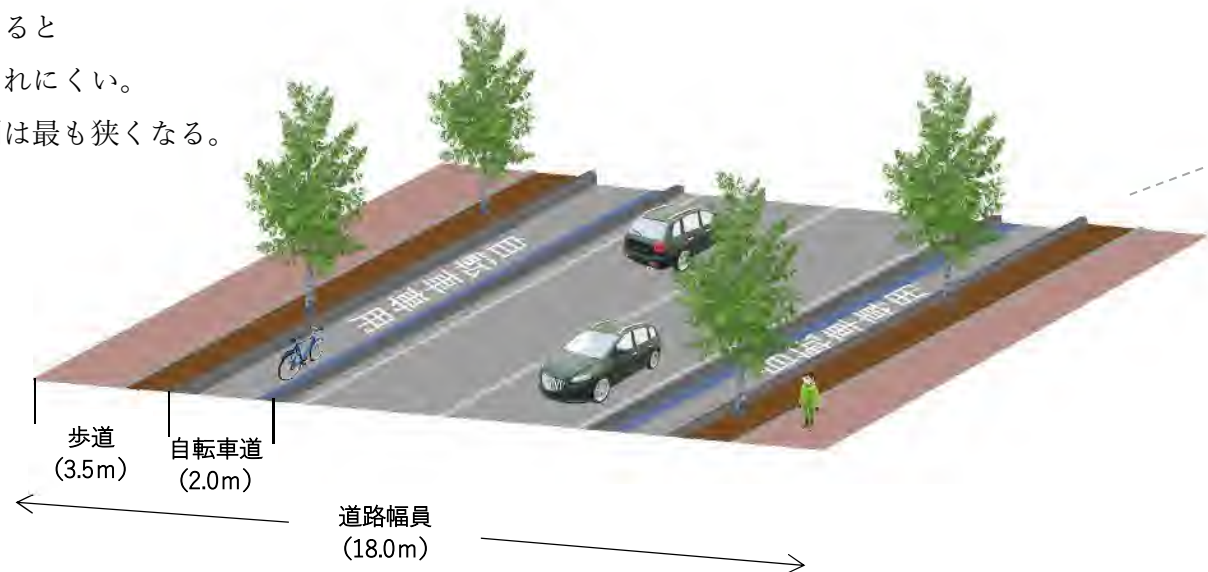
自転車通行帯イメージ

2) 自転車空間と車道を構造物で分離

沿道宅地へ車の乗入れが多くなると

自転車道としての機能が発揮されにくい。

構造物を設けるため、歩道空間は最も狭くなる。



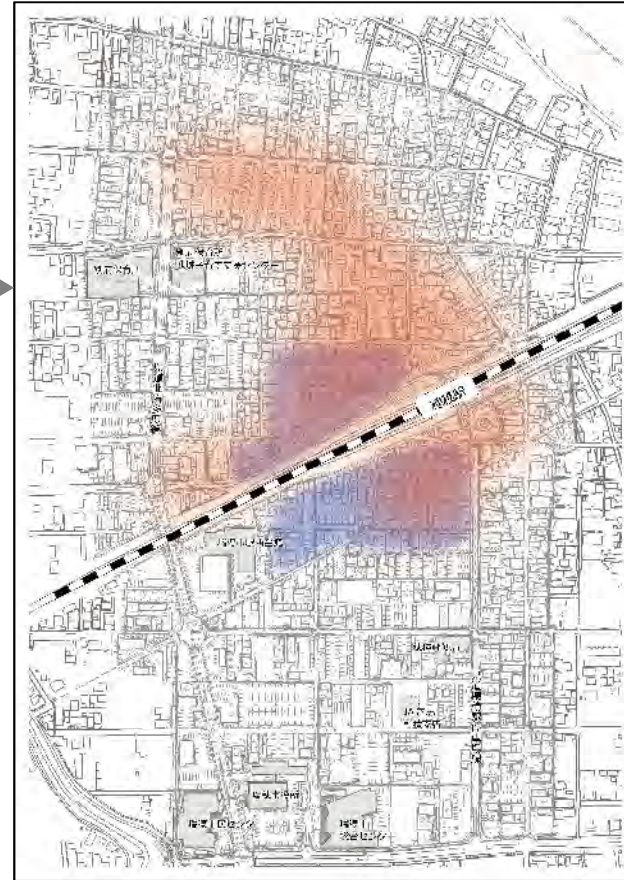
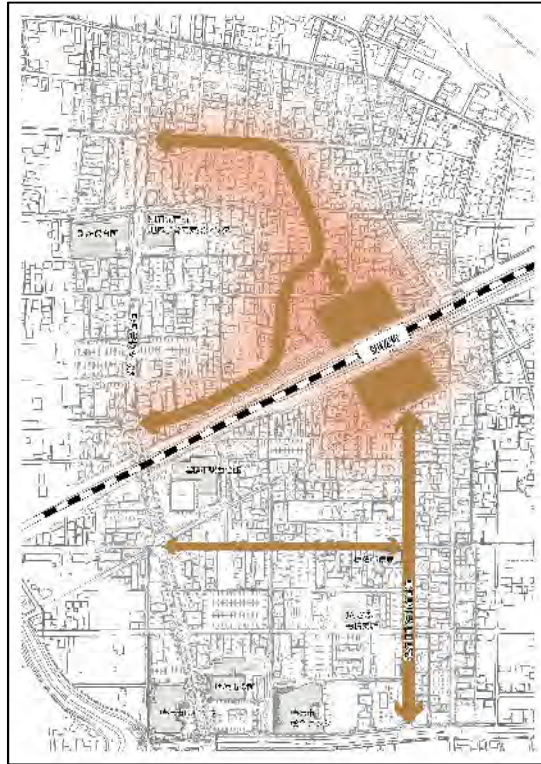
境界ブロック等の構造物で連続して分離

