

朝倉駅周辺整備計画調査検討会議

第2回会議資料

2017年2月7日(火)

目 次

1. <u>計画対象地区の整備方向</u>	1
2. <u>計画対象地区の機能配置</u>	3
(1) 導入機能の検討	3
(2) 導入機能の配置案	4
3. <u>中街区の計画案について</u>	7
(1) 中街区周辺の現況	7
(2) 中街区の整備方針	12
(3) 導入施設と規模設定	14
(4) 駅前広場配置案	16
(5) 駅前広場配置案の比較・評価	17
4. <u>駅前広場計画案について</u>	18
(1) 駅前広場計画案	18
(2) 駅前広場計画案の比較・評価	20

1. 計画対象地区の整備方向

知多市の玄関口にふさわしい《顔》づくり

- リニア中央新幹線、西知多道路の整備による、名古屋～セントレアといった広域的な交通軸の強化
- 朝倉駅周辺における広域交通条件の向上を踏まえ、知多市の活性化を先導する都市の拠点づくり

中心拠点としての都市機能の誘導

都市拠点にふさわしい生活利便の向上
コンパクトシティに向けた都市機能の集積
市民が集い・活気あふれるまちづくり

居住者・来訪者の憩い、集いの場の提供

滞留できる駅前広場の実現
駅周辺の混雑解消に向けた交通環境の整備

市の特性、個性を活かしたまちづくり

知多市に既にある都市機能との連携、地域資源の活用
広域圏に知多市を売り込める交流拠点づくり

参考：計画対象地区

- 朝倉駅を中心として現市役所から保健センターに至る名鉄線西側市有地を計画対象地区
- 駅を拠点とした利便性の向上を図り、都市機能を充実
- 市役所の更新時期を踏まえた構想が求められている

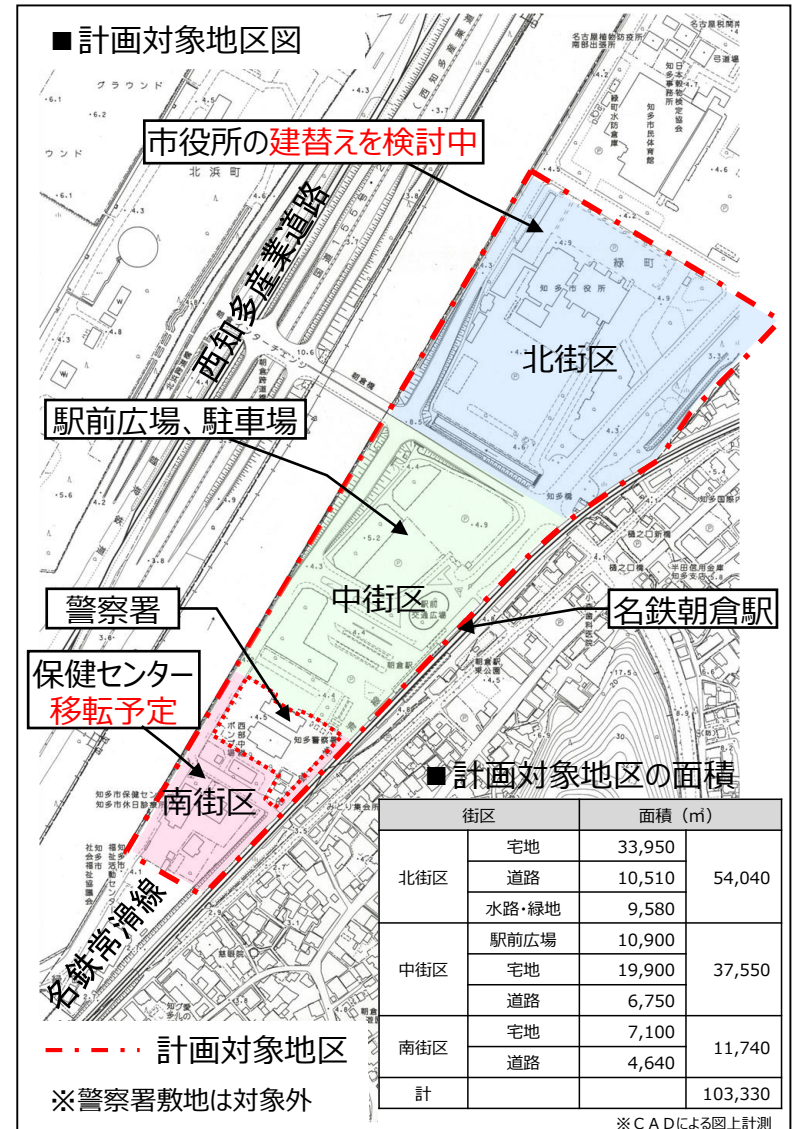


【現市役所の長寿命化】

- ・大規模改修等の費用が必要
- ・北街区ではにぎわい創出が困難

【市役所の建替え】

- ・大規模改修等の費用が不要な反面、新築の費用が必要
- ・北街区に商業事業者が進出することで、にぎわいが創出される
- ・北街区を有効活用することで、賃料等の収入が期待できる



