

## 瑞穂市 JR 穂積駅周辺整備基本計画（案）に対するパブリックコメントの実施結果について

### 1.パブリックコメントの実施状況について

- (1) 募集期間：令和4年6月1日（水）から6月30日（木）まで
- (2) 提出状況：9件（直接提出5件、郵送1件、電子メール3件）

### 2.ご意見と市の考え方

- (1) 整備基本計画（案）の記載内容に関するご意見

No.	該当箇所	意見	市の考え方
1	21頁 整備方針3  25頁（5） 整備基本図	<p>P21「整備方針3 快適な日常生活が送れるような土地利用の実現」 土地利用に駐車場に関する記載を追加してほしい。市営駐車場の設置を含め市が主体的に整備計画を進めてほしい。</p> <p>P21「整備方針3 快適な日常生活が送れるような土地利用の実現」について、P19の整備方針1を実現するためにはP17の特性にもあるように、送迎専用の駐車場、パークアンドライドのために駐車場が必要不可欠です。P21の整備方針からは、これら駐車場の設置について計画が不明瞭です。現在の土地の利用状況をみても駐車場が散在しており、有効に土地が利用されているとは言えません。6/3の説明会の中で、これから地権者と話し合い駐車場の方向性を決めるとありましたが、地権者の利益と駅周辺の公共の利益は相反する部分があります。駅前を一体的に整備するのであれば、駐車場に関しても市が主導して計画をしてもらいたいです。例えば市営駐車場の設置を含め市が主体的に整備計画を進めてほしいです。</p> <p>P25「基本整備図について」 駅南側は居住ゾーンということで、戸建て住宅を中心とした土地利用を図るとのことですが、現状は駐車場がほとんどだと思えます。市役所の駐車場を先行して立体駐車場にするなど、駐車場を集約して住宅用地を作るべきではないか。特に市役所の駐車場は市の権限で対応できると思うので、機能等改善事業として優先的に実施すべきではないか。 駅南側は、東西方向の骨格道路として別府交差点から穂積郵便局までの道が指定されているが、居住ゾーンとして整備する区域のど真ん中に、駅利用者のための骨格道路を整備するのは、自動車の通行量増加による環境悪化、交通事故の増加などを招く恐れがあり、居住ゾーンにふさわしくないと考える。駅利用者のための東西方向の骨格道路は市役所南側の（都）別府穂積線とし、別府交差点から穂積郵便局までの道にはバンプ等速度抑制策を設け、交通量抑制を図るべきではないか。居住ゾーンと骨格道路を分けることで、居住ゾーンの価値を高め、居住者の増加も期待できるのではないか。</p>	<p>駐車場を含む土地利用計画については、今後、地権者のご意向等を踏まえた中で、土地の集約等を含めた土地利用を検討していくことを明確に表現するため、P21整備方針に「①散在している低未利用地の集約等による土地利用転換の促進（駐車場等）」と記述します。</p> <p>駅周辺地域の道路ネットワークは、都市計画道路を主軸に構成した配置としています。居住ゾーン内に位置する骨格道路については、道路の機能分担と防災機能の向上に資する道路として配置をしており、居住ゾーン内にふさわしい道路空間を創出していきます。</p>
2	23頁（3） 駅へのアクセス動線	<p>1. 都市施設（道路整備）について 第1章 瑞穂市及び駅周辺の状況、第2章 まちづくりの方針 (1) 問題点 1) 道路の規格との相違【P17】、整備方針1 駅や駅周辺の集散性の向上【P19】にて、①</p>	<p>駅周辺地域の道路ネットワークは、都市計画道路を主軸に構成した配置としており、より具体的な道路</p>

