

瑞穂市 J R 穂積駅周辺 整備基本計画



令和4年9月
瑞穂市

はじめに

瑞穂市 J R 穂積駅周辺整備基本計画の 策定にあたり



穂積駅周辺は、古くから交通の要所として栄えてきた本市の主要な交通結節点であり、本市を含む圏域市町約 15 万人の玄関口として、また都市拠点としてその役割を担ってきました。

一方で、人口減少・高齢化の進行や中心市街地の衰退、経済成長の低迷などの社会情勢の変化をはじめ、穂積駅周辺においては、まちの更新の停滞や駅前広場周辺の混雑など様々な課題を抱えております。

そのような中で、20年、30年先の将来を見据え、地方創生拠点事業である「J R 穂積駅周辺整備事業」を着実に進めていく必要があると考えています。

本市では、これらを踏まえた新しい穂積駅周辺の魅力を創造するため、この度、駅周辺のまちづくりの指針となる基本的な整備方針とロードマップを定めた「瑞穂市 J R 穂積駅周辺整備基本計画」を策定しました。

今後は、本計画のもと、市民の皆様や駅周辺のにぎわい創出活動を進めていただいているまちづくり組織の皆様と連携・協力しながら段階的にまちづくりを進め、市民の皆様に暮らしやすさやにぎわいを早期に実感していただけるよう取り組みを進めてまいります。

最後に、本計画の策定にあたり、ご尽力をいただきました J R 穂積駅周辺整備検討委員会委員の皆様や貴重なご意見をいただきました市民の皆様、多くの関係各位に心より感謝申し上げます。

令和 4 年 9 月

瑞穂市長

A handwritten signature in black ink, reading '森 和之' (Mori Shigeo).

瑞穂市 J R穂積駅周辺整備基本計画

目 次

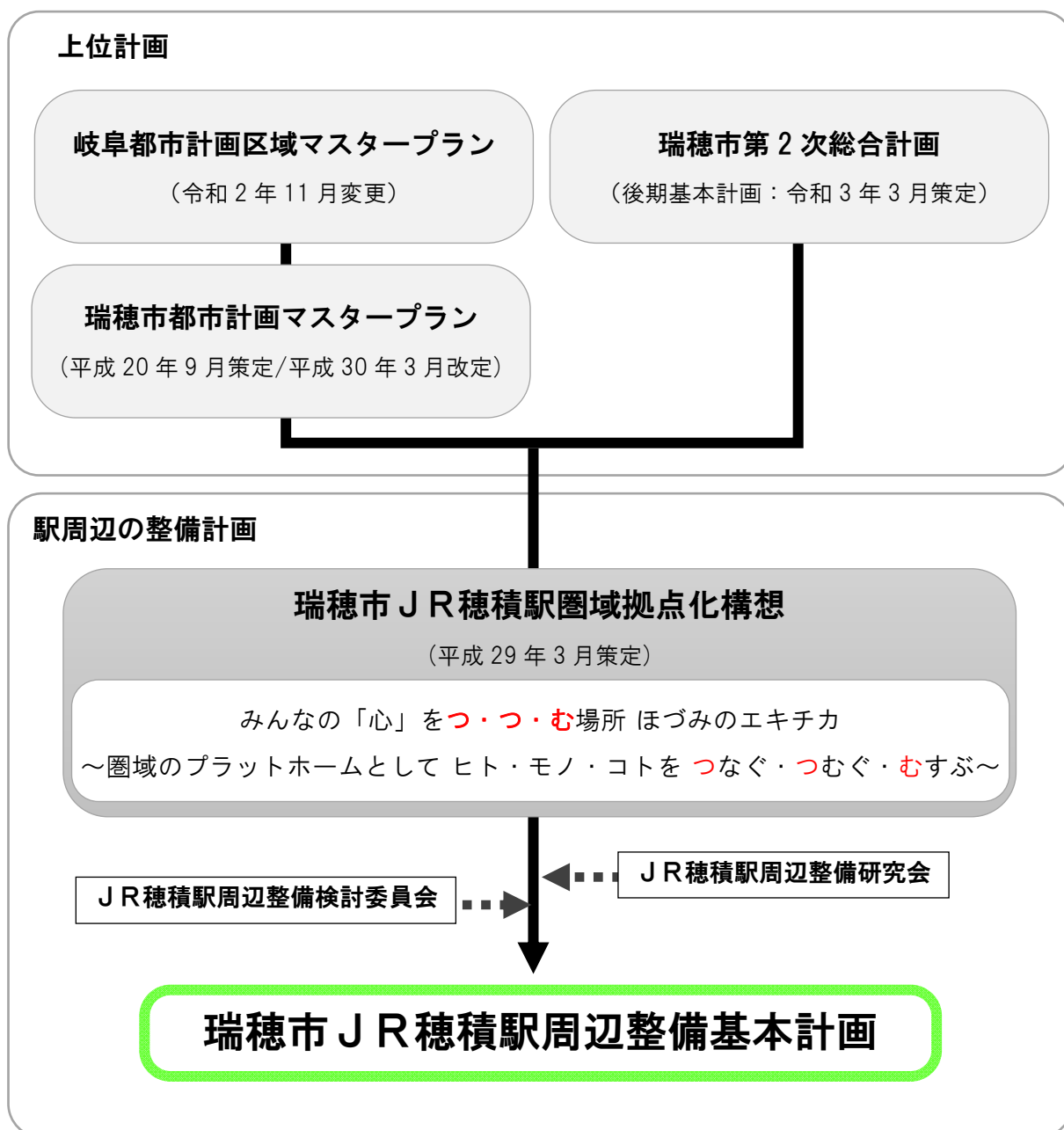
| | |
|----------------------------|----|
| 序 章 | 1 |
| 1 目的と位置づけ | 1 |
| 2 J R穂積駅圏域拠点化構想 | 2 |
| 3 J R穂積駅周辺整備研究会からの提言 | 3 |
| 4 J R穂積駅周辺整備検討委員会の主な意見 | 4 |
| 5 J R穂積駅周辺のまちづくりに関する意向調査結果 | 5 |
| 第1章 瑞穂市及び駅周辺の状況 | 6 |
| 1 瑞穂市の状況 | 6 |
| 2 駅周辺の状況 | 8 |
| 3 駅周辺の問題点と特性（利点） | 17 |
| 第2章 まちづくりの方針 | 18 |
| 1 まちづくりの目標 | 18 |
| 2 目標を達成するための整備方針 | 19 |
| 3 駅周辺の将来イメージ | 22 |
| 第3章 整備の展開 | 26 |
| 1 整備の考え方 | 26 |
| 2 整備内容の整理 | 27 |
| 3 整備の展開 | 31 |
| 第4章 ロードマップ | 32 |
| 1 整備の目標 | 32 |
| 2 ロードマップ | 33 |

序章

1 目的と位置づけ

本計画は、ＪＲ穂積駅周辺（以下「駅周辺」という。）の将来像の実現に向けて必要となるまちづくりの方針や整備展開のあり方を明らかにすることを目的とします。

策定にあたり、瑞穂市ＪＲ穂積駅圏域拠点化構想（以下「拠点化構想」という。）策定以降、まちづくりに関する有識者・関係行政機関からなる「ＪＲ穂積駅周辺整備研究会」からの提言や「ＪＲ穂積駅周辺整備検討委員会」を通じた地域からのご意見・ご意向を踏まえて、ＪＲ穂積駅（以下「駅」という。）を中心とした都市拠点の形成に必要な基盤整備の計画をまとめます。



2 JR穂積駅圏域拠点化構想

拠点化構想は、駅を圏域約 15 万人（瑞穂市、本巣市、岐阜市（一部）、大垣市墨俣町、本巣郡北方町、揖斐郡大野町、安八郡安八町、同郡神戸町の区域をいう。）の拠点として位置づけ、交通利便性の向上や居住の促進、駅前の活性化により市及び圏域市町の玄関口としてふさわしい拠点形成を目指すため平成 28 年度に策定しました。

拠点化構想では、ソフト施策とハード施策が連携することやそれぞれの課題等を改善していくための基本方針を示しています。

■拠点化構想の考え方

【ビジョン】

みんなの「心」をつ・つ・む場所 ほづみのエキチカ

～圏域のプラットフォームとして ヒト・モノ・コトを つなぐ・つむぐ・むすぶ～

テーマ1 帰ってくるのが楽しみになる駅周辺

～いってらっしゃい、おかえりなさいと言ってくれているような駅周辺～

テーマ2 第2の故郷として親しみと愛着がわく駅周辺

～瑞穂に住む人が永住したくなる、一度離れても戻ってきたくなる駅周辺～

テーマ3 人が集まり、誇りに思える駅周辺

～誇りや愛着を持って自然に集まる駅周辺～

実現のために

基本方針①：駅への交通利便性の向上、駅周辺の交通環境の改善、地域の魅力づくりによる、みんなを「つなぐ」環境づくり

基本方針②：日常生活が豊かだと感じ、住み続けたいという思いが「つむぐ」場所づくり

基本方針③：誇りに見え、安全・安心で魅力ある駅周辺を目指し、みんなの心を「むすぶ」まちづくり

3 JR穂積駅周辺整備研究会からの提言

JR穂積駅周辺整備研究会は、まちづくりの分野に関する有識者や関係行政機関の職員で構成され、駅周辺のまちづくり整備手法や駅前広場・都市計画道路の整備内容、駅周辺の土地利用等に関する方針を検討することを目的に設置しました。

研究会では、全5回開催された会議において、さまざまな観点からの議論が交わされた後、全20項目の提言がまとめられています。

(1) 研究会概要

1) 研究会委員

- ① 有識者 朝日大学理事、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（株）営業管理部長
- ② 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

2) 開催経過

平成30年11月～令和元年6月 全5回

(2) 主な提言の内容

1) まちづくり整備手法

- ① 公共施設の整備や既存コミュニティを維持した居住環境、商業環境の改善が可能な土地区画整理事業による整備が効果的かつ効率的。
- ② 駅前広場や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、効率的に事業が進められる区域設定が必要。

2) 都市計画道路等の整備

- ① 主要幹線道路である（主）北方多度線は、駅周辺の現状の道路利用状況に見合う空間整備が必要。（道路管理者や関係市町との協議が必要）
- ② 駅へのスムーズな交通を確保するため、桜町2交差点と別府北交差点、別府交差点を接続ポイントとして駅へのアクセス道路を配置。
- ③ 駅へのアクセス道路は、駅への視認性を重視したシンボルロードとして計画。

3) 駅前広場の整備

- ① 南北両方に、公共交通と一般車の乗降場を分離した形状の駅前広場を配置。
- ② 南北の駅前広場に、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（フレキシブルゾーン）を配置。

4) 主な土地利用

- ① 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し、バリアフリー化の実現と医療・福祉施設の充実・生活利便性の向上を図る。

4 JR穂積駅周辺整備検討委員会の主な意見

JR穂積駅周辺整備検討委員会は、駅周辺地域の自治会長や区長からなる委員の方々に構成され、駅周辺の基盤整備等に関する意見交換等を目的に設置しました。

検討委員会では、全8回開催された会議において、住民の目線でのさまざまなご意見をいただきました。

(1) 検討委員会の概要

1) 検討委員会委員

- ① 区長 東只越区、西只越区、駅北区、別府北区、駅前区、別府南区、井場区、花塚区の区長
- ② 自治会長 西只越自治会、桜町二丁目自治会、東只越自治会、桜町一丁目自治会、別府公社住宅自治会、駅前自治会、別府西町自治会、本町自治会、別府北町自治会、別府中町自治会、別府南町自治会、多利町自治会の自治会役員
- ③ 自治会区域内の土地所有者