自転車道イメージ

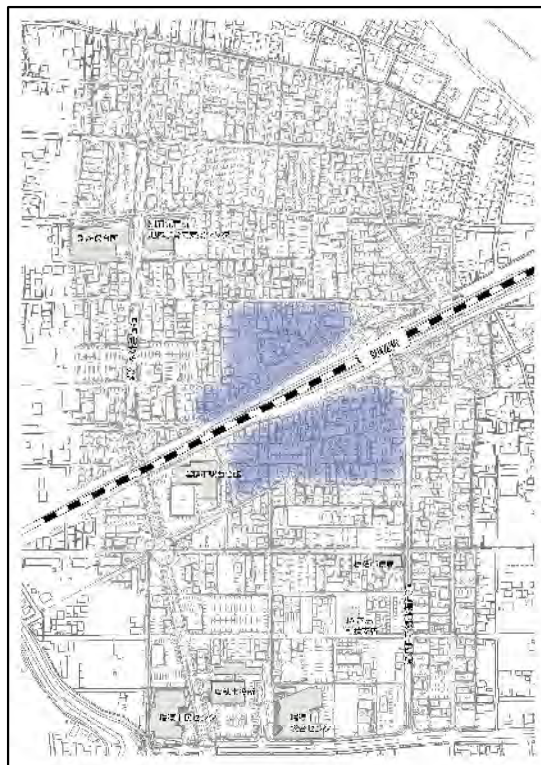
6. 駅周辺で優先的に面的な整備が必要なエリア

(1) 整備手法・範囲の考え方

①骨格道路と駅前広場の整備に影響するエリア



②住環境の改善が望まれるエリア



②のエリアの大部分が①のエリアに含まれる。

- 骨格道路及び駅前広場の整備に影響するエリアは、面的な整備を行う。
- 住環境の改善が望まれるエリアのうち、上記に含まれないエリアは周辺整備と併せて機能改善を図る。