No.	該当箇所	意見	市の考え方
	<p>18 頁 第 2 章</p> <p>24 頁 (4) 土地利用の方 針</p> <p>26 頁 第 3 章</p>	<p>アクセス性の向上と明記しているが、道路の段階構成を考慮した計画についての明記は、必要ではないか。 また、②交通機能については、トラフィック機能、アクセス機能、空間機能。 ③交通処理機能については、通過交通の排除と解釈をしました。 上記、③で言う、通過交通の排除については、(3) 駅前広場との接続【P23】に明記されているが、(1) 周辺の道路【P23】に通過交通(生活道路)の排除について明記してはどうか。 ※基本計画では、「駅へのアクセス性の向上及び集散性を考慮しながら設定」としている。</p> <p>2. 駅周辺駐車場について 第 1 章 瑞穂市及び駅周辺の状況、第 2 章 まちづくりの方針 (2) 特性(利点) 1) 車利用者の環境【P17】 「駅周辺には駐車場が多く、パークアンドライドの利用も多くなっています。」としていますが、第 2 章まちづくりの方針に駅利用者の駐車場についての方針について、明記が必要ではないか。 ※駐車場の集約や市営駐車場の設定等を検討する。など</p> <p>3. 用途地域について 第 2 章 まちづくりの方針、第 3 章 整備の展開、第 4 章 ロードマップ (4) 土地利用の方針【P24】 具体的にゾーニングを示し、土地利用について明記しているが、既存の用途地域の見直しは、将来必要となりますか。 また、【P30 から P33】に示す、段階的な整備を行った場合、用途地域の変更するタイミングは、どのように実施するか。</p> <p>4. 整備目標について 第 3 章 整備の展開、第 4 章 ロードマップ 第 3 章 整備の展開 (2) 一体的に整備することが効果的な範囲及び (3) 一体的に整備することが効果的な範囲の設定 (P28~31) では、具体的なエリア及び整備の優先順位を示している。 また、第 4 章 ロードマップ (P32~33) では、短期、中期、長期として、具体的に目標年次を掲げて、段階的な整備を示しています。 上記については、穂積駅周辺のまちづくりとして、非常に長期にわたるプランであり、中長期については、30 年後、50 年後と非現実的な期間が設定されています。 また、瑞穂市の現状として、ほぼ整備する事が不可能であると示しているようにも受け取れます。 ※目標年次が、非現実的で無責任なロードマップではないか。市は、やりませんと言っているようなもの。 ※駅周辺のまちづくりにおいて、夢のあるプランとしていただきたい。 ※中心市街地活性化基本計画を策定し、市としての方針を市民に協力、協働を得て、まちづくりを実施するのか。また、市民の選択(エリアごとの賛否等)による事業の実現性によるエリア設定とするか。 今後、基本計画をベースに整備手法や資金計画等を検討されると思いますが、中長期に掲げているまちづくりが、早期に実現できるよう、ご検討いただきたいと思っております。 ※区画整理事業、街路事業、地区計画等、の整備手法の組立</p>	<p>計画については、実施計画の中で検討していきます。 駐車場を含む土地利用計画については、今後、地権者のご意向等を踏まえた中で、土地の集約等を含めた土地利用を検討していくことを明確に表現するため、P21 整備方針に「①散在している低未利用地の集約等による土地利用転換の促進(駐車場等)」と記述します。 用途地域の変更に関しては、関係機関との協議を踏まえ、実施計画の中で検討をしていきます。 まちづくりは、将来に向けて歳月をかけて取り組みを進めていくものとなりますが、ロードマップでは、目標とすべき期間等を明確にし、段階的に整備を進めていく方向性を示しています。今後、事業の進捗状況や社会情勢等による見直しを行いながら、事業を行っていくことを明確に表現するため、P31 3 整備展開に「なお、定期的な PDCA の実施により、社会情勢等による見直しを行いながら、事業を行っていきます。」と記述します。</p>