2) 開催経過

令和2年1月～令和4年3月 全8回

(2) 主な意見の内容

1) 駅周辺の道路

- ① 高齢者が通行しやすいような歩道や車道の整備が必要。
- ② 通学路となっている道路は、通学時間帯に歩行者・自転車の安全の確保が必要。
- ③ 生活道路は、地域住民の生活環境が不便にならないような検討が必要。

2) 駅前広場や駅周辺のにぎわい

- ① 駅は乗降客数が多く、市の財産である。地域の人と駅利用者に向け、にぎわいの場の検討やにぎわいづくりの検討が必要。
- ② 時間帯ごとの駅利用者の特性を踏まえた計画が必要。
- ③ 適切な規模の一時駐車場の検討が必要。
- ④ 安全性に配慮し、一般車と公共交通の交錯を出来る限り避けることが必要。

3) 居住環境

- ① 既存住宅の生活を維持できるような計画が必要。
- ② 住みやすいまちにするため、駅を中心としたコンパクトなまちづくりが必要。
- ③ 居住ゾーンの形成と併せ、駅利用者の駐車場をどのように確保していくか検討が必要。
- ④ 雨水排水を安全に流すための対策が必要。

4) 駅周辺の整備

- ① 南北地域の状況を考慮して、課題の多い箇所を優先的に整備するべき。

5 JR穂積駅周辺のまちづくりに関する意向調査結果

拠点化構想の実現に向けて、駅周辺地域の土地・建物所有者を対象に、駅周辺整備事業の具体的な計画を策定していくため、駅周辺の課題や整備手法（土地区画整理事業）の認知度などを確認しました。

（1）意向調査の概要

1）調査対象

駅周辺地域の土地・建物所有者のうち 659 件の方

2）調査内容

- ① 重点的に改善を進めていく必要がある整備等
- ② 土地区画整理事業の認知度
- ③ 土地区画整理事業による基盤整備を進めていくことの賛否

3）実施経過

令和 2 年 1 月 28 日～令和 2 年 2 月 25 日（延長：令和 2 年 3 月 31 日）

回収率は約 35%（228 件／659 件）

（2）意向調査における意見等

1）重点的な改善が求められる事項

アクセス道路や駅前広場の整備等、交通機能の改善を望む声が多い。



2）土地区画整理事業による駅周辺整備

賛成の意向（「賛成」「おおむね賛成」「おおむね賛成するが、今後検討が必要」）が約 9 割となっている。

(N=228)



3）自由記入

①土地利用に対する意見

日常の買い物ができるような施設立地や平面駐車場の集約・立体化を望む意見があった。

②安心安全に対する意見

歩行者の安全確保や大雨対策に対する意見があった。また、夜間は明かりが少ないため、防犯性に対する意見もあった。

③事業を進める上で注意して欲しい点

住民との対話や狭小な土地所有者への配慮を望む意見があった。

その他、駅周辺の道路整備や駅前広場の改善等に対する意見があった。

第1章 瑞穂市及び駅周辺の状況

駅周辺の基盤整備の基本的な方針を設定するにあたり、現在の市及び駅周辺の状況を把握し、整理します。

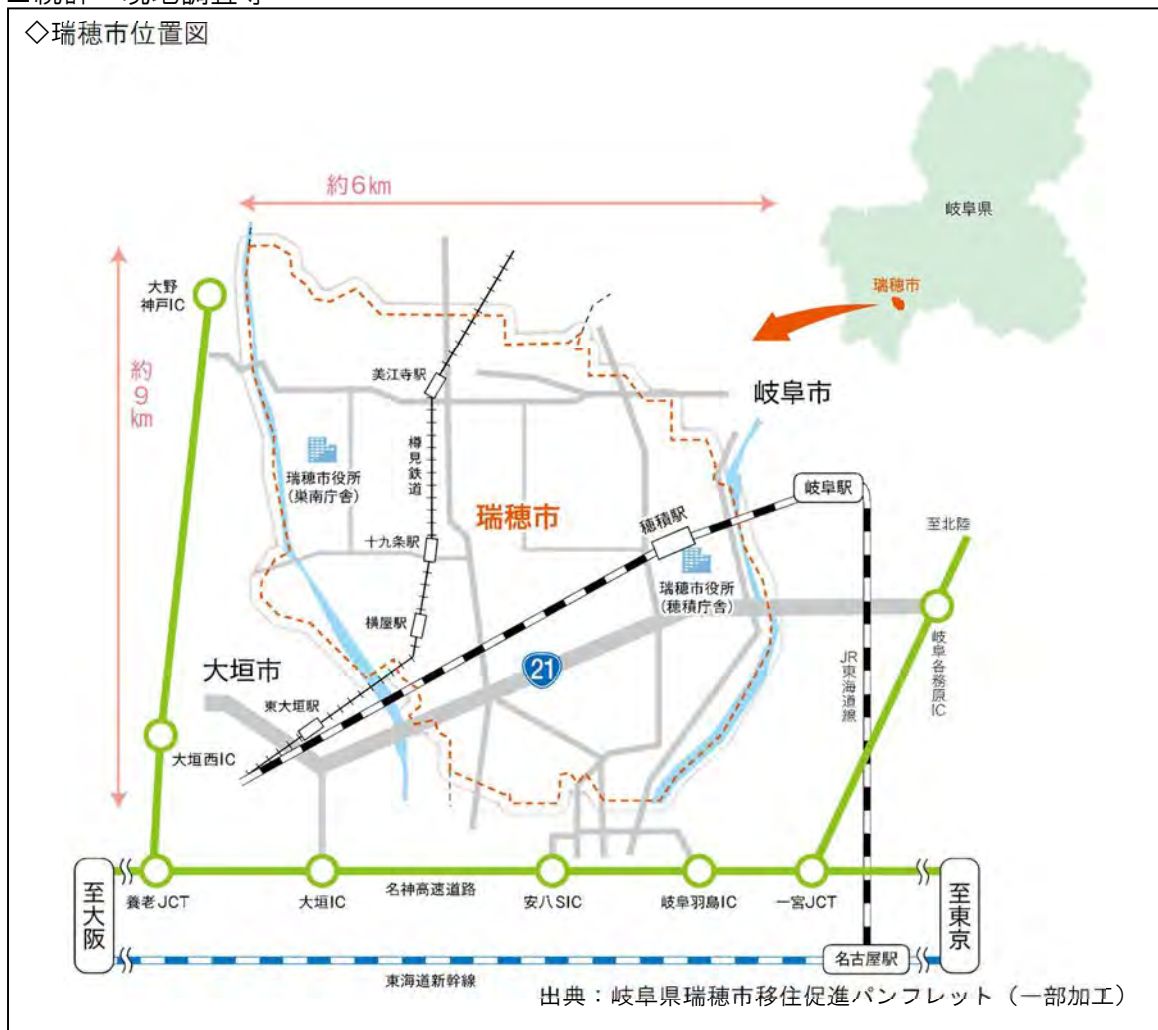
1 瑞穂市の状況

(1) 市の概況

- ① 市は、東に県都である岐阜市と西の県内2位の人口を有する大垣市との間に位置している。
- ② 市内には、県の主要な交通である国道21号やJR東海道本線が横断するなど交通の要衝となっている。
- ③ 中部圏の中心都市である名古屋市まで、JRで最速25分の場所に位置することから、「田舎すぎず、都会すぎない」ちょうどいい暮らしができるまちとして発展してきた。

■統計・現地調査等

◇瑞穂市位置図



(2) 人口の動向

- ① 平成 22 年（2015 年）から令和 2 年（2020 年）にかけては約 2,000 人の人口が増加しており、人口増加数は県内 1 位。
- ② 令和 2 年（2020 年）の生産年齢人口比率も 62.9%と県内 1 位となっているが、老年人口は年々増加傾向にある。
- ③ 駅周辺の北側地域は微増傾向にあり、南側地域は減少傾向にある。
- ④ 駅周辺は、他の地域に比べ老年人口密度が高い。

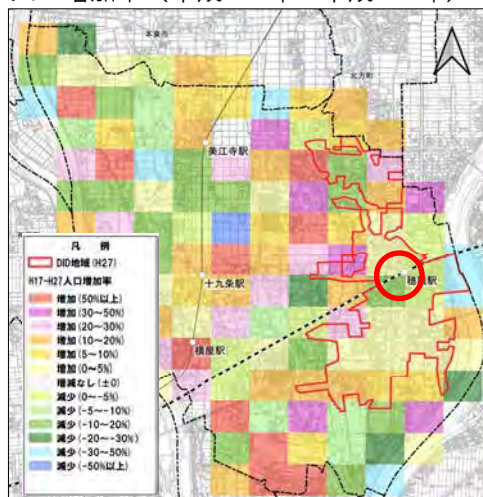
■統計・現地調査等

◇市の人口推計

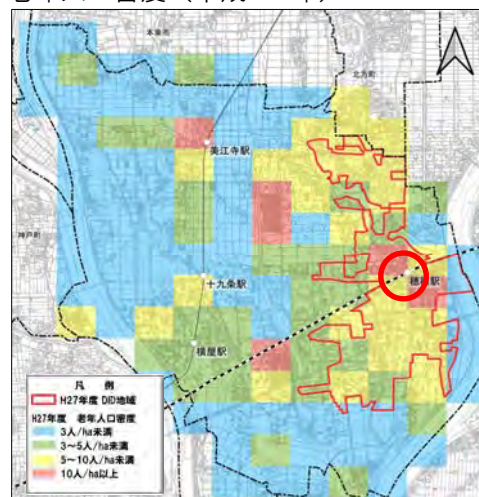


出典：第 2 期瑞穂市まち・ひと・しごと創生総合戦略

◇人口増加率（平成 17 年～平成 27 年）



◇老年人口密度（平成 27 年）



出典：国勢調査（平成 27 年）

(3) 財政状況

- ① 市の財政力指数は直近の 5 年において、0.76~0.79 を推移している。
- ② 目的別歳出決算額において、福祉などに支出される民生費が最も高い割合を占めており、市の総人口の 1 人当たりの土木費は全国平均より低い。

