

MIZUHO CITY

瑞穂市 J R 穂積駅周辺 整備基本計画

概要版



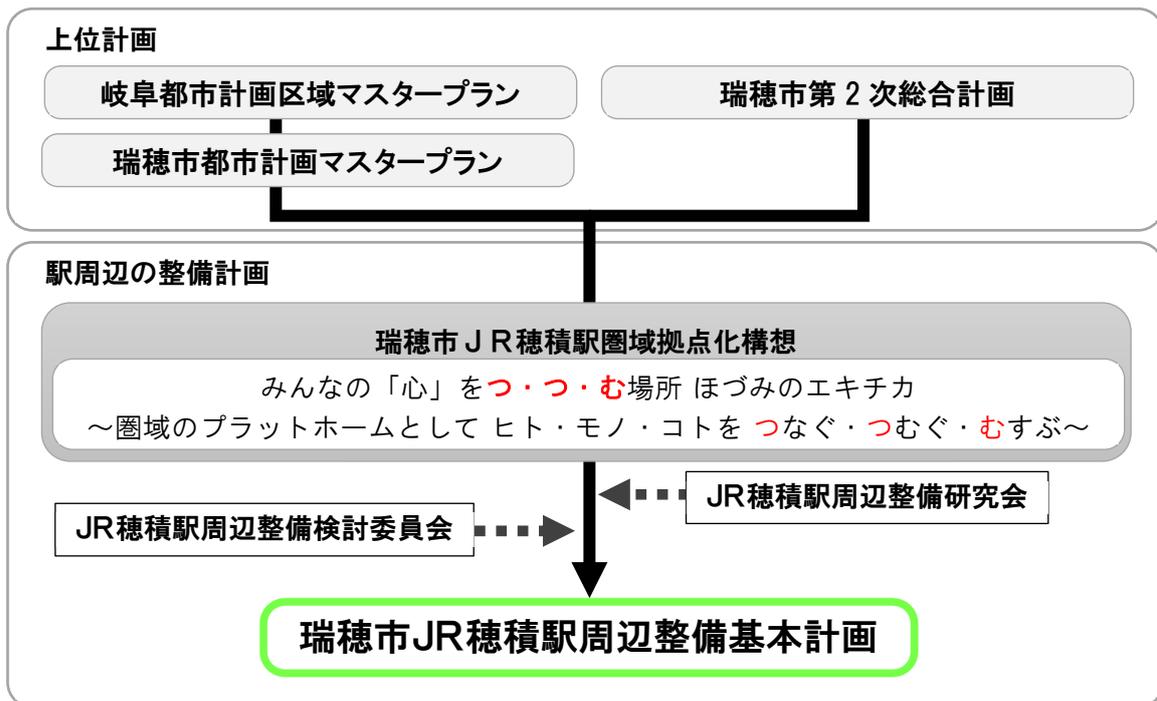
令和4年9月

瑞穂市

1. 目的と位置付け

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. まちづくりの方針

(1) 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ＪＲ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。ＪＲ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

1) 駅や駅周辺への集散性の向上

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に乏しく、バスの乗り入れができない状況です。

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

2) 活力のある駅前空間の創出

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

3) 快適な日常生活が送れるような土地利用の実現

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。

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. 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。



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

マンボ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. 整備の展開

(1) 整備の考え方

- ① 駅に人が集まり交流するための拠点機能を早期に発現させます。
- ② 個々の事業相互の関連性を踏まえ、効率的に整備を進めます。

(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

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） ● 駅への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"> ● 狭あい道路や行止り道路の解消 ● 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

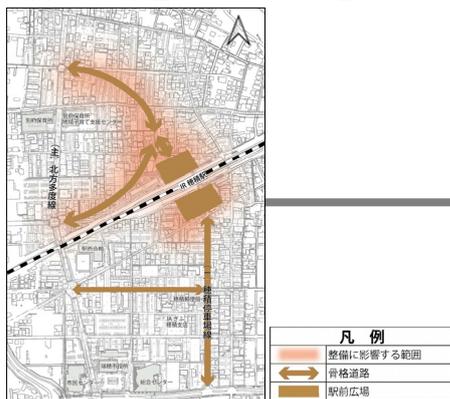
2) 一体的に整備することが効果的な範囲

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、まずは駅前広場の整備と駅へアクセスする骨格道路の整備に加え、それらの整備に影響する範囲と環境の改善※が望まれる範囲を一体的に整備することが効果的であると考えられます。