## (2) その他のご意見

No.	該当箇所	意見	市の考え方
1	その他	<p>※補助、交付金等を盛り込んだ資金計画の策定と都市計画税等の課税</p> <p>現在、瑞穂市は、都市計画税が課税されていません。今後、市街化区域内において、公共施設の整備改善や既存施設の維持管理等に充てるため、課税できるよう、市民への働きかけが必要になってくると考えます。</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。</p>
2	その他	<p>現状は、駅周辺は駐車場ばかりになっており、駅周辺の発展は難しいですね。</p> <p>既に検討されている可能性が高いですが、J Aの広い敷地を取得出来たのですから駅前には1階は送迎車の待機場、2階は24時頃まで開いているコンビニかスーパーと飲食店、3～6階に駐車場を充実させ、上層階に20階建くらいのマンションを建てて、駐車場を集約し、空いた土地を再開発して、昼間は今後更に増加するお年寄りが集い、夜は若い層で賑わう街作りに出来ればと思います。</p> <p>マンションも駐車場も傘をささずに駅に行ける様につながれると人気で順番待ちになると思うので初期費用はかなり掛かりますが、駐車場代と住居費でいずれプラスになれば、更に周辺の整備費に活用できればと思います。</p> <p>市役所東道路～J R線路までの水路</p> <p>今年度中に水路を塞ぎ、道路を広げる予定があると聞いています。塞ぐのは市道 4-1001 号線までの予定でしょうか？</p> <p>現状の道路は、そこまでしかないのですが、その先も幅 3m くらいの水路はあり、そこも塞いで人や自転車が通れる様になると、安全面でリスクが軽減でき、近隣の住民も行き止まりの道から大回りして市道 4-1001 号線に出なくて済むので、追加で整備されてはいかがでしょうか。既に検討済みなら、すみません。</p> <p>優先順位は低いですが、市役所東道路の整備の一環として提案しました。</p>	<p>駐車場を含む土地利用計画については、今後、地権者のご意向等を踏まえた中で、土地の集約等を含めた土地利用を検討していきます。</p> <p>市役所東側の道路は、市道 4-1001 号線から市役所までの区間で、既存の水路に蓋をして拡幅する整備を計画しています。市道 4-1001 号線から北の区間については、現在のところ計画はありませんが、いただきましたご意見は、今後のまちづくりに役立てていきたいと考えています。</p>
3	その他	<p>現在の J R 穂積駅の窓口（きっぷうりば）の営業時間は、午前 5 時 20 分から午後 8 時まで（公式ページによる。）となっています。穂積駅より乗降客が少ない隣の西岐阜駅の窓口営業時間が、午前 5 時から午後 10 時 40 分までとなっていることからすれば、穂積駅の窓口の営業終了時刻が早すぎます。これでは、通勤・通学帰りなど、午後 8 時を過ぎてから定期券を購入・更新したり、乗車券類を購入することができません。せめて、営業時間を「午後 10 時まで」（午後 11 時または終電までが理想）とするように、J R 東海に要望するべきではないでしょうか。</p> <p>J R 東海管内においては、東海道本線の野田新町駅から西小坂井駅までの駅（三河安城駅の在来線側を含み、安城・岡崎・蒲郡駅を除く。）9 駅が無人化されています。東海以外の J R においても、都心部に近い乗降客の多い駅で無人化されている例があります。このようなことからすれば、営業時間の延長について J R に何も要望しなければ、近い将来、穂積駅が「無人化」されてしまうことも考えられます。駅が無人となれば、駅やその周辺の治安の悪化やゴミが散乱することが予測され、駅の周辺整備どころではありません。また、駅が無人化されれば、障がい者に対するバリアフリー対応や利用客が急病になった場合の対応も出来ません。現在の穂積駅が、このような「危機」にあることを市として把握されているのでしょうか。直ちに現状を調査され、東海旅客鉄道株式会社（J R 東海）に申し入れされることを要望します。</p>	<p>いただきましたご要望は、駅利用者の声として、鉄道事業者にお伝えいたします。</p>