2. 計画対象地区の機能配置

(1) 導入機能の検討

- 上位計画における朝倉駅周辺の位置づけや既存機能を踏まえ、住宅、商業、宿泊、交流といった機能を導入。

【計画対象地区の現況】

- 駅至便
⇒乗降客も多い
- 土地の低・未利用
⇒駐車場等の平面利用しかされていない
- 文化、スポーツは既存機能として北側にあり

【ポテンシャル分析】

- 住宅系：高
- 商業系：高（近隣型店舗）
- 業務系：低
- 宿泊系：中
- 交流系：高

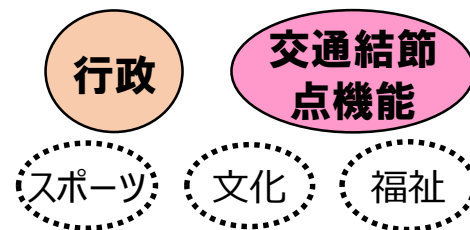
【上位計画での位置づけ】

- 既存の行政機能、文化・スポーツ機能に加え、商業・業務機能、交通結節点機能を備えた「都市拠点」としての位置付け

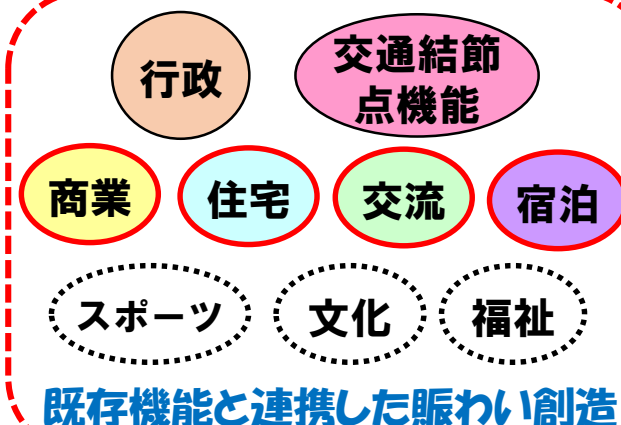
【事業者ヒアリング】

- 住宅：100戸程度集合住宅は可能
- 商業：広域商業は困難だが、近隣型商業なら、進出可能
- 宿泊：条件次第で進出可能

【計画対象地区及びその周辺の既存機能】



【導入機能の設定】



都市拠点の形成

2. 計画対象地区の機能配置

(2) 導入機能の配置案 ①第1回会議における主たる意見

【主たる意見】

- 市役所を地区北側に配置し、都市計画道路朝倉線の両サイドに商業・交流にぎわいゾーンを展開してはどうか



【検討の方向】

- 導入機能のゾーニング案を比較評価を検討
 - A案
 - ・北街区に商業・交流にぎわいゾーンを配置
 - ・第1回会議の当初案
 - B案
 - ・北街区と中街区に商業・交流にぎわいゾーンを配置
 - ・第1回会議の意見に基づき作成された案