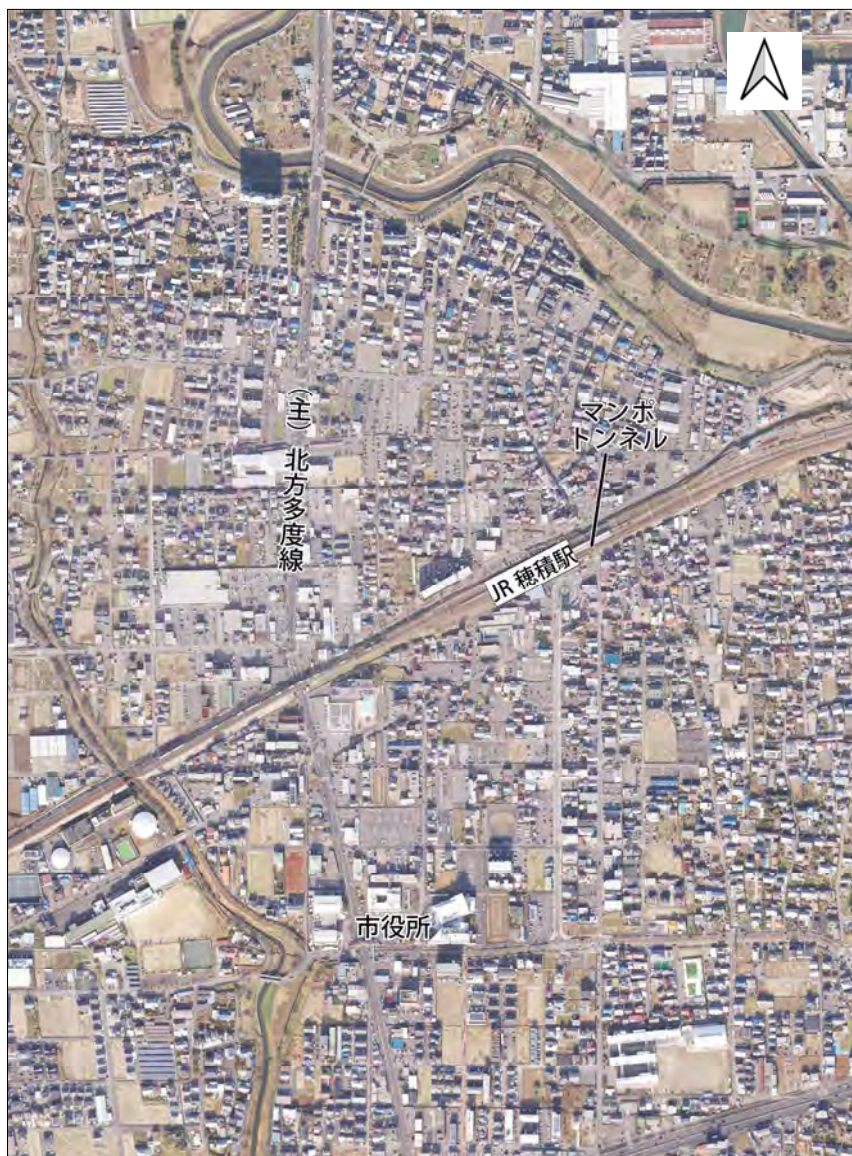
2 駅周辺の状況

(1) 駅周辺の概況

- ① 駅東側には古くからの集落があり、駅を中心として徐々に西側に住宅地が拡張した。
- ② 駅は住宅地と隣接して立地している。
- ③ JR東海道本線の軌道敷により地域が南北に分断されており、それぞれのまちが形成されている。
- ④ 南北をつなぐ道路には（主）北方多度線と市道のマンポトンネルがある。

■統計・現地調査等

◇駅周辺の航空写真

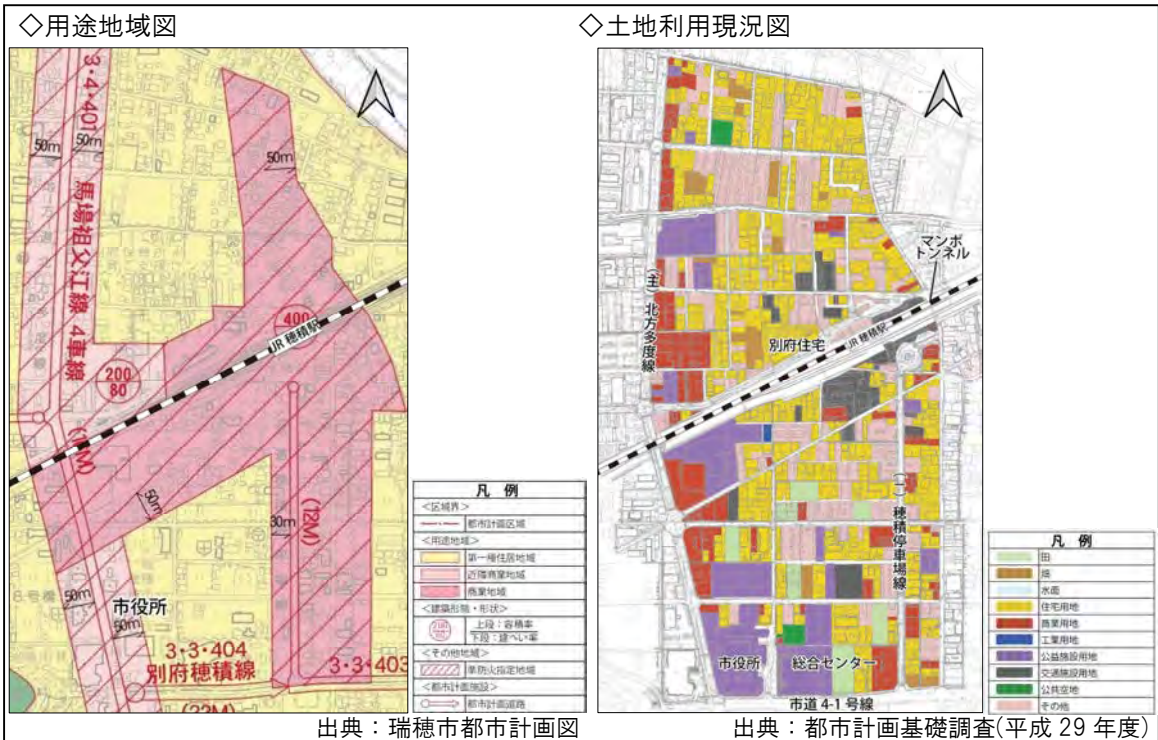


出典：市撮影（令和2年）

(2) 駅周辺の土地利用

- ① 商業地域、近隣商業地域、第一種住居地域の用途地域が定められている。
- ② (主) 北方多度線沿いやマンポトンネルにつながる南北道路沿いでは商業系の用途地域に指定されているが、住居系の土地利用が中心となっており、駐車場利用も多くみられる。
- ③ (主) 北方多度線や市道 4-1 号線沿いに市役所や総合センターなどの公共施設が多く立地している。
- ④ 駅周辺には自転車駐車が複数立地している。
- ⑤ 駅へ繋がる都市計画道路がなく、駅周辺には商業系の土地利用が少ない。

■統計・現地調査等



◇市営駐輪場の位置図



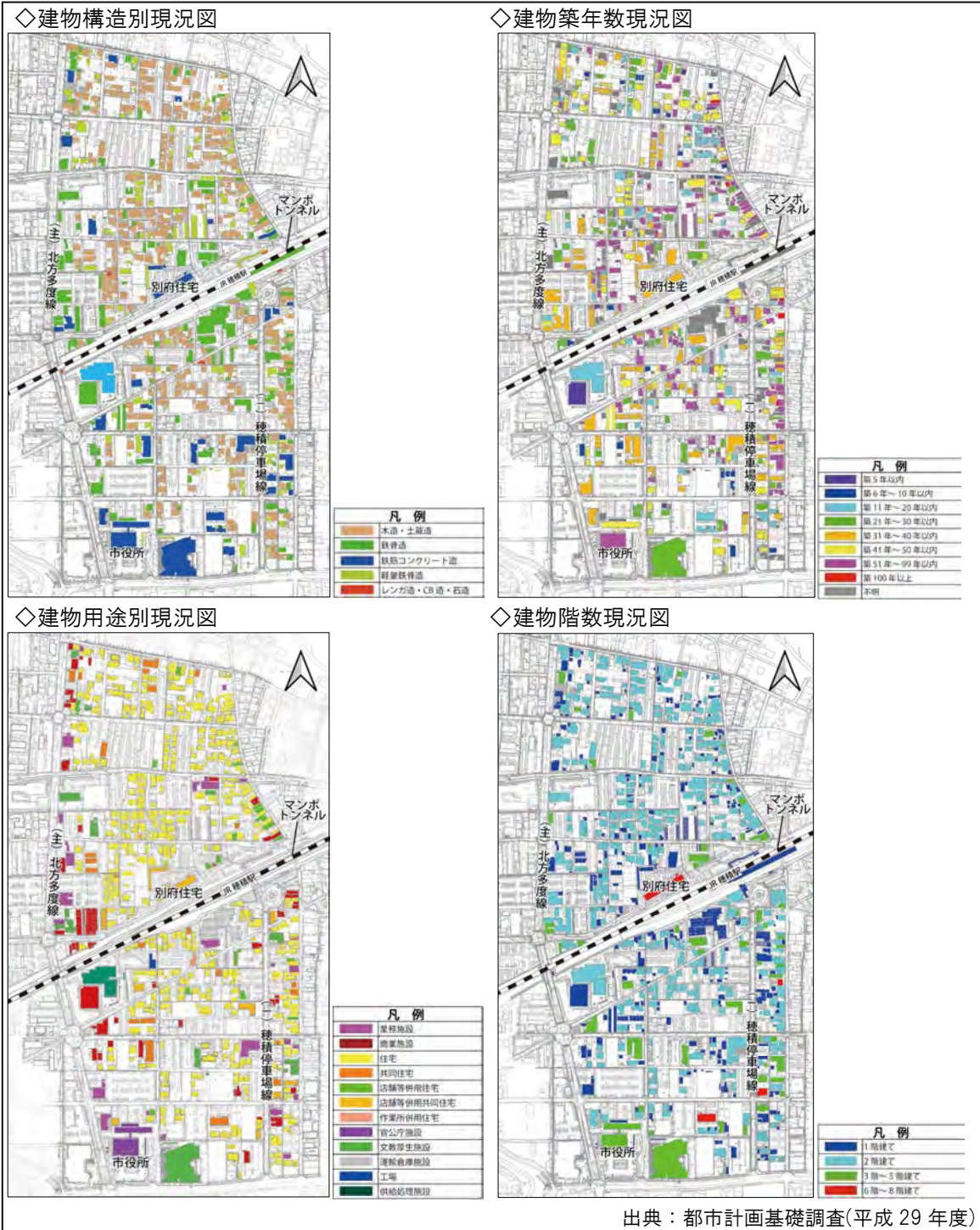
◇市営駐輪場の収容台数

| 名称 | 収容台数 | |
|----------|------|---------|
| | 自転車 | 原動機付自転車 |
| 第1自転車駐車場 | 511台 | 43台 |
| 第2自転車駐車場 | 574台 | — |
| 第3自転車駐車場 | 610台 | — |
| 第4自転車駐車場 | — | 34台 |
| 第5自転車駐車場 | — | 46台 |

(3) 駅周辺の建物

- ① 木造の建物が中心ではあるが、(主)北方多度線沿いには鉄骨造や鉄筋コンクリート造の建物も多くみられる。
- ② 築40年以上の建物は、マンポトンネルにつながる南北道路沿いや駅前周辺に多い。
- ③ 共同住宅は、別府住宅のほかJR東海道本線の南側に散見される。
- ④ 1階～2階の建物が中心であり、高層の建物が少ない。