No.	該当箇所	意見	市の考え方
4	その他	<p>計画全体を推進する前の準備段階            駅周辺の開発に先立ち、公共交通機関の整備について開示願いたい。            現在運行されているコミュニティバスは、通勤通学に利用できる状態ではない。日中1時間に1本、定期的に走っていれば利用もできようが、日常の通院、買い物にすら極めて利用しづらい状態にある。            瑞穂市となって20年。住宅が増え、人口増加も著しい状態にはあるが、子供が育ち牛牧・巣南校区から駅を利用しようとした場合、公共交通機関が整備されなければ、各家庭で車を用意せざるを得ない状態が続くのである。            同じ瑞穂市民として税金を納めながら、市の東部にある駅の、この利便性の格差はどのようなのであろうか。            通勤費としてバス代金は支給されるが、現在借りている駐車場代金は自費負担。車の購入費、保険料、税金、燃料費等、維持費をトータルすると多額になることも考慮いただきたい。(バスがあれば一家に一台の車で事足りるのである)</p> <p>現在の駅周辺の雨、雪の日の渋滞の酷さもさることながら、穂積中学へ子供を送る親の車で大渋滞を起こし、納税者の多くが出勤を阻害される事態も発生している。何より、渋滞を抜けるために中学の東、堤防の上の歩行者用信号が赤になり、対向車が来なくなると、対向車線を走り、中学の校門に走り込んでいく保護者の車が多いことにも危険を感じる。(保護者だけではないかも)            バスが利用しやすい状況で運行されるようになれば、中学生の通学バスとしても利用でき、送迎する親の負担も軽減できる。            高齢者に、免許証の返納を求める声が大きくなっているが、やむを得ず自ら運転をせざるを得ない状態も続く。SDGsの点からも、公共交通機関を整備せねば、車の排ガスによる空気汚染、無駄な電力の消費は続く。</p>	<p>瑞穂市の公共交通のあり方等については、瑞穂市地域公共交通会議において、継続して協議を行っています。(※地域公共交通会議の開催状況等については、市のホームページにて公開しています。)            今後、駅周辺整備事業の進捗に併せ、公共交通のあり方等について検討していきます。</p>
5	その他	<p>財政上豊かでない瑞穂市で駅前開発だけに巨額の費用を使うのは賛成できません。            まだ駅北の整備もあるので、旧J A様の土地を最大限に活用しての整備に留めるべきと考えます。立ち退きに関しても、駅から100m以内の5軒ほどのみとし、その方々も旧J Aの土地の西端(建物があつた辺り)に移動であれば、代替地を探す必要もなく、その中で駅南地区の安全や活性化をすれば十分です。            土地が十分でないのなら、その時は1階は送迎や一時駐車エリア、2階以上に立体駐車場や商店、市営住宅などを含めた10階建てくらいの建物をつくるスペースはあるはずで、その中で活性化する工夫をすることにし、出来る限り駅南の広範囲を再開発することは賛成しかねます。ムリするな!</p>	<p>市の玄関口である穂積駅周辺は、都市拠点としてまちづくりの目標を定め、将来像の実現に向けた取り組みを進めていきます。駅周辺の基盤整備については、地権者のご意向等を伺いながら、実現可能な効率的かつ効果的な整備範囲を検討し、段階的に整備を進めていきます。</p>
6	その他	<p>00.パブリックコメント            現在の基本計画有りきだけでなくパブリックコメントによる計画見直しを検討してもらえることを願います。</p> <p>01.そもそもの駅周辺再開発の必要性            駅の利便性、交通安全性を考慮するのはわかりますが街の東側に位置する駅の為、交通の流れが一方通行になると思います。かつ駅周辺の地権者配慮、新役場の建築場所を考慮すると、街中心部に駅を移設することで速やかに計画が実行可能であり街全体の利便性が向上するものと思います。            よって、既存駅の再開発を計画するだけでなく新駅に移設することも考慮するべきと思います。</p>	<p>穂積駅周辺の整備は、既存の都市基盤を活用し、都市拠点の形成に必要な基盤整備を進めていきたいと考えていますので、駅の移設については、現在のところ考えていません。            穂積駅周辺の計画は、拠点化構想策定時に実施した駅利用者等への</p>