- 子育て支援施設、映画館等のアミューズメント施設、図書館等の配置も検討してはどうか

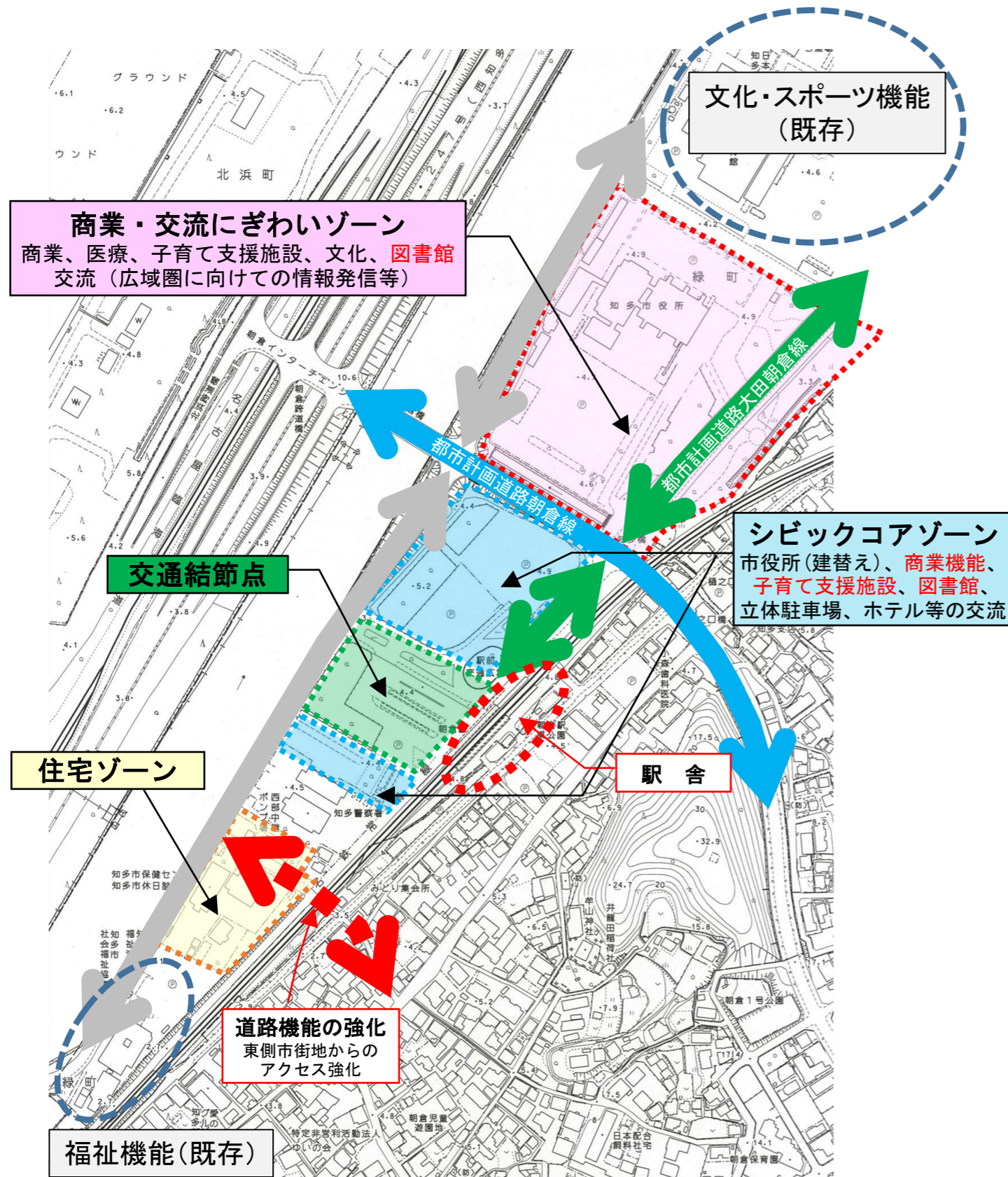


- 次の施設の導入可能性を検討
 - ・子育て支援施設
 - ・映画館等のアミューズメント施設
 - ・図書館

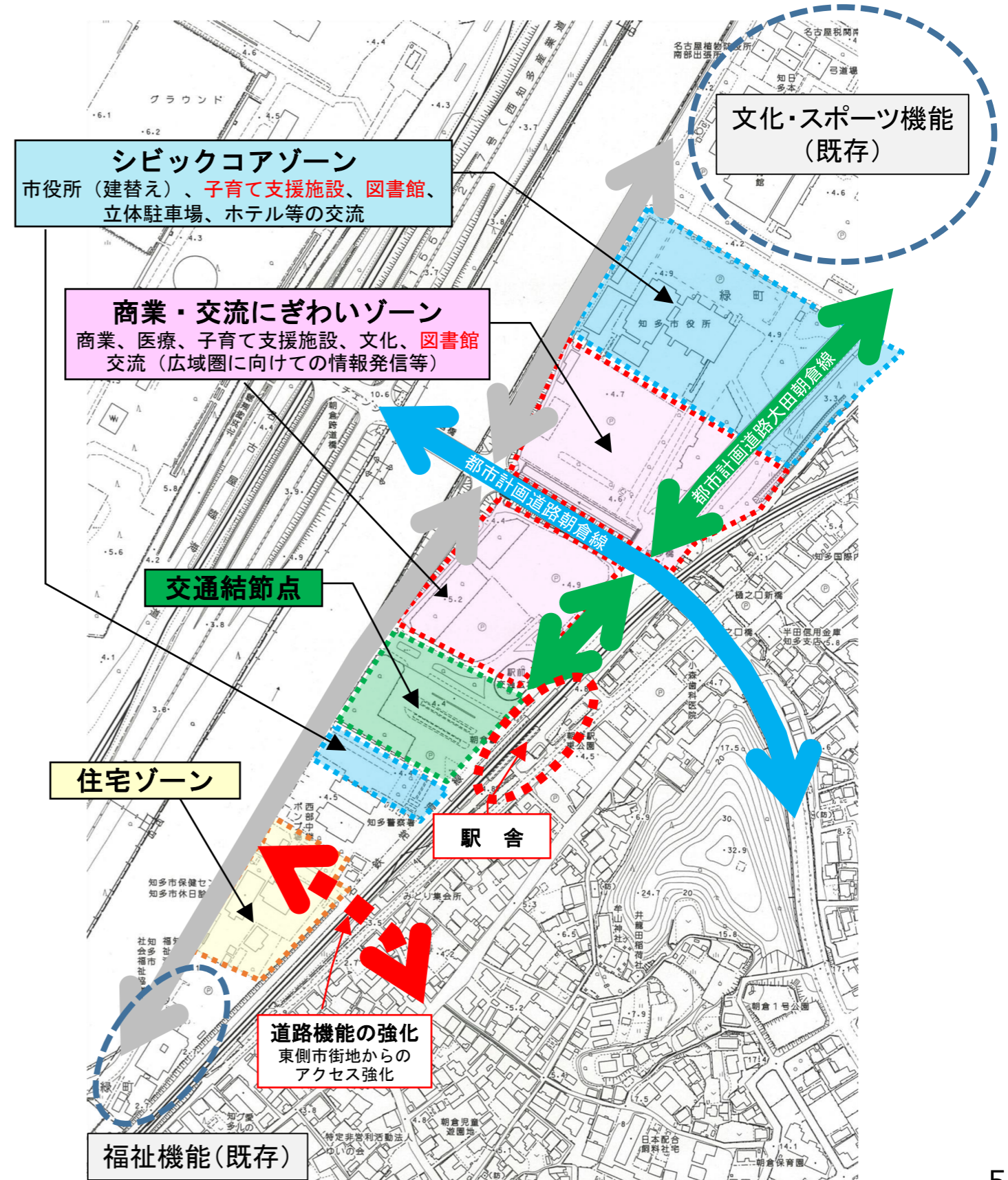
2. 計画対象地区の機能配置

(2) 導入機能の配置案 ②ゾーニング案の比較

A案：北街区に商業・交流にぎわいゾーンを配置



B案：北街区と中街区に商業・交流にぎわいゾーンを配置



2. 計画対象地区の機能配置

(2) 導入機能の配置案

③子育て支援施設、アミューズメント、図書館の導入について

子育て支援施設の導入について

- ・「駅舎付近の立地が便利」(第1回会議の意見)であることから、駅前のゾーンに導入可能。

アミューズメント施設の導入について(商業事業者の声)

- ・映画館は困難
(映画館は商圈人口50万人必要、常滑イオンに「イオンシネマ常滑」が2017年夏に導入予定)
- ・可能性があるのはゲームセンター程度

図書館の導入について(商業事業者の声)

商業施設との合築に考え方の差はあるが、導入可能

- ・商業施設内に図書館を設置し、双方の集客力の向上を狙うことが可能
- ・商業施設内を最大限に使用したいため、図書館の導入は消極的である

3. 中街区の計画案について

(1) 中街区周辺の現況 ①交通結節施設の整備状況

○中街区周辺には駅前広場を中心にして、**駐車場**、**駐輪場**等が整備されています。

○一般車の乗降場は駅の東西に設置されています。

【駅前有料駐車場】



【第1駐輪場】



【一般車乗降場(西側)】




【第2駐輪場】



【一般車乗降場(東側)】



 : 中街区のエリア

3. 中街区の計画案について

(1) 中街区周辺の現況 ②駅前広場等の整備状況

- 名鉄朝倉駅前広場は昭和53年に都市計画決定がなされました。
- 現在の駅前広場は、ほとんどがバス、タクシー等の乗降場およびロータリーにより構成されています。
- 市民が憩い・集うことができ、歩行者が安全・快適に滞留できる空間が不足しています。

■駅前広場施設の現状

広場施設		施設量
バス	乗場※	6 バース
	降場	3 バース
	駐車場	7 台分
タクシー	乗場	1 バース
	降場	1 バース
	プール	6 台分
一般車	乗降	3 バース