■統計・現地調査等

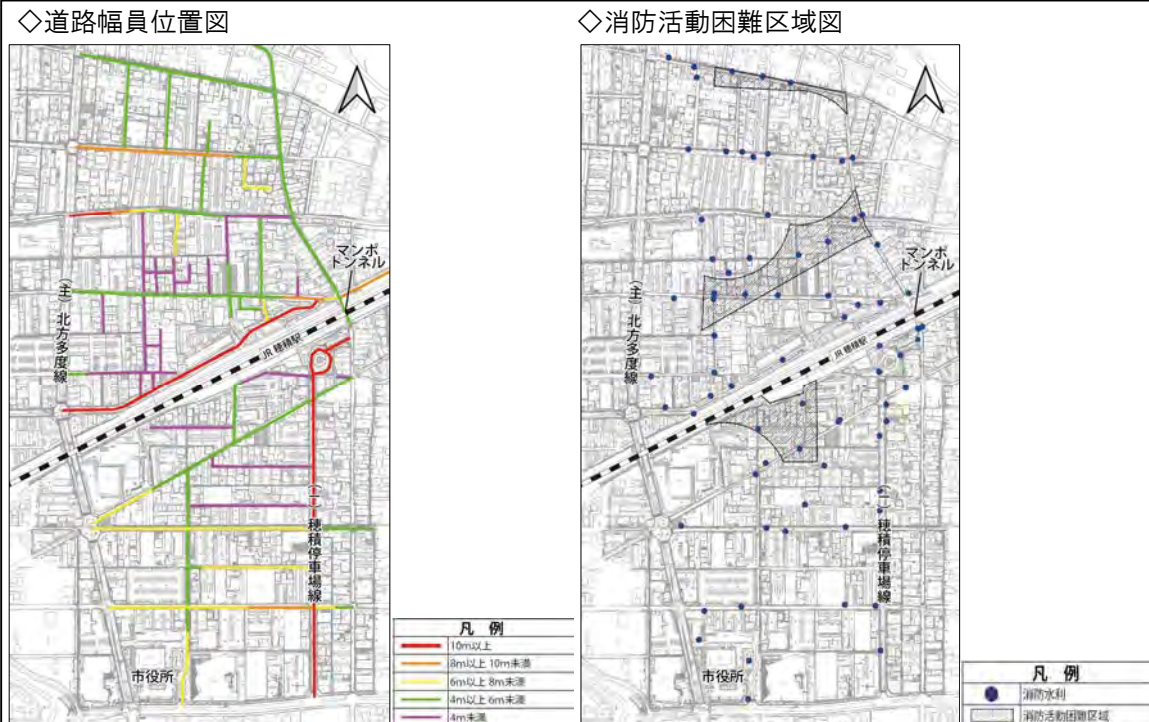


出典：都市計画基礎調査(平成29年度)

(4) 駅周辺の道路

- ① 駅の近くに幅員 6m未満の道路が多く、行き止まり道路もあり、消防活動困難区域もみられる。
- ② マンポトンネルは道路幅員が狭く、自動車のすれ違いができない。

■統計・現地調査等



出典：道路台帳

出典：道路台帳及び岐阜市消防地図

(狭あい道路)



(マンポトンネル)



※狭あい道路とは

日常生活だけでなく、防災や災害の活動にも支障を来す可能性のある幅の狭い道路。主に幅員 4m未満の道路。

※消防活動困難区域とは

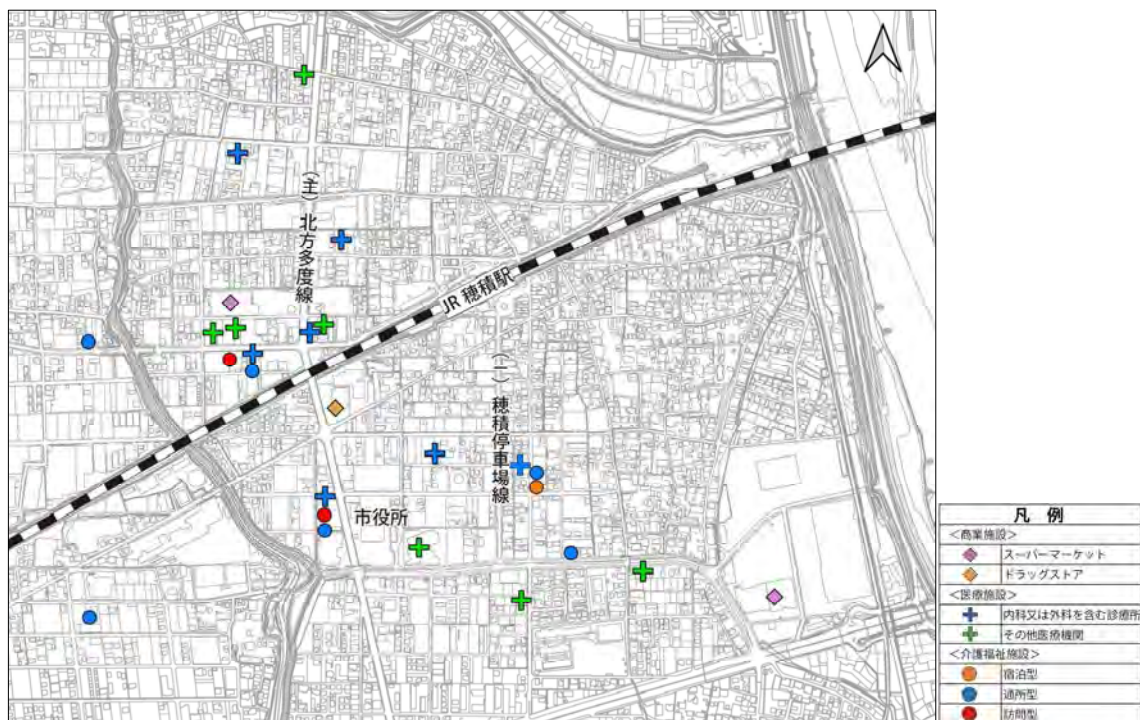
消防活動を円滑に行うために必要な幅員である 6m以上の道路から、消防ホースを限界の 100mまで伸ばした範囲に含まれない区域のこと。

(5) 駅周辺の都市機能施設

- ① (主) 北方多度線や(一) 穂積停車場線沿いに都市機能施設(商業、医療、福祉施設)の立地がみられるが、駅前周辺にはみられない。

■統計・現地調査等

◇都市機能施設の位置図



出典：全国スーパーマーケットマップ（商業機能）、国土数値情報（医療機能）、介護 db（介護福祉機能）をベースに作成

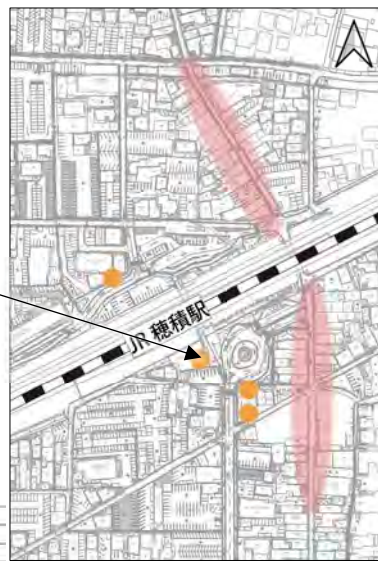
(6) 駅周辺のにぎわい・交流等施設

- ① 駅前広場周辺でお祭り等を開催する場所が少なく、イベントはあまり開催されていない状況であったが、近年、駅南北に店舗の開業やにぎわい創出等の地域活性化イベント等が開催されている。
- ② 駅東側の既存商店街は、閉店している店舗もある。
- ③ 駅周辺に公園等の交流・憩いの場が少ない。

■統計・現地調査等

◇にぎわいの場の位置図

(開業した店舗の様子)



凡例
● 開業した店舗
■ 商店街

(駅北側商店街の様子)

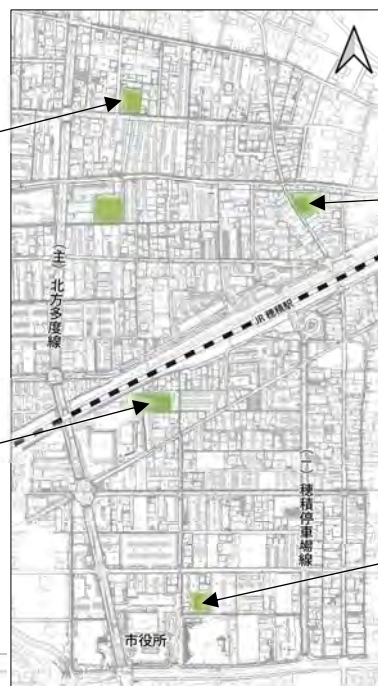


(駅南側商店街の様子)



◇交流の場の位置図

(只越さくら公園)



凡例
■ 公園

(別府駅北大共跡公園)



(せせらぎ広場)



(瑞穂市横堤公園)



(7) 駅へのアクセス道路

- ① (主) 北方多度線は主要幹線道路、(一) 穂積停車場線 ((都) 駅前線) 及び別府北交差点と駅をつなぐ市道が補助幹線道路の役割を担っている。
- ② 駅北口及び駅南口へのアクセス道路の一部には、近隣住民の生活道路と重なっている箇所もあり、通勤・通学時間帯において歩行者、自転車、自動車が輻輳している。
- ③ 北部地域からの駅北口へのアクセスは、(主) 北方多度線からのアクセス性が乏しい。
- ④ (主) 北方多度線や(一) 穂積停車場線は、自転車や歩行者の安全性が乏しい。
- ⑤ 別府交差点は、変則5叉路になっており複雑な信号処理がされていることから交差点部において渋滞等が発生している。

■統計・現地調査等

◇駅周辺の道路方針図



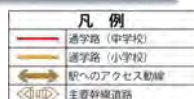
出典：瑞穂市都市計画マスタープラン 道路、交通づくりの方針

◇現在の駅へのアクセス道路と通学路位置図

(補助幹線道路)



(交差点部における渋滞)



(自動車同士がすれ違う様子)



(自動車と自転車や歩行者がすれ違う様子)



(8) 駅前広場

- ① 南北ともに、歩行者、送迎車、タクシーの動線が輻輳しているとともに、通過交通の利用も多く、通勤・通学の時間帯においては周辺道路で渋滞が発生している。
- ② バスは、南口に路線バス、コミュニティバス、朝日大学のスクールバスが乗入れており、北口には乗り入れていない。
- ③ タクシーの乗降場は南北に配置されている。

■統計・現地調査等

◇北口駅前広場



| 規模 | | |
|------------------------|----|---------------------|
| 約 2,800 m ² | | |
| 交通施設 | | バース数 |
| バス | 乗車 | — |
| | 降車 | — |
| | 待機 | — |
| タクシー | 乗降 | 7 台 |
| | 待機 | — |
| 自家用車 | 乗降 | 7 台 |
| | 駐車 | 25 台 (内軽自動車 6 台) |

◇南口駅前広場



| 規模 | | |
|------------------------|----|------|
| 約 3,200 m ² | | |
| 交通施設 | | バース数 |
| バス | 乗車 | 3 台 |
| | 降車 | |
| | 待機 | — |
| タクシー | 乗降 | 4 台 |
| | 待機 | — |
| 自家用車 | 乗降 | 6 台 |
| | 駐車 | — |

(北口駅前広場の様子)



(南口駅前広場の様子)

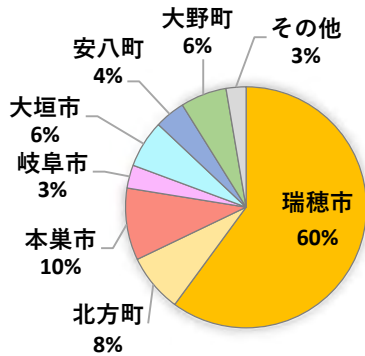


(9) 駅利用者

- ① 駅は1日約1.8万人程度の乗降客が利用しており、近隣市町からの利用も約3割を越え、通勤・通学のために多くの人々が利用している。
- ② 駅利用者の交通手段は自家用車・送迎・バス・タクシー・自転車・徒歩であり、パーソントリップ調査ではキスアンドライドの割合が高い。
- ③ タクシーの利用は北口からが多い。

■統計・現地調査等

◇駅利用者の居住地



| 市町村 | 回答数 | 割合 |
|-----|-----|------|
| 瑞穂市 | 292 | 60% |
| 北方町 | 38 | 8% |
| 本巣市 | 47 | 10% |
| 岐阜市 | 15 | 3% |
| 大垣市 | 31 | 6% |
| 安八町 | 20 | 4% |
| 大野町 | 30 | 6% |
| 其他 | 13 | 3% |
| 計 | 486 | 100% |