No.	該当箇所	意見	市の考え方
		<p>(序章-4-(2) 主な意見内容を、現在の駅周辺に対しくみ取るは困難と思われる)</p> <p>02.検討委員会 参加している自治会が穂積地区(駅周辺)の自治会のみとなっています。 利便性を考慮するにあたり、駅近傍に自治会だけでなく他の自治会も参加させるべきと思います。 また、自治会や区長等だけでなく、今後長く利用する学生や若者も積極的に参加させるべきと思います。</p> <p>03.スケジュール間 50年をかけて全計画されていますが、課題とされているものは急務を要するものと思います。 (駅までの交通利便性、道路の安全性、土地利用性) もっと急いで実行することを望みます。(遅すぎる)</p> <p>04.交通アクセス 01 検討されているものは、"北方多度線"から東側のみとなっていますが、西南北から駅へのアクセスに対し既存道路の改修も検討いただきたい。 路側帯がない道路やそもそも穂積中学校北道路等は道路幅が狭く危険です。</p> <p>05.交通アクセス 02 スギ薬局から駅までの狭い道路においては、学生が車と接触してケガをしたのを見たことがあります。 整備されるまでは朝夕の時間だけでも一方通行にすることを強く願います。(人命を最優先にして計画していただきたい)</p> <p>06.駅前広場計画 計画されるのは良いが、骨格道路の整備が完了してから着工することが望ましい。交通キャパがないまま、着工されても安全性が損なわれる。</p> <p>07.駐輪場 交通手段の半数が車となっています。 安全性、渋滞を解消するにも自転車等の交通手段を促した方が賢明と思います。 そのため、駐輪場等は駅近傍にすべきと思います。 また、今後電動キックボードの公道利用が可能となることから、自転車よりコンパクトに置ける電動キックボード駐輪場も検討いただいた方が利便性が上がると思います。</p>	<p>アンケート調査やワイワイ会議(駅周辺についての意見交換を行う会議)でのご意見等を基に検討を進めてきました。これらを基に今後、地権者等との協議を進めていきたいと考えています。</p> <p>別府交差点から駅へつながるアクセス道路(市道4-1001号線)は、令和2年に実施した一方通行化の社会実験の結果を踏まえ、歩行者にやさしい交通環境の改善を図っていきます。</p> <p>詳細な整備展開は、整備効果や効率性等を考慮し、検討してまいります。</p> <p>駐輪場等の施設計画については、利用状況等を踏まえ、今後、検討してまいります。</p>
7	その他	<p>少子高齢化社会が予測以上に進んでいる現状から、人口5万人の街の体力に合った駅前周辺開発を期待しております。</p> <p>岐阜と大垣の間に挟まれた小さい街ですが、瑞穂市独自の特徴を持った街づくりに繋がって欲しいのです。</p> <p>J R穂積駅周辺には沢山の民間の駐車場が存在しておりますので、「土地区画整理事業」の実施可否が整備計画完結の決め手になるでしょう。</p> <p>相当長期間にわたる「土地区画整理事業」となりますが、住民の合意が得られたら早急に専門の部署の設置が大事です。</p> <p>行政サイドとしては、瑞穂市の玄関にあたる訳ですから住民や関係者の意見を聞きマスタープランの詳細を図化し逐次公表しなければなりません。</p> <p>この街が将来も持続的に発展するには、定住人口の増加のための工場誘致も大事ですが、人口減少社会の現状を考えると交流人口を期待した街の開発策の樹立が必要になってきます。</p>	<p>市の玄関口である穂積駅周辺は、都市拠点の形成に必要な基盤整備を進めるため、関係部署との連携を図りながら、様々な取り組みを進めていきたいと考えています。</p> <p>いただきましたご意見は、関係部署と共有し、今後のまちづくりに役立てていきたいと考えています。</p>