※ 知多バス（3）
コミュニティバス（3：内1バース西知多総合病院シャトルバスと兼用）

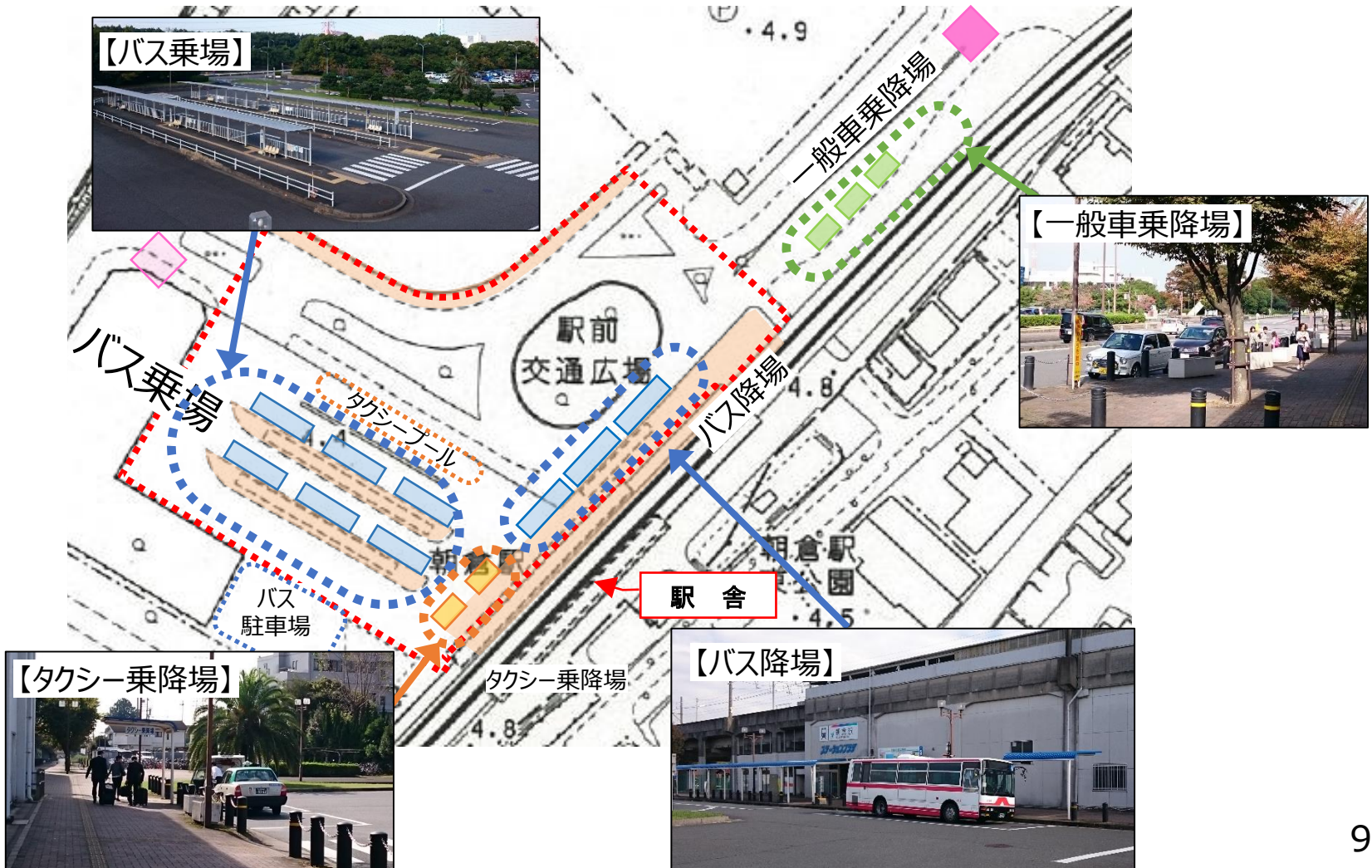
注）施設配置状況は次ページ参照

3. 中街区の計画案について

(1) 中街区周辺の現況 ② 駅前広場等の整備状況

■ 駅前広場施設整備状況

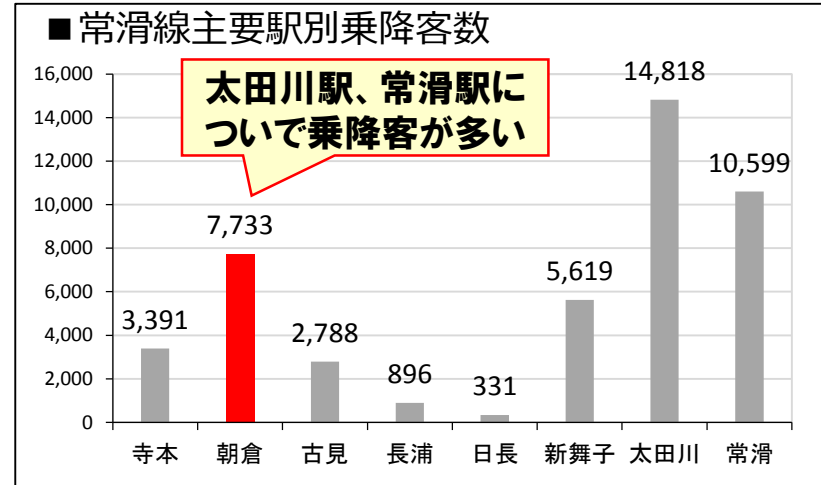
歩行者空間



3. 中街区の計画案について

(1) 中街区周辺の現況 ③ 駅前広場の利用状況（駅までの交通手段等）

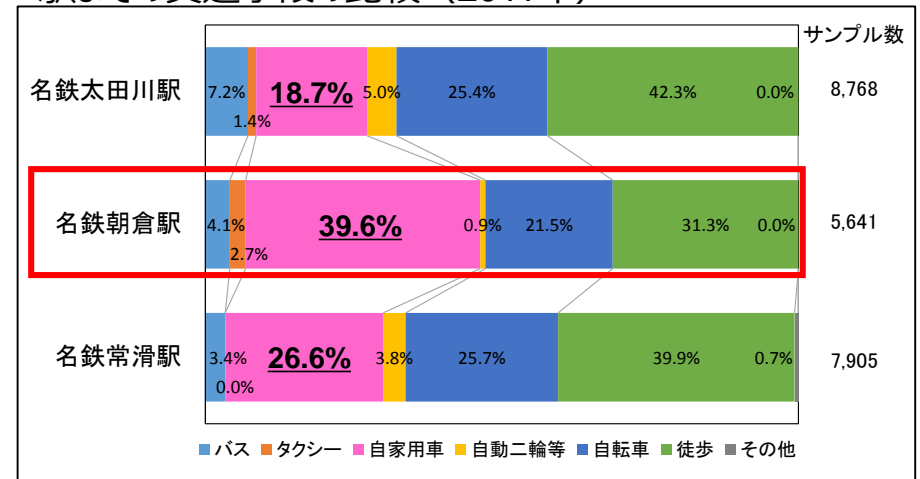
○朝倉駅の乗降客数は約8,000人で、常滑線主要駅で第3位である。



資料：「知多の統計」「東海市の統計」「とこなめの統計」

○駅までの交通手段はその他の主要駅と比較して、朝倉駅の自家用車の利用が非常に高くなっています。

■ 駅までの交通手段の比較（2011年）



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