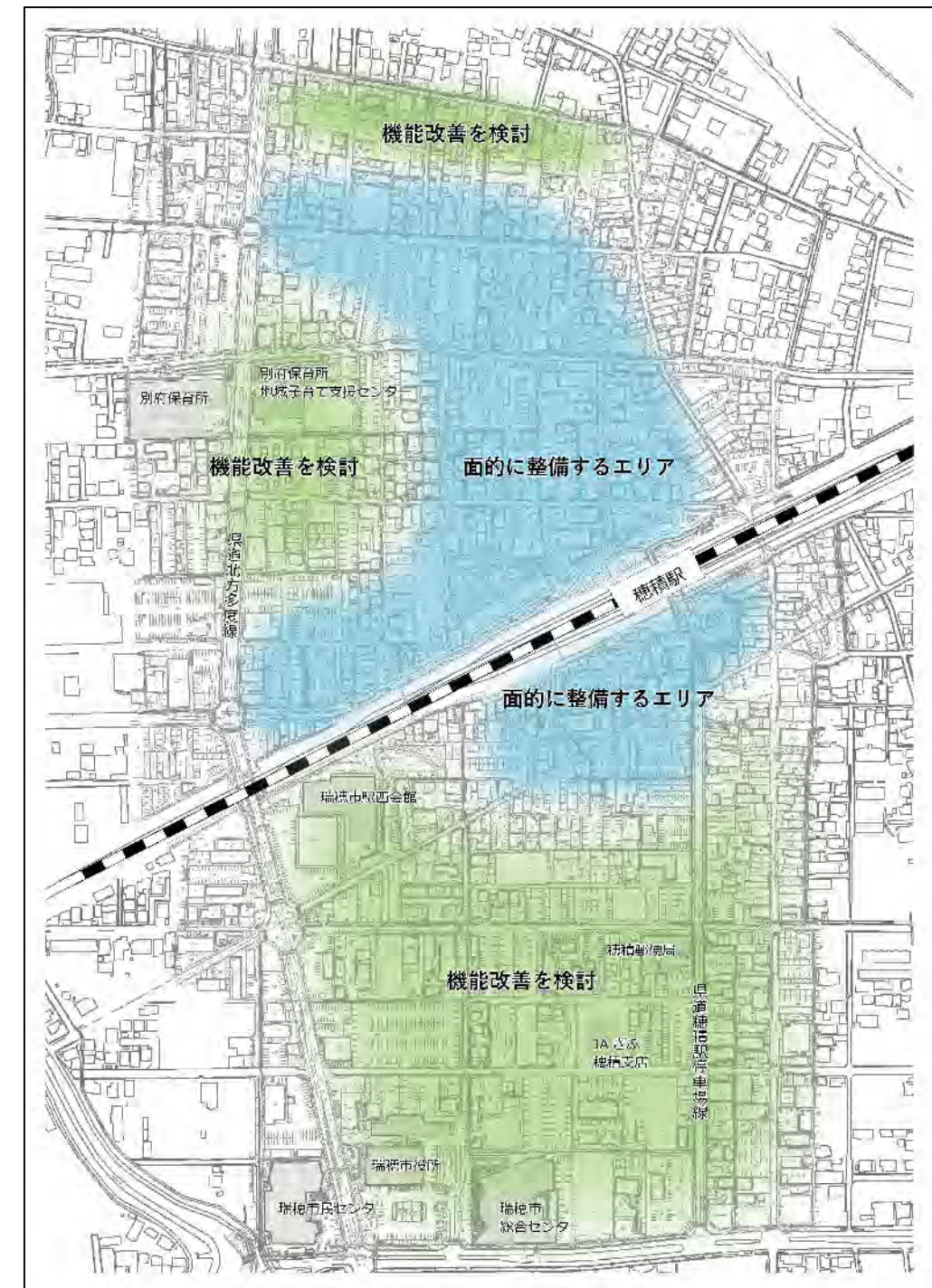
(2) 整備手法と整備範囲

【面的な整備】

- 駅周辺を中心に面的に整備することにより、拠点としての骨格（駅前広場、骨格道路）形成や土地利用転換及び都市基盤の改善を図る。
- 面的整備の検討区域は、下図の範囲を基に計画検討を進める。
- 面的整備の手法としては、土地区画整理事業が考えられる。