No.	該当箇所	意見	市の考え方
		<p>現在も毎日のようにJRを活用して歴史遺産「中山道」を散策する人が絶えません。観光案内所や道の駅の設置も配慮すべきでしょう。</p> <p>また、商店街や飲食店街、喫茶店、飲食屋、イベント広場等の構想も配慮されていると思いますが宿泊施設の設置は不可能でしょうか？</p> <p>我が街は古くから自然災害に苦しめられてきましたが、先人達の苦勞が報われ水害に対する安全度が向上して住める街になりました。</p> <p>ホームページにはありませんが、我が街には多くの歴史遺産が遺されています。</p> <p>交流人口を期待して観光開発に力を入れ、視察者の利便性の向上のためレンタルサイクルを設置するとともに、場合によっては北方町・本巣市とも広域連携した歴史遺産巡りも考えられないでしょうか？</p> <p>高齢化社会になり平均寿命も大幅に伸びており高齢者の移動人口に期待できる時代でもある訳ですから。</p> <p>「その他の関連施策の必要性について提案」</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 住民の合意が得られたら土地区画整理事業がスムーズに進展するために専門の担当部署の設置を。</li> <li>2. 駅周辺を含む地域構造及び重点施策図（穂積地域）としてのマスタープランが確立しているが、瑞穂市全域を含む道路網計画や土地利用計画のマスタープランの早急に策定することが、最重要課題です。 この街を計画的に発展させるための必須事項だと考えていますので。</li> <li>3. 高齢化社会の進展に伴い「富有柿発祥の地」のキャッチコピーやマスコットキャラクターの「かきりん」の存在が柿農家の減少のため、近い将来消滅するのでは？と危惧しております。 行政サイドとしての柿農家の支援や柿にとりまなう名産品の開発（ようかん、ジャム、柿酢の醸造など）支援などの施策の導入が必要では…？</li> <li>4. ハザードマップでは、プラント6地域の宅地以外の多くは内水氾濫や外水氾濫で浸水することになっています。命を守るためには「避難」以外の対処方法は無いわけですが、行政として避難場所を確保し選定明示公表を…。</li> <li>5. 歴史遺産を活用した観光開発で交流人口を増やすためには、「観光開発課」の新設や教育委員会を活用した歴史遺産資料内容の充実や場所の整備を、また市民にも関心を持ってもらうために「歴史民俗資料館」の新設が必要になるのでは…？</li> <li>6. 街の将来の発展のためには、開発用地の先行確保が重要。休眠中の「土地開発公社」の組織を充実するとともに体制の強化することが重要です。</li> </ol>	
8	その他	<p>駅周辺現状データ考察と今後の整備方針への提案など</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 駅周辺整備計画の狙いは、市郊外や周辺市町村の駅利用者が円滑に駅の乗降利用ができるよう道路整備（自動車道路と生活道路の安全な交通動線を確保する）計画が急務ではないでしょうか。 整備方針の重点として、一日2万人近い乗降者と駅を利用しない周辺で生活する人たちの交通錯綜解消が最も重要な取り組みであり、それは瑞穂市全体の都市計画とも大きく関係すると思います。</li> <li>2 駅の賑わいについては、南北が分断された駅・プラットホームの本線軌道敷下部に見える化し、（現状は、南北を繋ぐ通路）ピロティにして、南北を一体化した新たな広い空間を造る。（ステーション・ビルやプラットフォーム整備は、JR東海の地権と意向があると思いますが…）</li> </ol>	<p>穂積駅周辺の整備は、都市拠点としてまちづくりの目標を定め、将来像の実現に向けた取り組みを進めるため、今後、実施計画の中で、より具体的な道路等の計画検討を進めます。</p> <p>駅周辺のまちづくりについては、ソフト事業との連携を図りながら、</p>