3. 中街区の計画案について

(1) 中街区周辺の現況 ③ 駅前広場の利用状況（駅までの交通手段等）

○朝倉駅までの交通手段は、この30年でバス利用が大幅に減少

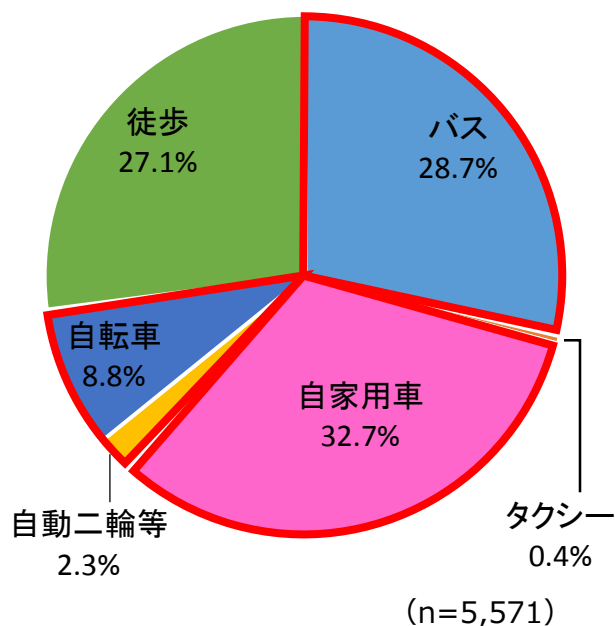
○自家用車、自転車が増加しており、特に自転車の利用割合は2倍以上

⇒駅周辺道路の混雑および交通事故の懸念

⇒駅前広場における乗り継ぎ利便性や総合的なサービス向上により、公共交通機関の利用促進を図る。

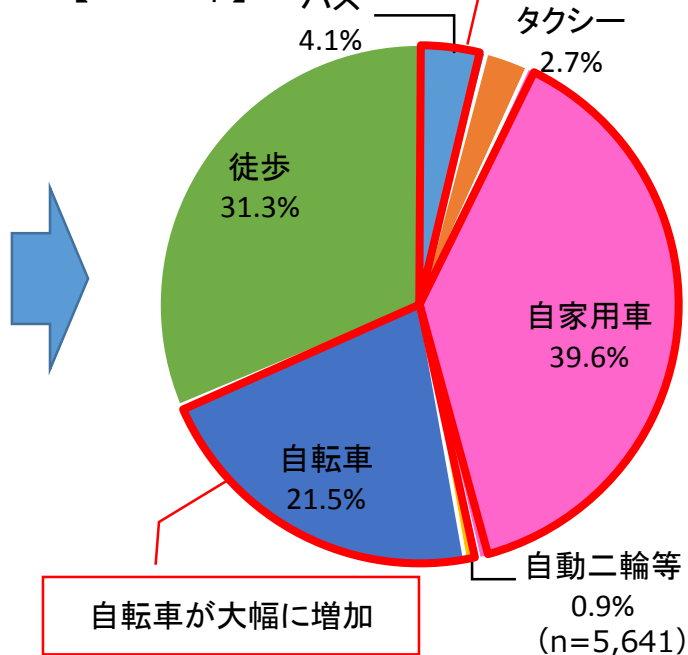
■ 朝倉駅までの交通手段の変化

【1981年】



資料：第2回中京都市圏パーソナル調査

【2011年】



資料：第5回中京都市圏パーソナル調査

3. 中街区の計画案について

(2) 中街区の整備方針

【朝倉駅周辺の上位計画における位置づけ】

■ 駅を核にした利便性を図り都市機能を充実（第5次知多市総合計画）

■ 商業・業務機能及び交通結節機能等の集積を図る拠点
（知多市都市計画マスタープラン）