出典：瑞穂市 JR 穂積駅圏域拠点化構想推進事業委託報告書

◇本市における昼夜間人口

| 夜間人口 (単位:人) | 昼間人口 (単位:人) | 昼夜間人口比 (単位:%) |
|----------------|----------------|------------------|
| 54,354 | 44,831 | 82.47967 |



| 従業・通学者 |
|--------|
| 31,928 |

| 内訳 | | |
|--------|--------|-------|
| 市内 | 他市町村 | 他県ほか |
| 12,520 | 15,732 | 3,676 |

出典：国勢調査（平成27年）

◇主要鉄道駅における鉄道端末交通手段

| 鉄道駅 | 構成比 (%) | | | | | | 自動車と二輪車の内訳 (%) | | | | トリップ数 (百トリップ) |
|-----------|----------|-------------|-------------|-------------|----------|------------|----------------|-------------|----------|-------------|------------------|
| | バス | 自動車 | 二輪車 | 徒歩 | 不明 | 合計 | パ・クアンドライド | キスアンドライド | 原付・バイク | 自転車 | |
| 岐阜 | 20.8 | 31.3 | 12.9 | 33.6 | 1.5 | 100 | 16.2 | 13.6 | 2.6 | 10.3 | 128 |
| 名鉄岐阜 | 11 | 25 | 28.9 | 35.1 | 0 | 100 | 9.4 | 11.2 | 2.5 | 26.3 | 126 |
| 多治見 | 0.8 | 56.4 | 21 | 21.8 | 0 | 100 | 34.2 | 15.1 | 0 | 21 | 93 |
| 大垣 | 2.5 | 40.7 | 23 | 31.5 | 2.3 | 100 | 24.8 | 7.6 | 2.2 | 20.8 | 52 |
| 穂積 | 0 | 48.7 | 17.8 | 33.5 | 0 | 100 | 17.1 | 28.3 | 0 | 17.8 | 48 |
| 西岐阜 | 0 | 35.2 | 17.3 | 47.5 | 0 | 100 | 25.8 | 4.2 | 0 | 17.3 | 36 |
| 土岐市 | 12.3 | 48.8 | 14 | 24.9 | 0 | 100 | 29.7 | 12.4 | 1.1 | 12.9 | 32 |
| 瑞浪 | 2.6 | 3.5 | 17.5 | 76.4 | 0 | 100 | 2.3 | 1.2 | 0 | 17.5 | 31 |
| 笠松 | 10.3 | 25.7 | 18.1 | 45.8 | 0 | 100 | 6.2 | 14.2 | 0 | 18.1 | 27 |
| 新鵜沼 | 0 | 18.6 | 26.9 | 54.5 | 0 | 100 | 5.7 | 12.9 | 2.7 | 24.2 | 25 |
| 三柿野 | 35.3 | 13.4 | 14.7 | 36 | 0.6 | 100 | 5.1 | 6.1 | 1.4 | 13.3 | 241 |
| 西可児 | 30.8 | 8.3 | 14.8 | 45.6 | 0.4 | 100 | 2.6 | 4.8 | 1.2 | 13.7 | 134 |
| 恵那 | 1.6 | 29 | 36.1 | 33.2 | 0 | 100 | 21.4 | 6.3 | 0.6 | 35.5 | 58 |

※パーソントリップ調査において、バスの利用が確認されていないが、実際にはバスで駅を利用する人も確認されている。

出典：第5回中京都市圏域パーソントリップ調査

3 駅周辺の問題点と特性（利点）

市及び駅周辺の状況から、拠点化構想の実現に向けた問題点と特性（利点）を整理します。

駅周辺の整備にあたっては、交通機能や土地利用の改善により問題点を解消するとともに、特性（利点）を活かした計画としていくことが必要です。

（1）問題点

1）道路規格との相違

現在の駅へのアクセス道路の多くは通学路として指定されている幅員5m程度の生活道路であり、歩行者や自転車に加え、多くの自動車が通行している状況です。

一方、自動車が通行しやすいアクセス道路も一部存在しますが、駅へのアクセスのしやすさが劣るため、駅へ向かう交通が生活道路に流入している傾向にあり、現状の利用状況に適合した道路規格となっていない状況にあります。

2）まちの更新の停滞

駅東側の古くからある集落を含めて、駅周辺地域は高齢化が進んでいます。また、既存商店街は閉店している店舗も多く、徒歩圏内に日常生活等に必要なお買い物ができる環境は減少している状況です。

道路が狭いため建て替えが困難な箇所もあり、商業地域等を十分に活用した土地利用が図れておらず、まちが更新されていかないことから駅周辺地域の人口は減少傾向にあり、空洞化が進んでいます。

（2）特性（利点）

1）車利用者の環境

現在の駅前広場は、公共交通と送迎車が駅に近い箇所に乗り入れできる環境にあることから、他の駅に比べてキスアンドライドの割合が高くなっています。

また、駅周辺には駐車場が多く、パークアンドライドによる利用も多くなっています。

第2章 まちづくりの方針

1 まちづくりの目標

まちづくりの目標は、拠点化構想やJ R穂積駅周辺整備研究会からの提言、J R穂積駅周辺整備検討委員会からの意見、駅周辺の問題点や特性（利点）を踏まえ、SDGs に掲げられた概念を取り入れて設定します。

【まちづくりの目標】

駅周辺に人が集まり交流できる環境整備と

生活利便性向上による居住促進

将来的に人口減少・高齢化が進む中で、都市拠点であるJ R穂積駅周辺を中心に生活機能が確保されたコンパクトなまちづくりを推進することにより、地域の活力を維持・持続していくことができます。そのためには、駅周辺に人を呼び込み活気を高めるとともに、駅周辺における居住を促進することが必要です。

駅周辺に人を呼び込むためには、快適に駅周辺へアクセスすることができ、駅周辺に人が集まる目的や場所があることが必要となります。さらに、集まった人が駅周辺にとどまることで、交流やにぎわいが生まれます。J R穂積駅は学生が多く利用する駅でもあるため、駅に近接して学生や単身者を中心とした交流のあふれる環境の創出を目指します。

また、駅周辺において快適な日常生活が送れる環境を整えることにより、駅周辺における居住促進につながります。現在、駅周辺に居住している方も含め、あらゆる世代の方が落ち着きのある豊かな生活を送れる環境の創出を目指します。



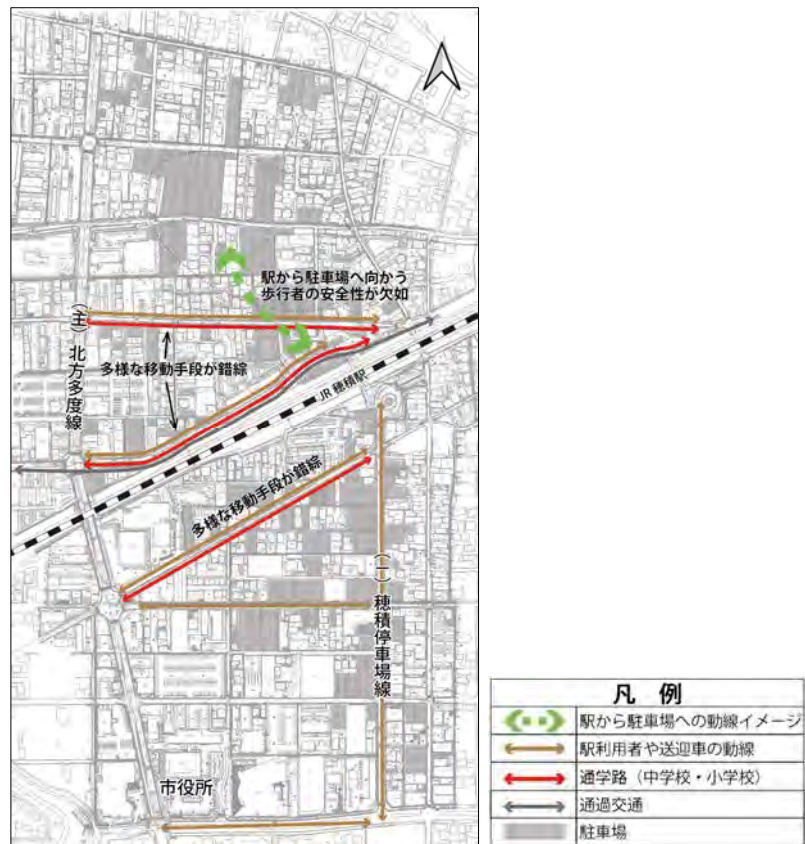
2 目標を達成するための整備方針

整備方針1 駅や駅周辺への集散性の向上

【 現 状 】

駅は、近隣市町からの利用もあり、利用者の移動手段は自家用車、バス、タクシー、自転車、徒歩など多岐にわたるが、駅周辺の道路は幅員の狭い道路が多く、多様な移動手段が錯綜し、渋滞等も発生しています。

特に駅北側については、広域幹線道路である（主）北方多度線からのアクセス性も乏しく、バスの乗り入れができない状況です。



駅へのアクセス状況

【整備の方向性】

拠点化構想の実現にあたっては、駅周辺における集散性を向上させるため、駅利用者が駅へアクセスしやすい環境、駅周辺の居住者がほかの地域へアクセスしやすい環境を整えることが必要です。

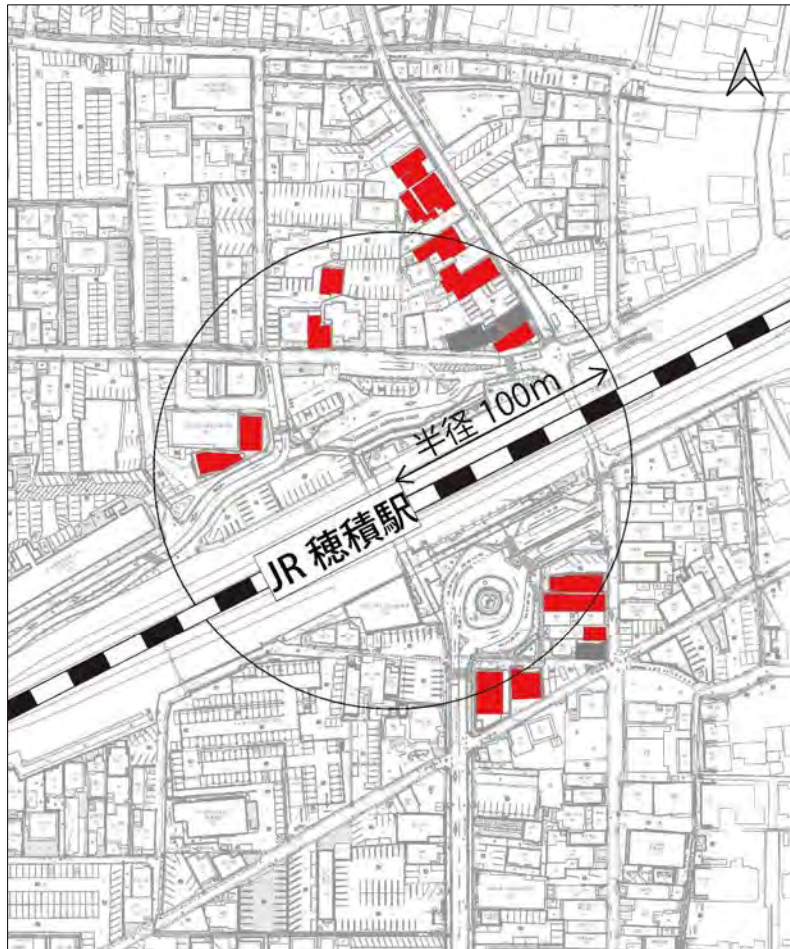
- ① 多様な移動手段による（主）北方多度線からのアクセス性の向上
- ② 主要な生活道路における交通機能の強化・分担
- ③ 駅前広場の交通処理機能の向上及び円滑化