No.	該当箇所	意見	市の考え方
		<p>意見（考察）及び整備提案について</p> <p>1 <b>瑞穂市交通計画と都市計画をセットでプランニング</b></p> <p>駅周辺整備には、短期・中長期に分けて段階的に示されていますが、中・長期的にはイノベーションは進み、AIや自動運転化は目を見張る進化を遂げたものとなっていると思います。（例えば、電気自動車〈公共バス〉による無人自動運転化や高度バリアフリー化等）</p> <p>今後市役所の建て替え等を含め、瑞穂市都市整備計画とセットで穂積駅の役割をとらえていくことも重要だと思います。</p> <p>そして、駅にいろいろな機能を背負わせるより、スリム化の発想も必要ではないでしょうか。集客性の高いイベントなどは、現市役所周りの文化センターエリアもセットとして瑞穂市まちづくり（都市計画）や従来からあるインフラ環境のより活性化も考慮して、総合的に考えていく必要があると思います。</p> <p>現在の瑞穂市人口増加は（住宅低金利時代の子育て世代中心に）岐阜の郊外化によって、一人一台の車の活用と若い世代が建てるコンパクトでデザイン化された一戸建て住宅が、国道岐阜大垣線の南部朝日大東部エリアや北方多度線西部エリアを中心に増加しています。（岐阜市も岐阜南部地区に同様の増加）地方都市では、旧住宅エリアの空き家化と水田地帯に新たな新築住宅地が広がる地方都市のスプロール化が、進んでいます。</p> <p>これら一戸建ての特徴は、複数の自家用車・ガレージと芝生の庭、サンデッキを備え、週末には家族や友人たちとバーベキュー等を楽しむ情景もよく見られます。このライフスタイルは、居住地の駅前繁華街に娯楽を求める世帯ではなく、穂積駅を名古屋・岐阜への通勤通学のための拠点駅として活用されているものと思われる。</p> <p>データ等の検証や委員会でも話し合われたと想像しますが、もともと沿線の集落が昭和期以前から駅前中心に商店街として発展した現駅機能は、わずかな車が移動する生活道路であった環境に、車を中心とした郊外戸建住宅取得者が利用する駅拠点となったため、駅周辺の交通機能が厳しいものになってしまいました。（住宅貸付の低金利が続く以上、空き家と郊外の若い世代の戸建て住宅取得も続くと思われる。）</p> <p>穂積駅利用者が駅まで移動する交通アクセスは、近隣の徒歩を除けば自家用車が主体となり、現状では駅までの公共交通機関での移動はほとんど望めません。この実態から、穂積駅の役割は、名古屋及び岐阜への通勤・通学及び朝日大学への乗降者が中心で、今後もこの乗降者が主体であると思われます。</p> <p>そのため、朝・夕の時間帯を中心とした交通の混雑や周辺住民の生活道路とどのようにすみ分けし、安心・安全で効率の良い交通環境を構築するかが、短期の整備として急務と言えるのではないのでしょうか。</p> <p>2 <b>駅及び駅周辺の賑わいに関する整備</b></p> <p>(1) 駅の役割と機能</p> <p>東海道沿線駅（県内）の特徴をみると、大きく2つに分けることができます。</p> <p>一つは岐阜駅・大垣駅のようにステーションビルとして充実し、それぞれ駅舎の中に駅利用客と周辺住民の利便性を考慮した店舗・飲食店等が配置された集客機能を備えた駅です。それぞれ県都・西濃の中心都市という性格からイベントの集客や産業品専門店（外来者向け）も充実しながらJR利用客の動線を考慮したターミナル機能が整備されています。</p> <p>一方、西岐阜駅などのように移動目的の乗降者が利用する駅機能を中心とした、キスアンドライド、パークアンドライドと近隣の徒歩・自転車利用者の円滑かつ安全な交通アクセス中心に整備された駅舎です。穂</p>	<p>にぎわい創出に向けた取り組みを進めていきますので、いただきましたご意見は関係部署と共有し、今後のまちづくりに役立てていきたいと考えています。</p>