【中街区の役割】

駅前広場等の優れた交通結節機能を活かした朝倉駅周辺開発の**中核的役割を担う**



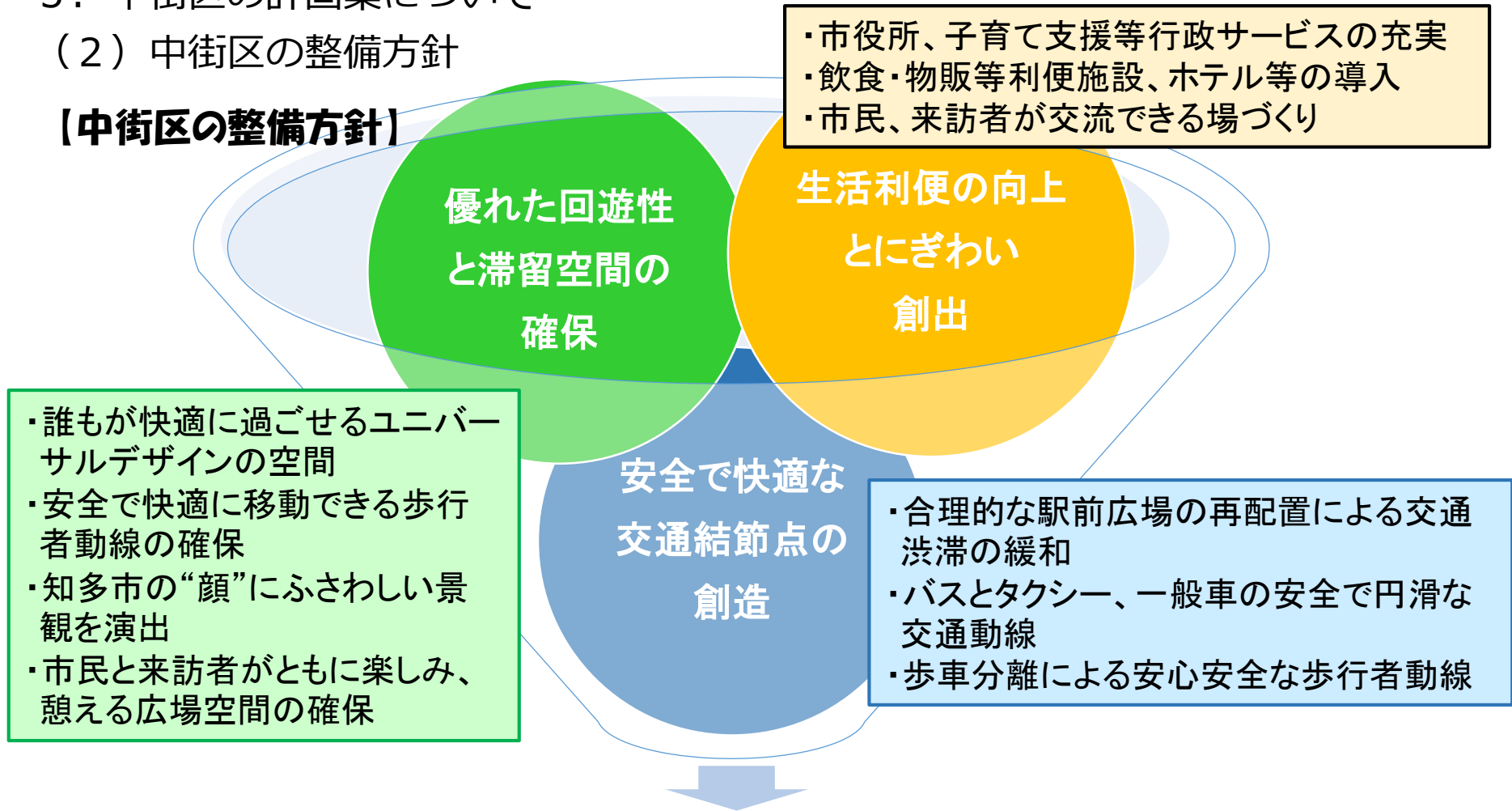
【中街区の基本方針】

駅前広場等交通結節施設と一体となって、
**市民サービスの利便性向上、交流を促進するとともに、
知多市の玄関口にふさわしいにぎわいを形成**

3. 中街区の計画案について

(2) 中街区の整備方針

【中街区の整備方針】



**朝倉駅周辺の“中核的役割を担う街区”として、
玄関口にふさわしいにぎわいを形成**

3. 中街区の計画案について

(3) 導入施設と規模設定 ①導入施設、交通施設の設定

導入施設	施設内容	備考
公共施設	市役所(本庁舎機能)、子育て支援施設、図書館	市役所、図書館は現況規模を想定
商業施設	公共施設や駅利用者をターゲットとした飲食・物販店、その他商業施設	喫茶店、レストラン、居酒屋、コンビニ、物販、学習塾、その他商業施設
ホテル	臨海部の企業活動や観光需要の受け皿等	100～200室程度のビジネスホテルを想定