整備方針2 活力のある駅前空間の創出

【現状】

駅は、通勤・通学のために多くの方が利用されています。

しかし、駅周辺には地域住民が交流する場や買い物をする場、来街者が集まる場が少なく、駅周辺を目的に人が集まる状況にありません。



駅前の商業系用途の建物位置図

【整備の方向性】

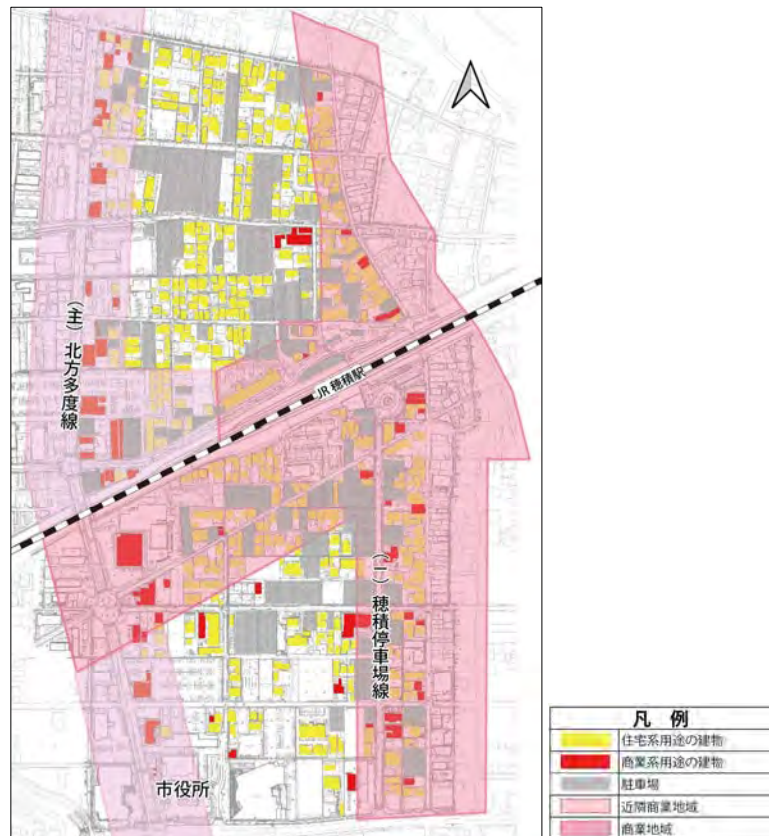
駅周辺を魅力的で人が多く集まる場とするため、駅周辺に日常利用される施設の立地や憩い・にぎわいの場として様々な用途で利用可能な場の創出が必要です。

- ① 駅利用者や近隣住民等の目的地となるような施設・機能の立地（商業・情報発信・福祉など）
- ② 憩い・にぎわいの場となるイベント開催等も可能な空間の確保

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

【 現 状 】

市の人口は増加傾向にありますが、駅周辺における増加率は低く、老年人口密度が他の地域に比べ高い状況にあります。また、駅周辺の土地利用状況も住宅地が中心で、日常生活等に必要な買い物等ができる商業施設の立地など商業系用途が十分に生かされておらず、大小の駐車場が散在している状況にあります。



住宅系と商業系用途の建物位置図

【整備の方向性】

持続的なまちづくりを行う上でも、若者を中心とした居住を促進し、駅を中心としたコンパクトなまちづくりを実現するため、活力のある駅前空間の創出とともに、快適な日常生活が送れる土地利用の実現と防災機能の向上が必要です。

また、短期的に効果が発揮できるように身の丈に合った整備の検討が必要です。

- 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）
- ② 多様な居住形態を受け入れられる住宅地の確保
- ③ 既存道路における交通環境の改善（狭あい道路や行き止まり道路の解消など）

3 駅周辺の将来イメージ

(1) 土地利用の形態

1) 活力のある駅前空間の創出

駅利用者や近隣住民等が利用する生活に密着した商業機能や高齢化を見据えた福祉・医療機能、子育て支援機能等の立地のための空間に加え、駅や地域でのイベント開催、情報発信のための空間の創出を目指します。

2) まちの玄関口としてふさわしいまちなみの形成

駅への主要アクセス動線には、シンボルロードを配置するとともに、その沿線地域では景観や地域特性に配慮した魅力あるまちなみの形成を目指します。

3) 居住の促進

現況の戸建て住宅の利用に加え、学生や単身者、子育て世代などのあらゆる世代の居住形態を受け入れられる住宅環境の創出を目指します。

4) 既存商店街の活性化

マンポトンネルの南北に位置する既存商店街は、駅周辺における商業等都市機能の配置やにぎわいの創出活動と連携した地域活性化を目指します。

(2) 土地利用の配置

1) 駅前周辺

駅利用者と近隣住民が集まりやすい場とするため、駅に隣接して商業機能や医療・福祉機能、子育て支援機能の集約を目指すとともに、憩いやにぎわい空間を配置します。また、立地する建物は既存のまちなみと調和のとれる中層程度を想定します。

2) 駅への主要アクセス動線の沿道

商業機能と住宅機能の調和のとれた空間を配置し、景観や地域特性に配慮したまちなみを形成します。

3) 居住環境

駅前を中心に共同住宅の立地を図り、駅から少し離れたエリアには現況の土地利用に近い落ち着いたある戸建て住宅の立地を想定します。

(3) 駅へのアクセス動線

1) 駅周辺の道路

駅周辺の道路は、通勤・通学、送迎のための駅へのアクセスに加えて、駅周辺居住者の周辺地域への移動や駅周辺を經由する市東西の移動にも利用されます。そのため、駅へのアクセス動線は、駅へのアクセス性の向上及び周辺道路への集散性を考慮しながら設定します。

2) 主要幹線道路との接続

主要幹線道路である（主）北方多度線との接続は、駅北側では西側地域からの円滑なアクセスを考慮した幹線道路等が接続する桜町2交差点及び別府北交差点とし、駅南側では（一）穂積停車場線へ接続する市道からのアクセスを考慮した別府交差点として、スムーズな交通を確保します。

3) 駅前広場との接続

駅前広場内への通過交通の流入を排除し、広場内の安全やスムーズな交通を確保するため、骨格道路からの駅前広場への接続は1箇所とします。

4) 機能の分担

生活道路と駅へのアクセス道路が混在・重複していることから、道路の位置づけを明確にし、機能分担を図れるように道路を配置します。



出典：瑞穂市都市計画マスタープラン 道路、交通づくりの方針

(4) 土地利用の方針

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図ります。

<イメージ写真>



② 骨格道路沿道ゾーン

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図ります。



③ 駅前居住ゾーン

「商業・交流にぎわいゾーン」に隣接して配置し、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図ります。



④ 居住ゾーン

戸建住宅を中心とした土地利用を図ります。



出典: (一財) 住宅生産振興財団 HP

⑤ 商店街ゾーン

マンポトンネルの南北に配置し、既存の商店街を活かした土地利用を図ります。



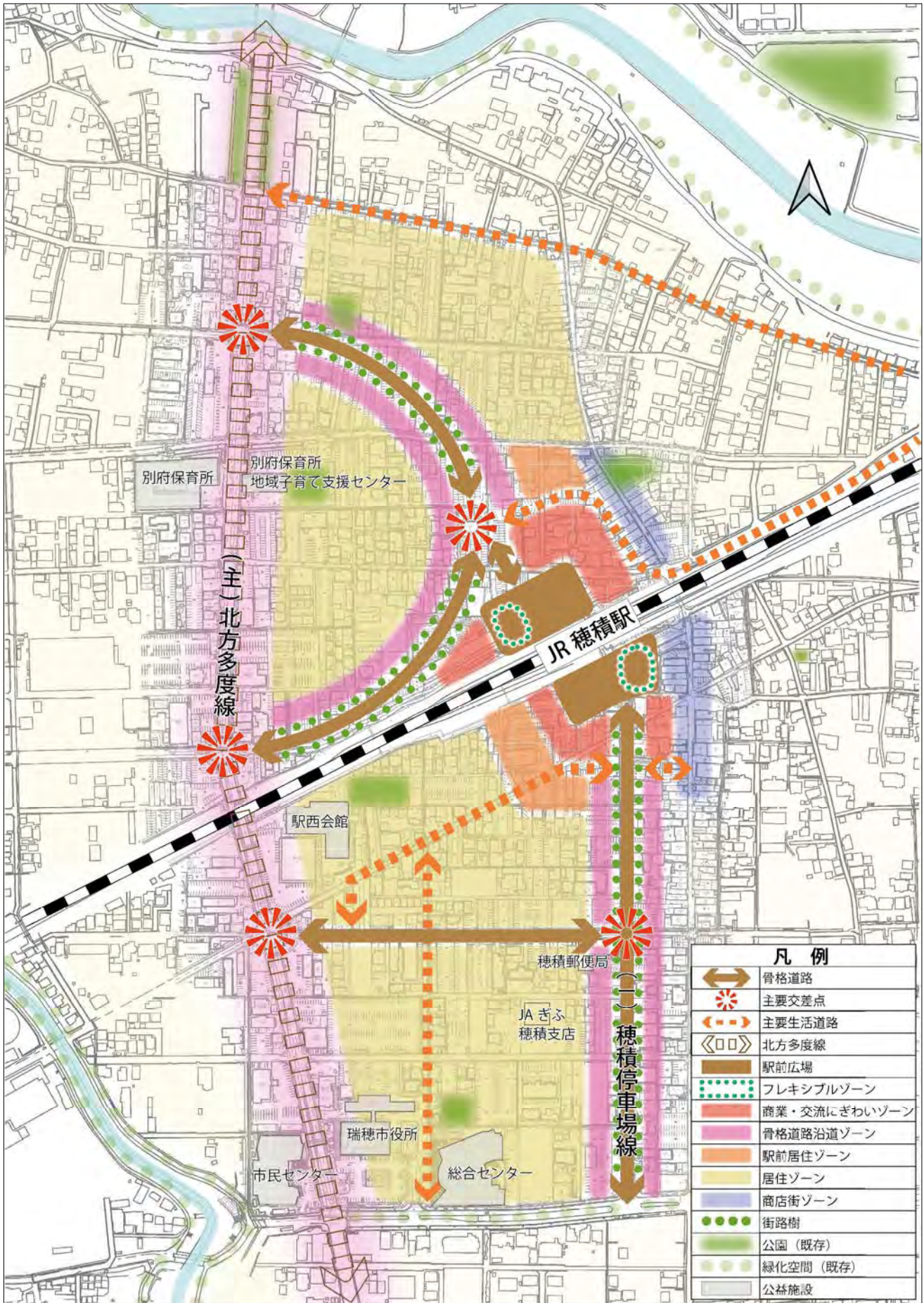
フレキシブルゾーン

駅南北の駅前広場に、駅周辺の住民及び駅利用者が憩い・にぎわいの場として様々な用途で利用可能な広場空間を創出します。



出典: 北本らしい“顔”の駅前づくりプロジェクト
アーカイブログ

(5) 整備基本図 (駅周辺の将来イメージ)



第3章 整備の展開

1 整備の考え方

駅周辺の将来イメージを実現するためには、多くの整備を実施していくこととなるため、効率的に事業を展開していくことが必要となります。そのため、次の2つの考え方を基本とし整備を推進していきます。

(1) 駅に人が集まり交流するための拠点機能の早期発現

拠点化構想は、駅周辺に人を呼び込み、交流・にぎわいが生まれることや駅周辺の居住者が増加することにより実現されます。駅周辺への居住を促進するためには、多様なニーズに対応できる居住環境を整えるほかに、拠点機能を整えていくことが必要です。