【機能改善】

- 地区計画による土地利用の誘導や既存の公共施設の改良等により、都市基盤の改善を図る。



7. 駅周辺の整備イメージ

想定する整備イメージは次の通りです。

別府交差点について

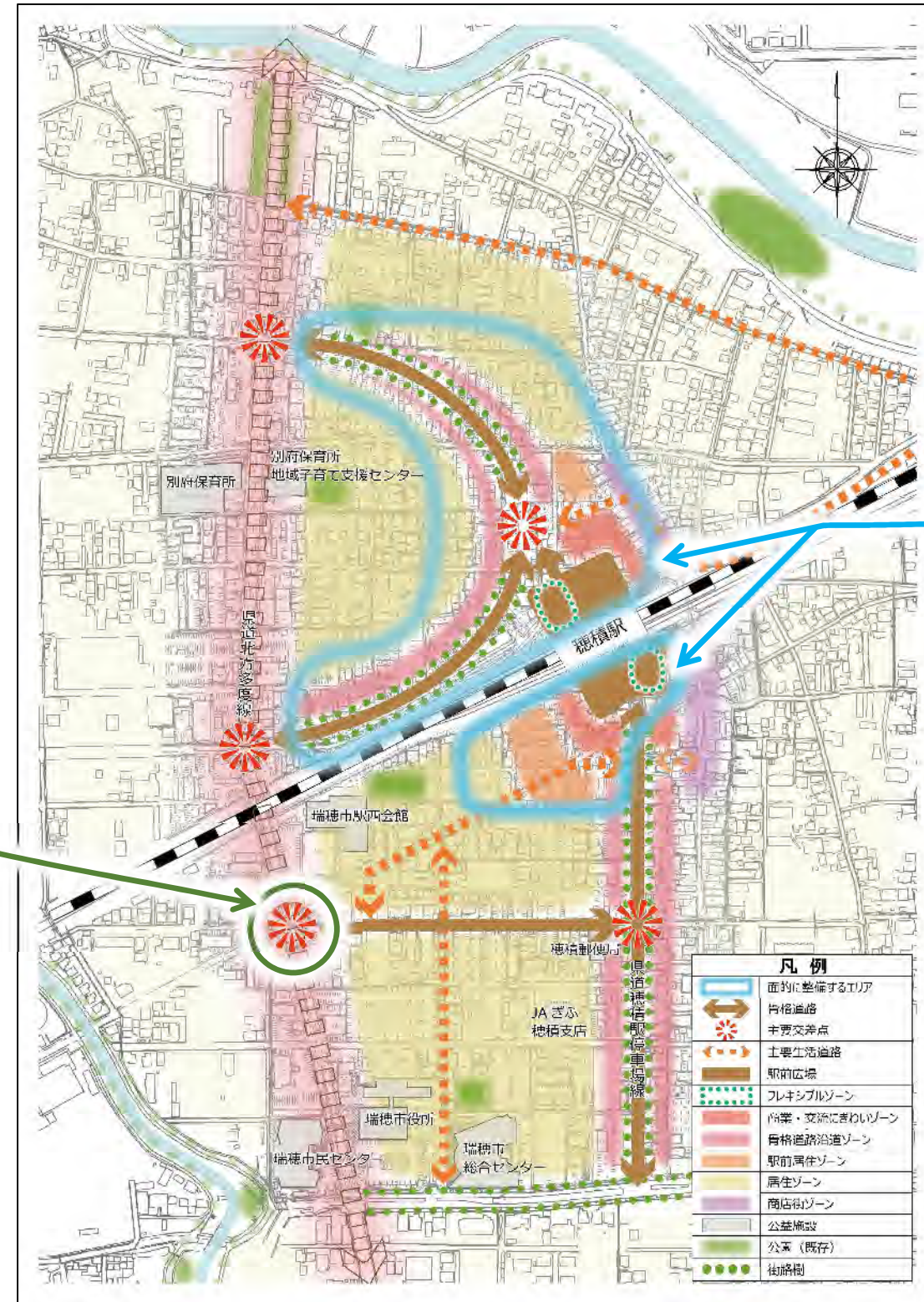
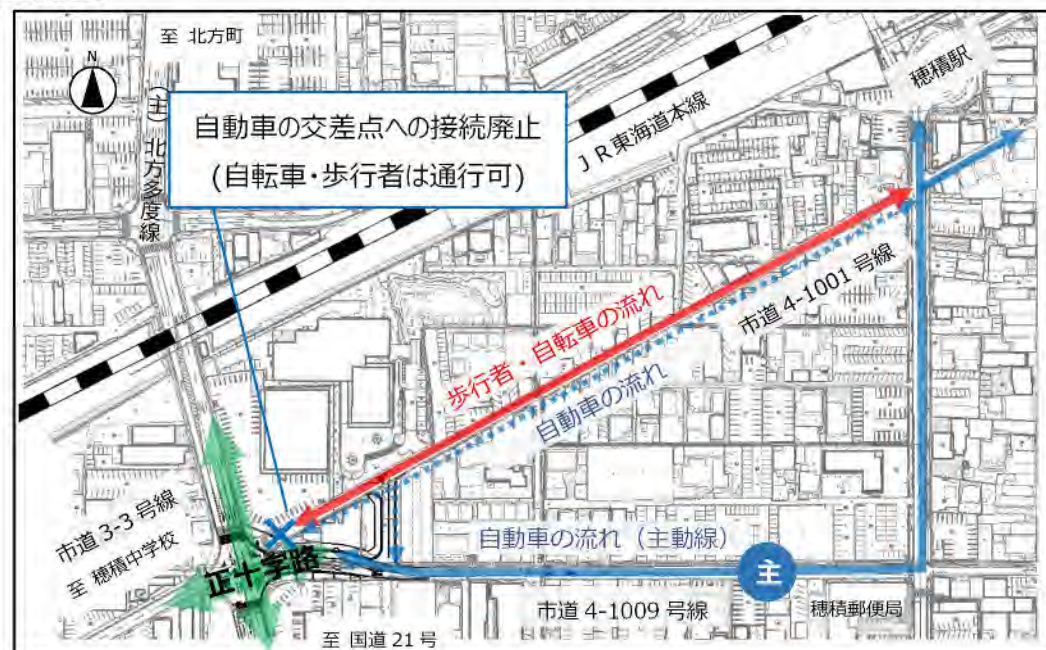
穂積駅周辺の円滑な道路交通や安全性の確保などを目的として、(主)北方多度線から駅南口へのアクセスポイントとなる別府交差点周辺の改良事業を実施します。