交通施設	施設内容	備考
駐車場	パーク&ライド用駐車場、中街区各種施設に対応した駐車場	現況駐車場規模を踏まえて設定 ※市役所職員用駐車場は別途確保
駅前広場	環境広場(歩行者滞留空間等)の導入も考慮した交通結節施設	検討案11,000㎡(目安)

3. 中街区の計画案について

(3) 導入施設と規模設定 ②駅前広場面積の検討

○現在の駅前広場に不足している市民の憩いや歩行者滞留空間を取り入れ広場面積を算定

※「駅前広場計画指針」—建設省都市局都市交通調査室監修、(社)日本交通計画協会編、1998年7月—に準じて算定
同指針では環境機能として“交流”、“景観”、“トイレ、情報案内等サービス”、“防災”等に係わる機能が挙げられている

○駅前広場面積 (目安)

算定パターン		現況	検討案
算定の考え方		現況施設量	交通需要に対応した施設量を確保
バス	乗車バース	6	4
	降車バース	3	2
	駐車場	7	7
タクシー	乗車	1	1
	降車	1	1
	プール	6	6
一般車乗降バース		3	3
広場面積		約9,500㎡	11,000㎡(目安)

3. 中街区の計画案について

(4) 駅前広場配置案の作成

○駅前広場の配置を次の3案に分類する

■ : 導入施設の敷地
■ : 駐車場の敷地

◀▶ : 駅舎出入口
↔ : 横断歩道

A案		B案		C案	
①	駅前広場を中街区の北側に配置し 広場の長辺を東西とする案	①	駅前広場を中街区中央に配置し 広場の長辺を東西とする案	①	駅前広場を中街区南側に配置し 広場の長辺を東西とする案
②	駅前広場を中街区の北側に配置し 広場の長辺を南北とする案	②	駅前広場を中街区中央に配置し 広場の長辺を南北とする案	②	駅前広場を中街区南側に配置し 広場の長辺を南北とする案

3. 中街区の計画案について

(5) 駅前広場配置案の比較・評価

	A案		B案		C案	
	①	②	①	②	①	②
計画案						
歩行者動線 (導入施設 ⇄ 駅舎)	道路横断することなく移動できるため便利 ◎	道路横断することなく移動できるため便利 ◎	道路の横断が一部必要なため不便となる ○	道路の横断が一部必要なため不便となる ○	道路の横断が必要のため不便 △	道路の横断が必要のため不便 △
歩行者動線 (駅前広場 ⇄ 駅舎)	駅前広場と駅舎が離れ、乗り継ぎ利便性に劣る △	駅前広場と駅舎が離れ、乗り継ぎ利便性に劣る △	駅舎前面に駅前広場があり、比較的乗り継ぎ利便性は高い ○	駅前広場の長辺が駅舎前面にあり、乗り継ぎ利便性は最も高い ◎	駅前広場が駅舎前面にないため、乗り継ぎ利便性に劣る △	駅前広場の長辺が駅舎前面にあり、比較的乗り継ぎ利便性は高い ○

: 導入施設の敷地

: 駐車場の敷地

: 駅舎出入口

: 横断歩道

4. 駅前広場計画案について

(1) 駅前広場計画案の作成

① 駅前広場計画案 (バス、一般車の交通動線分離案)



4. 駅前広場計画案について

(1) 駅前広場計画案の作成

② 駅前広場計画案 (バス、一般車の交通動線一体案)



4. 駅前広場計画案について

(2) 駅前広場計画案の比較・評価

		分離案	一体案
計画案の概要			
車両動線	通過交通	ロータリーが通過交通と分離されている ○	通過交通がロータリー内を通行する △
	広場内動線	大型車と小型車が完全に分離されており、安全性は高い ○	大型車と小型車が混在して、広場内動線が錯綜するため、分離案よりも安全性は低い △
施設配置	バス、タクシー	駅舎前面にバス乗場があり、利便性は良好 ○	駅舎前面にバス乗場があり、利便性は良好 ○
	自家用車	駅舎前面に乗降場があり、利便性は良好 ○	駅舎と一般車乗降場との離隔が大きく、利便性は相対的に低い △
歩行者動線		駅舎からバス、タクシー、一般車乗降場へは車両動線との交差がなく安全 ○	駅舎からバス(1バスのみ)、一般車乗降場へは車両動線との交差が生じる △