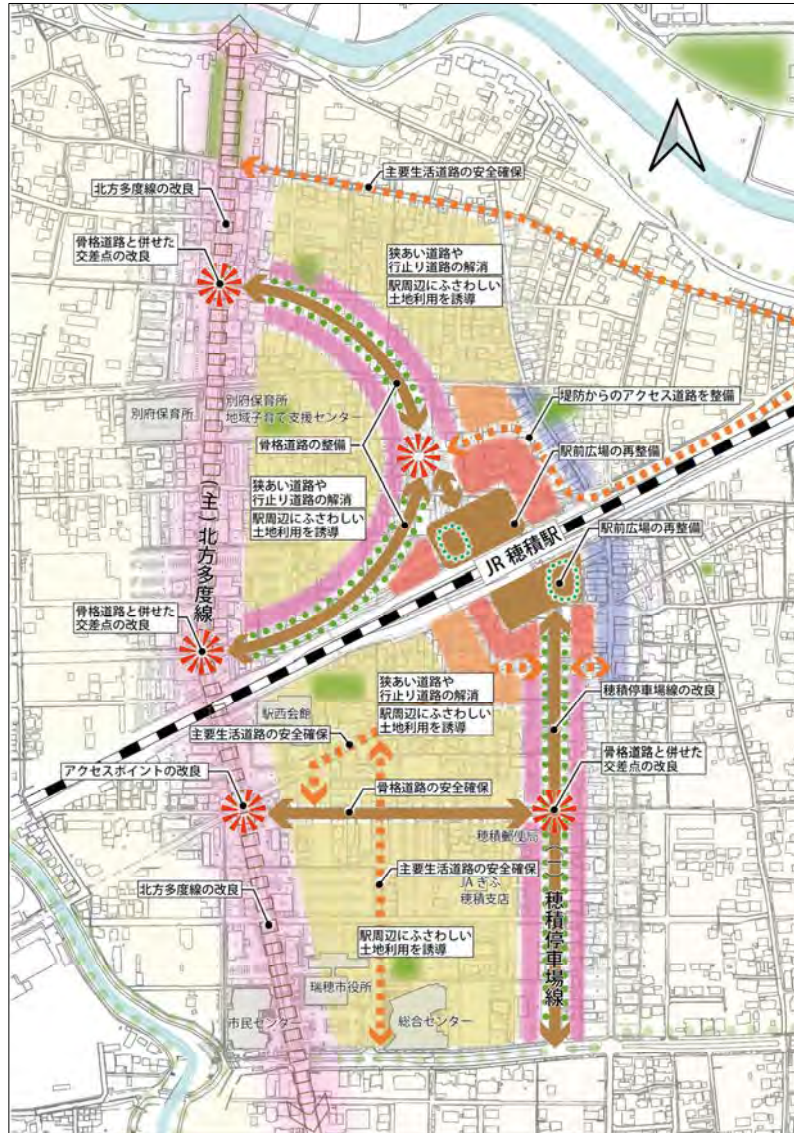
(2) 個々の事業相互の関連性を踏まえた効率的な整備の推進

駅周辺の整備は、交通機能の改善だけではなく土地利用の転換も図っていくことから、多くの整備を実施することになります。整備効果をできる限り早期に発揮するためには、(1)の考え方に加えて優先される整備やその他の整備について、事業間の相互連携を図りながら進めることが重要です。そのため、事業相互の関係性を踏まえた整備順序の設定や一体的な事業展開を踏まえた効率的な整備を促進していくことが必要です。

2 整備内容の整理

(1) 駅周辺の将来イメージを具現化するための整備

第2章で設定した「まちづくりの目標」、「整備方針」、「整備の方向性」を踏まえ、「駅周辺の将来イメージ」を具現化するための整備の内容を整理します。



駅周辺の将来イメージを具現化するための整備計画図

《主な整備内容》

| 駅北側 | 駅南側 | 共通 |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 駅前広場の再整備（フレキシブルゾーン含む） ● 駅へ向かう骨格道路の整備 ● 骨格道路と併せた交差点の改良 ● 堤防からのアクセス道路の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ● 駅前広場の再整備（フレキシブルゾーン含む） ● 東西方向における骨格道路の強化 ● アクセスポイントの改良（別府交差点） ● （一）穂積停車場線の改良 | <ul style="list-style-type: none"> ● 狭あい道路や行き止まり道路の解消 ● 駅周辺にふさわしい土地利用を誘導 ● （主）北方多度線の改良 ● 主要生活道路の機能強化 |

(2) 一体的に整備することが効果的な範囲



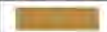
駅周辺の将来イメージを具現化するためには、整備の考え方に即した重要度と優先度を考慮した整備を行うことが必要です。

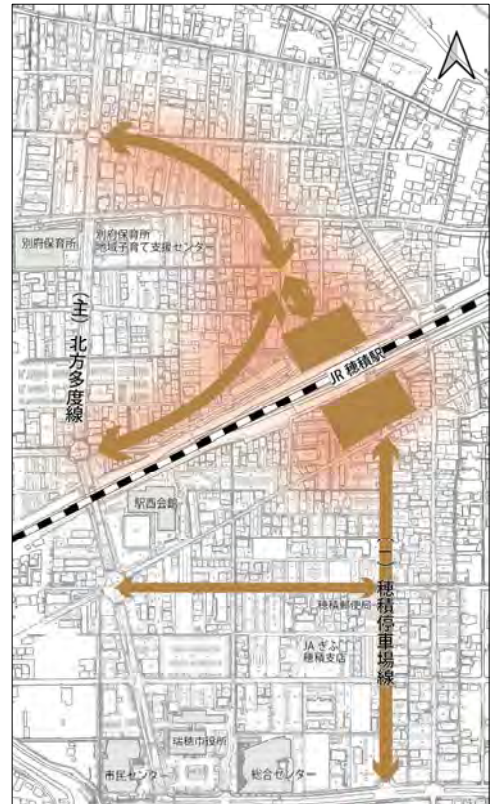
1) 優先される整備範囲

拠点機能を早期に発現するためには、駅周辺に人が集まりやすくする必要があります。

そのため、交通機能の改善やアクセス性の向上を図るため、駅前広場や骨格道路の整備を優先的に実施することが必要です。

また、これらの整備とともに現況の道路の配置状況や建築等の立地状況により周辺の整備も必要となることから、それらを含めた区域を整備に影響する範囲として抽出します。

| 凡例 | |
|---|-----------|
|  | 整備に影響する範囲 |
|  | 骨格道路 |
|  | 駅前広場 |



駅前広場や骨格道路の整備に影響する範囲

2) 環境の改善が望まれる範囲

駅周辺地域には現在、狭あい道路や行き止まり道路があります。加えて、現行法の耐震基準を満たしていない可能性のある建築物も多く立地しており、建て詰まりがある状況です。

駅周辺で快適な日常生活を送ることができる土地利用を実現するためには、これらの改善を早期に進め、防災機能等の向上を図ることが必要です。

これらをふまえ、狭あい道路や行き止まり道路、老朽化住宅等の改善に向けた基盤整備が望まれるエリアを抽出します。

さらに、拠点化の実現にあたっては、用途の転換も図っていく必要があることから、商業系用途が十分に活用されていない区域も併せて抽出します。

この2つの重なる区域は、環境の改善が望まれる範囲として、駅前広場や骨格道路の整備と併せて一体的に整備することが効果的です。

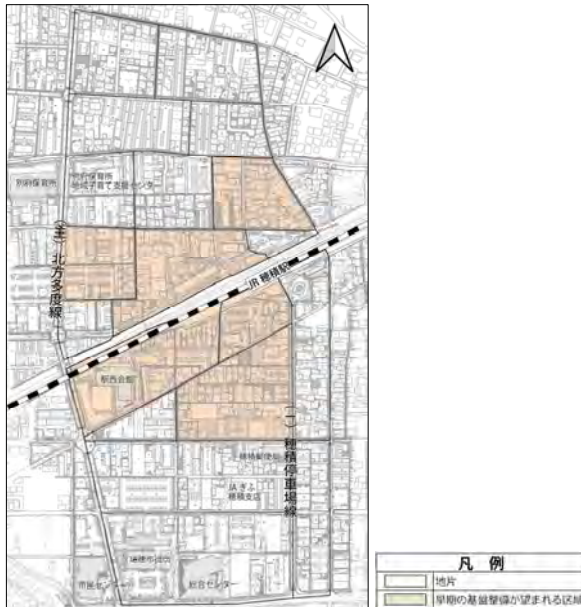
〈環境の改善が望まれる範囲の抽出〉

■ 早期の基盤整備が望まれる区域

〈抽出条件〉

下記項目の3つの条件のうち2つ以上当てはまる範囲を抽出します。

- ・ 狭あい道路率 25%以上
- ・ 老朽化住宅率 50%以上
- ・ 公共用地率 15%以下



■ 商業系用途が十分に活用されていない区域

〈抽出条件〉

現行の用途地域と現状の土地利用と整合が図れていない範囲を抽出します。



重なる区域を地形・地物で囲われた範囲で抽出



環境の改善が望まれる範囲

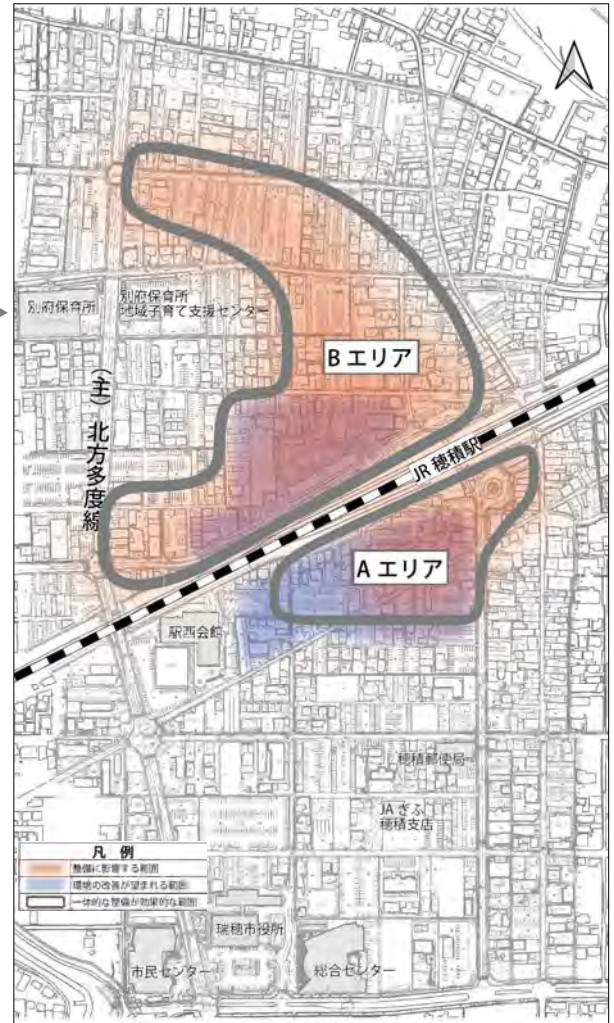
3) 一体的に整備することが効果的な範囲の設定

駅前広場や骨格道路の整備に影響する範囲と環境の改善※が望まれる範囲が重なる区域を一体的に整備することが効果的な範囲とし、JR東海道本線を境に駅南側をAエリア、駅北側をBエリアと設定します。

駅前広場や骨格道路の整備に影響する範囲



一体的に整備することが効果的な範囲 (エリア設定)