交差点形状を交差5叉路から正十字へと改良し、穂積駅への自動車の主要動線を振り替え集約することで、円滑な道路交通や歩行者等の安全性・快適性の向上を図ります。

【整備前】



【整備後】



駅周辺の土地利用イメージ

商業・交流にぎわいゾーン



駅に面して、商業施設が立地する様子

骨格道路沿道ゾーン



骨格道路に面して、商業施設が立地する様子

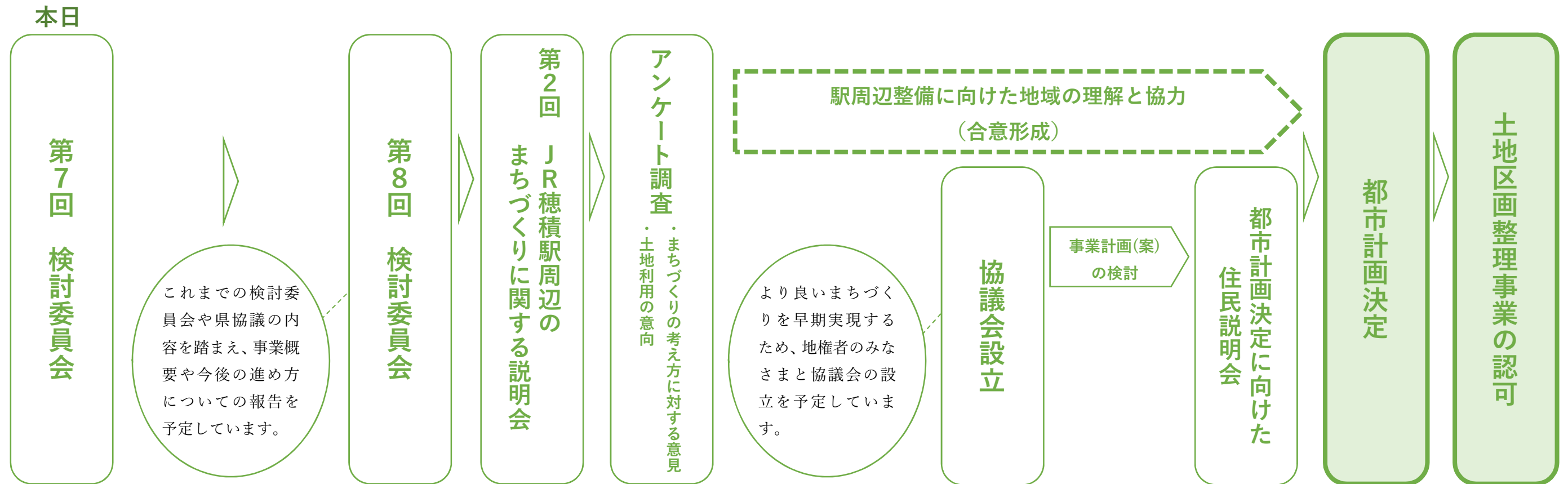
駅前居住ゾーン



駅近くに、中層の共同住宅が立地する様子

8.今後の予定と事業の進め方

(1) 今後の予定



(2) 事業の進め方



※今後、関係機関協議等により今後の予定が変更となる場合があります。