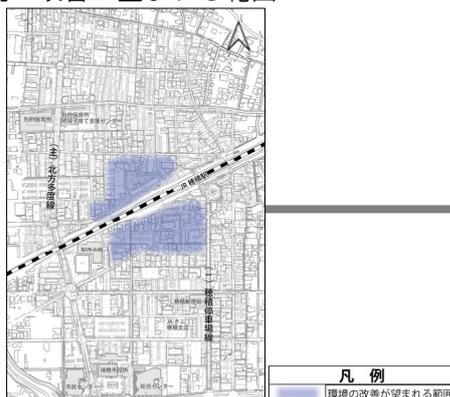
その範囲は、それぞれの範囲が重なる区域として、JR東海道本線を境に駅南側をAエリア、駅北側をBエリアと設定します。

※環境の改善：狭あい道路の解消、老朽化住宅等の更新

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



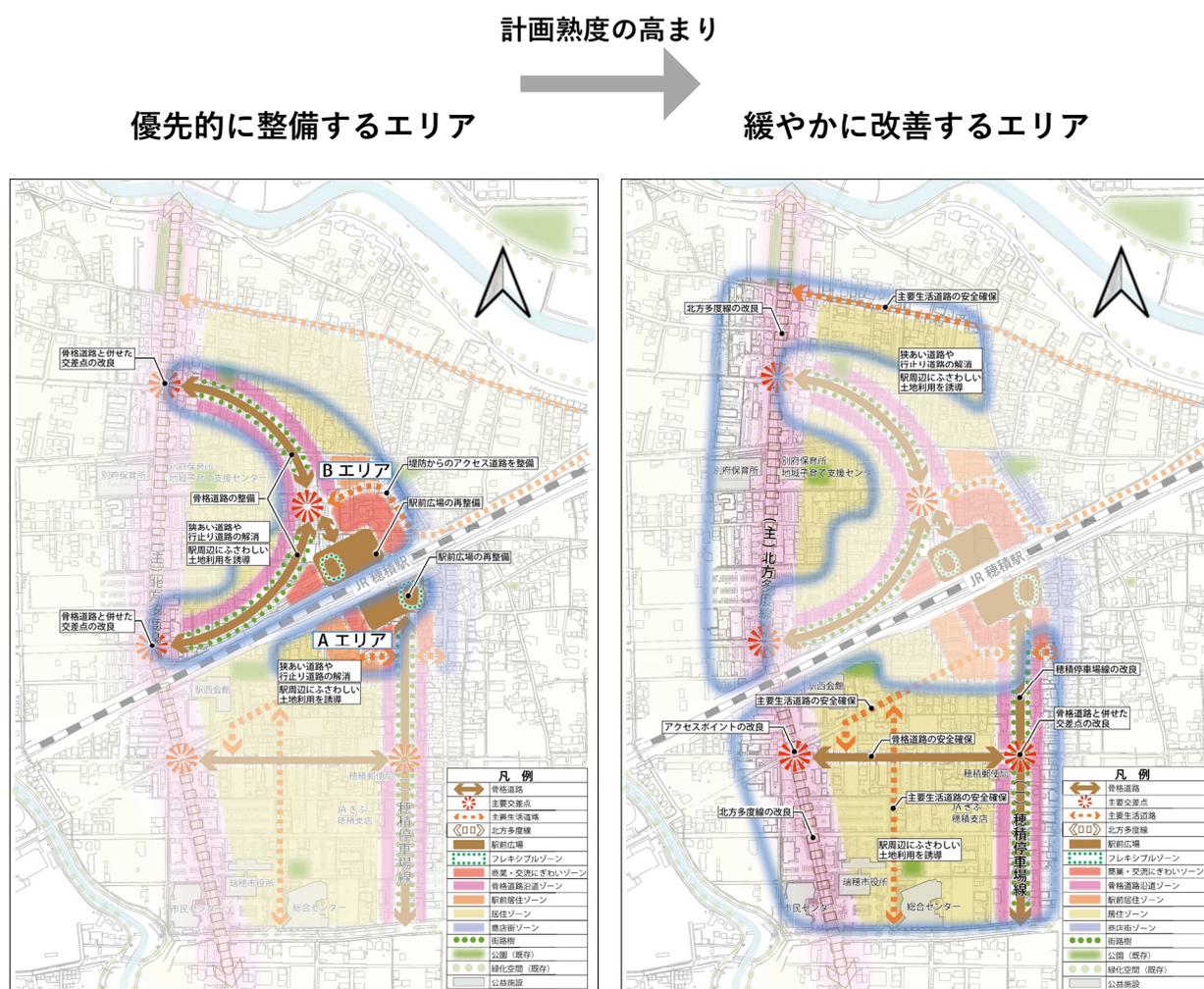
(3) 整備展開

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。

②A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。

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)