No.	該当箇所	意見	市の考え方
		<p>積駅は、どんな役割・機能を備えた駅を目指すのでしょうか。</p> <p>(2) <u>駅としての顔と賑わいを考える</u></p> <p>ステーションビルそのもののインフラ建設は、JR東海の意向が重要なものといえますが、現状は本線軌道敷により瑞穂市を南北分断され、駅周辺においても両地区からそれぞれのエリアが見えない視覚遮断も衰退の要因ではないでしょうか。</p> <p>また、南駅前正面の直線道路からプラットホームと車のロータリー辺りをみると土手とその斜面の雑草が視野に入り、牧歌的なローカル駅のイメージが強いです。</p> <p>市の玄関口（顔）とするには、駅前と駅下本線軌道敷の土手部分を含めた部分をセットで改修が必要ではないでしょうか。駅直下の空間プランやファサード等を含めたロケーションのデザインも市の玄関として、大きな課題であると思います。</p> <p>(3) <u>玄関口としての駅及び賑わいの周辺整備について</u> 【例示として、いくつか具体案をあげます】</p> <p><b>提案1</b></p> <p>駅舎プラットホーム位置の下部を中心に、南北をウォーク・スルーの広いピロティ空間としてどちらのエリアからも行き来ができ、見渡せる明るい駅周りを整備することも重要なプランだと思います。（本線軌道敷の地権は、JRにあるとは思いますが…）</p> <p>そうすることによって、限られた南北駅前スペースも有効かつ多角的に活用でき、活気あるスペースが生まれると思います。（例えば、キッチンカー等の移動店舗も南広場にあっても、北側道路から見渡せ利用者への視覚的情報が格段に増えていきます。）</p> <p><b>提案2</b></p> <p>駅の混雑は、朝と夕方に集中し、それ以外の時間帯は閑散としている駅周辺を何とかしたいということで、朝夕以外や祝祭日の時間帯でも人の出入り等の賑わいを創出するために、穂積駅東側を南北に通る従来の生活道路・旧商店街エリアを生かし、団子屋さんや洋菓子店などを残しながらも他の民家なども空き家から店舗などへリフォームをしながら豆腐屋さんとか駄菓子屋、赤ちょうちん居酒屋他、昭和をイメージしたレトロな雰囲気を作り出した商店街を誘致し、名古屋や岐阜・大垣から懐かしさを求めて穂積駅へ降車する熟年層や、この感覚が新しいと感じる若者層などを集客する昭和横丁（瑞穂昭和銀座通り）で賑わいを演出するというのはいかがでしょうか。</p> <p>サブカルチャー等の特化した空間は、利用者がSNS媒体による情報発信により、JRを利用して他県・他地区からの来訪者による賑わい空間を創り出すのではないのでしょうか。</p> <p>駅周りに一過性のイベントなどで人を集めることは、車移動が集中し、駅としての機能を損ないかねません。</p> <p><b>提案3</b></p> <p>瑞穂市は、文化会館で毎年県高校文化祭演劇部の大会（発表会）が行われています。演劇+パントマイムあるいは人形劇とか影絵劇の街として、学生演劇から一般劇団の発表を定期的に行う演劇等の街として情報発信し、駅前の広場や駅から文化会館までの各エリア（ポケットパーク等）で、路上パフォーマンスがみられる街も個性と賑わいを創る手段のひとつだと思います。</p> <p><b>提案4</b></p>	



No.	該当箇所	意見	市の考え方
		<p>駅前広場整備では駅前環境と市民参加の駅づくりを目指し、駅広場の一角に豊かな地下水と美しい川の街・瑞穂市として、緑豊かなビオトープを作り、美しい水の流れの中にこの地区に生息するハリヨの飼育や蛭が舞う駅として、個性化するということが可能ではないでしょうか。</p> <p>シルバークラブと地元小学生たちのコラボで飼育・環境教育に反映させることもいいと思います。</p> <p>これらの[提案]については、行政業務と予算、市民相互理解の上で、どこまで実現可能なものかはわかりません。将来を見据えた、瑞穂市の住みよい安心・安全なまちづくりの一環として今後の検討の参考になれば幸いです。</p>	