環境の改善が望まれる範囲



※環境の改善：狭あい道路の解消、老朽化住宅等の更新

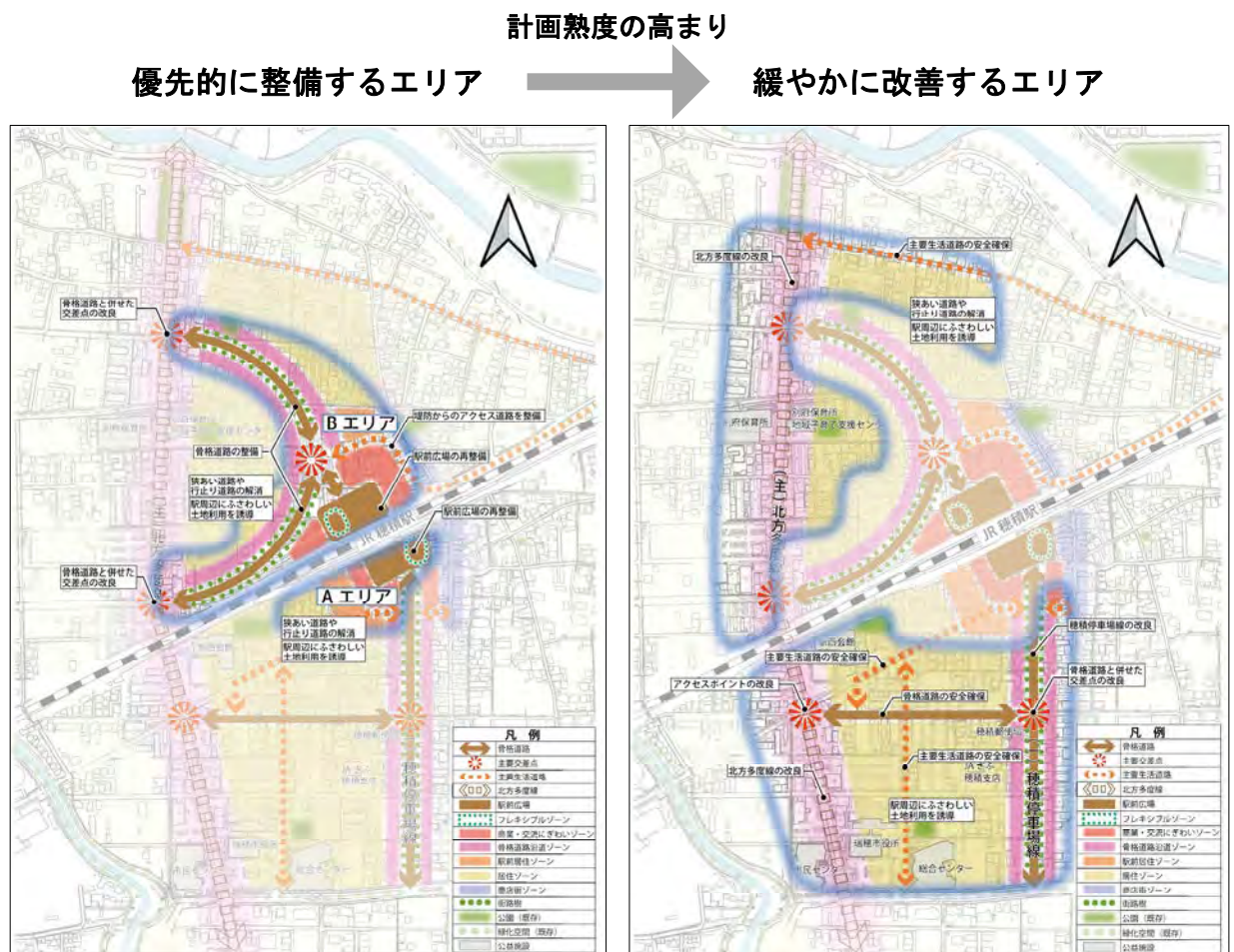
3 整備の展開

駅周辺の整備については、次のように進めていきます。

- ① 一体的に整備することが効果的な範囲としてAエリア、Bエリアにおけるまちづくりの事業化検討を進めます。特に、駅南側のAエリアは、公共施設の立地状況や駅前広場への公共交通の乗入れ状況から、駅周辺整備による利便性の向上と魅力の創出への即効性が高いため、早期に事業が促進できるような事業展開を図ります。
- ② Aエリア、Bエリアに含まれないエリアは、緩やかに改善するエリアとし、計画の熟度が高まった段階で、それぞれのエリアに即した整備を進めます。

なお、定期的なP D C A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。

整備展開イメージ



※上記エリアを問わず、局所的な修繕や将来的な整備効果を見据えた既存施設の改善については、必要に応じて実施していきます。（機能等改善事業）

第4章 ロードマップ

1 整備の目標

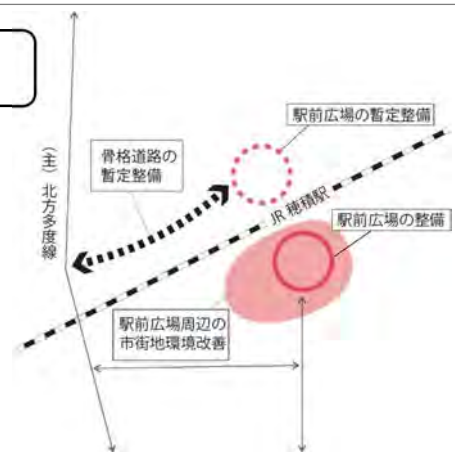
整備を進めるにあたり、短期、中期、長期ごとに整備目標を設定し、第3章で整理した整備展開を基に段階的に整備を進めます。

<短期> 10年後

短期目標 駅周辺の骨格の形成

駅周辺における集散性を向上させ、駅に人が集まりやすい環境を創出するため、短期では駅周辺の骨格を形成します。

また、Bエリアは、事業期間が長くなることが想定されるため駅前広場と駅へ向かう骨格道路を暫定的に整備することにより、骨格の形成を図ります。

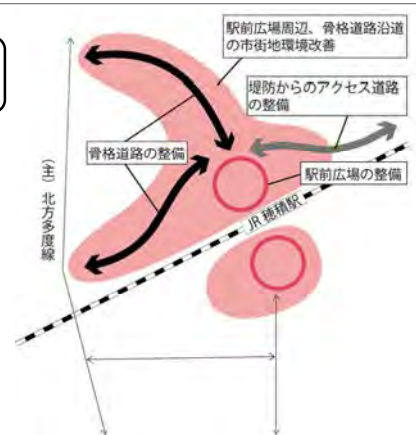


短期整備イメージ

<中期> 30年後

中期目標 拠点の実現

駅を中心としたにぎわいの場や都市機能が立地した拠点としての機能を整えます。

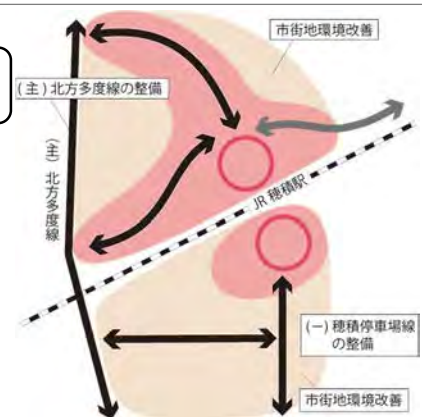


中期整備イメージ

<長期> 50年後

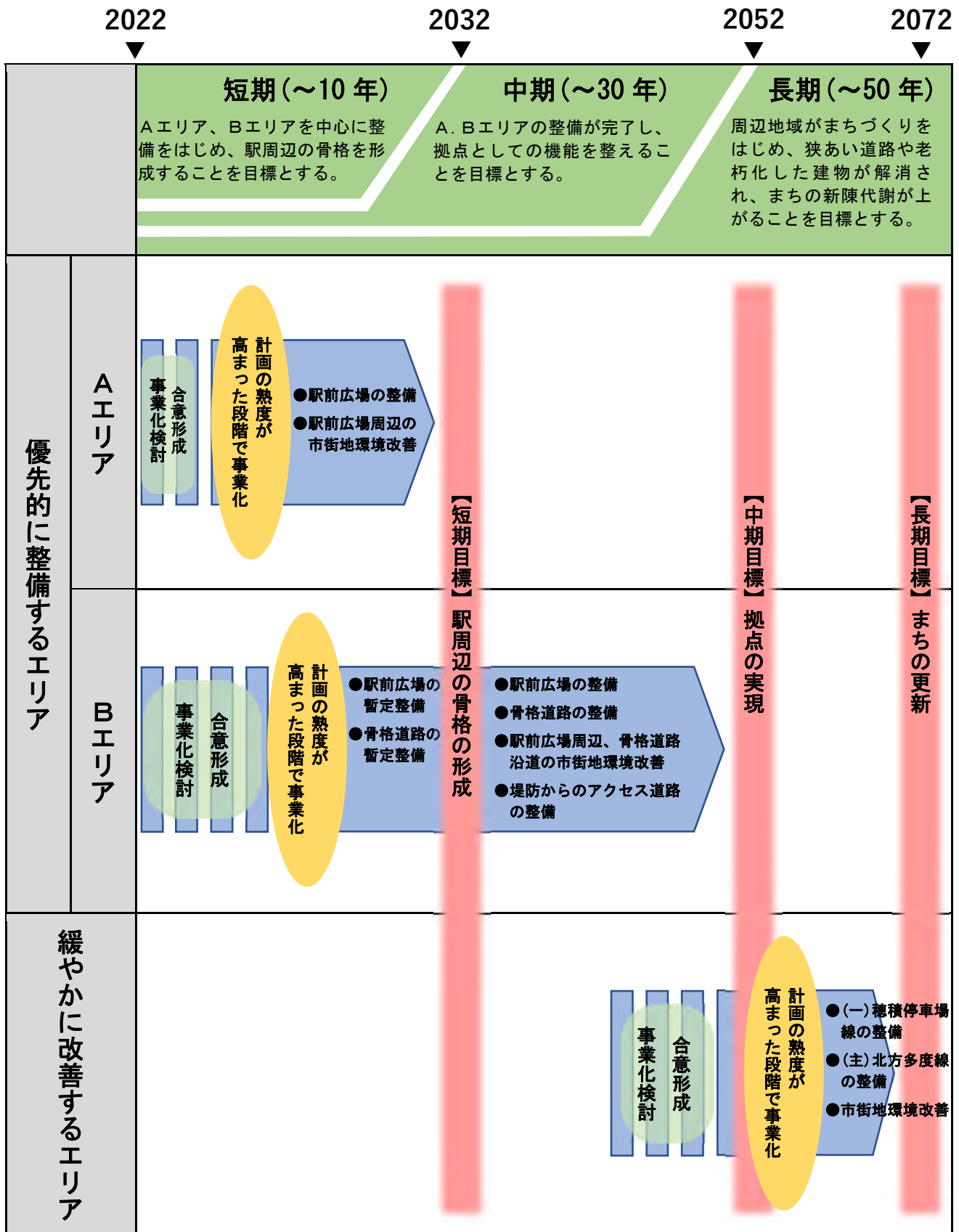
長期目標 まちの更新

周辺地域のまちづくりをはじめ、狭あい道路や老朽化した建物が解消され、まちの新陳代謝を進めることによりまちが更新され、拠点化構想の実現を迎えます。



長期整備イメージ

2 ロードマップ



<凡例> 事業化検討・合意形成
 事業実施

※上記エリアを問わず、局所的な修繕や将来的な整備効果を見据えた既存施設の改善については、必要に応じて実施していきます。(機能等改善事業)



瑞穂市 J R穂積駅周辺整備基本計画

発行年月：令和4年9月

発行：岐阜県瑞穂市

編集：都市整備部 穂積駅圏域拠点整備課
