

資料 2

朝倉駅周辺整備計画調査検討会議

第 3 回会議資料

2017年5月12日（金）

ちよどいいまち

知多

目 次

1. <u>計画対象地区の全体構想</u>	1
(1) 計画対象地区の整備方向	1
(2) 導入機能の配置（ゾーニング）	3
2. <u>北街区の計画案について</u>	4
(1) 北街区周辺の現況	4
(2) 北街区の整備方針	5
(3) 導入施設と規模設定	7
3. <u>南街区の計画案について</u>	10
(1) 南街区周辺の現況	10
(2) 南街区の整備方針	11
(3) 導入施設と規模設定	13
4. <u>交通計画案について</u>	14
(1) 道路等の整備方針	14
(2) 動線計画	17
(3) 駐車場、自転車駐車場の整備方針	19
5. <u>事業化の方向</u>	20
(1) 考えられる主な事業手法	20
(2) 事業イメージ	21

1. 計画対象地区の全体構想

(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：計画対象地区の現状

○計画対象地区

朝倉駅を中心として現市役所から旧保健センターに至る名鉄線西側市有地

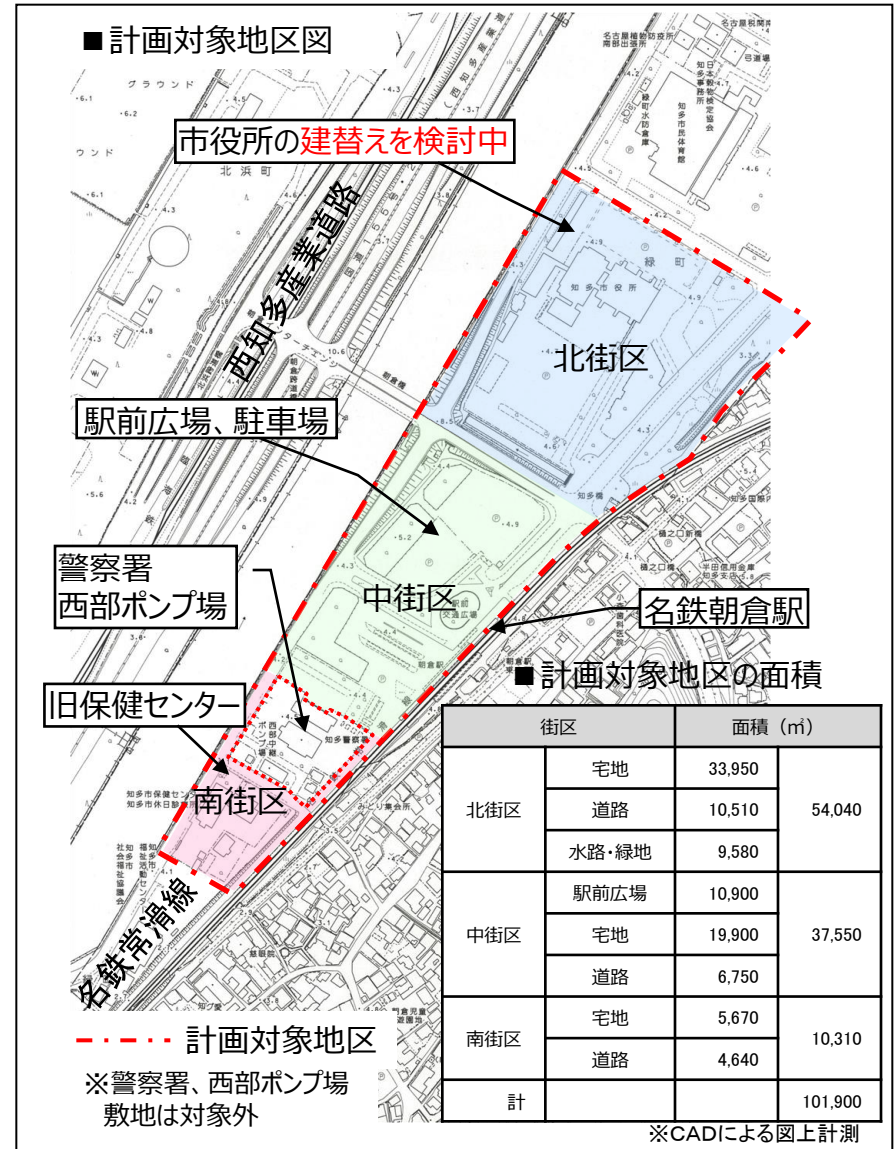
北街区：市役所機能と緑地帯で構成されている。

中街区：駅前広場を中心にして、駐車場、駐輪場等で構成されている。

南街区：旧保健センター等の施設で構成されている。

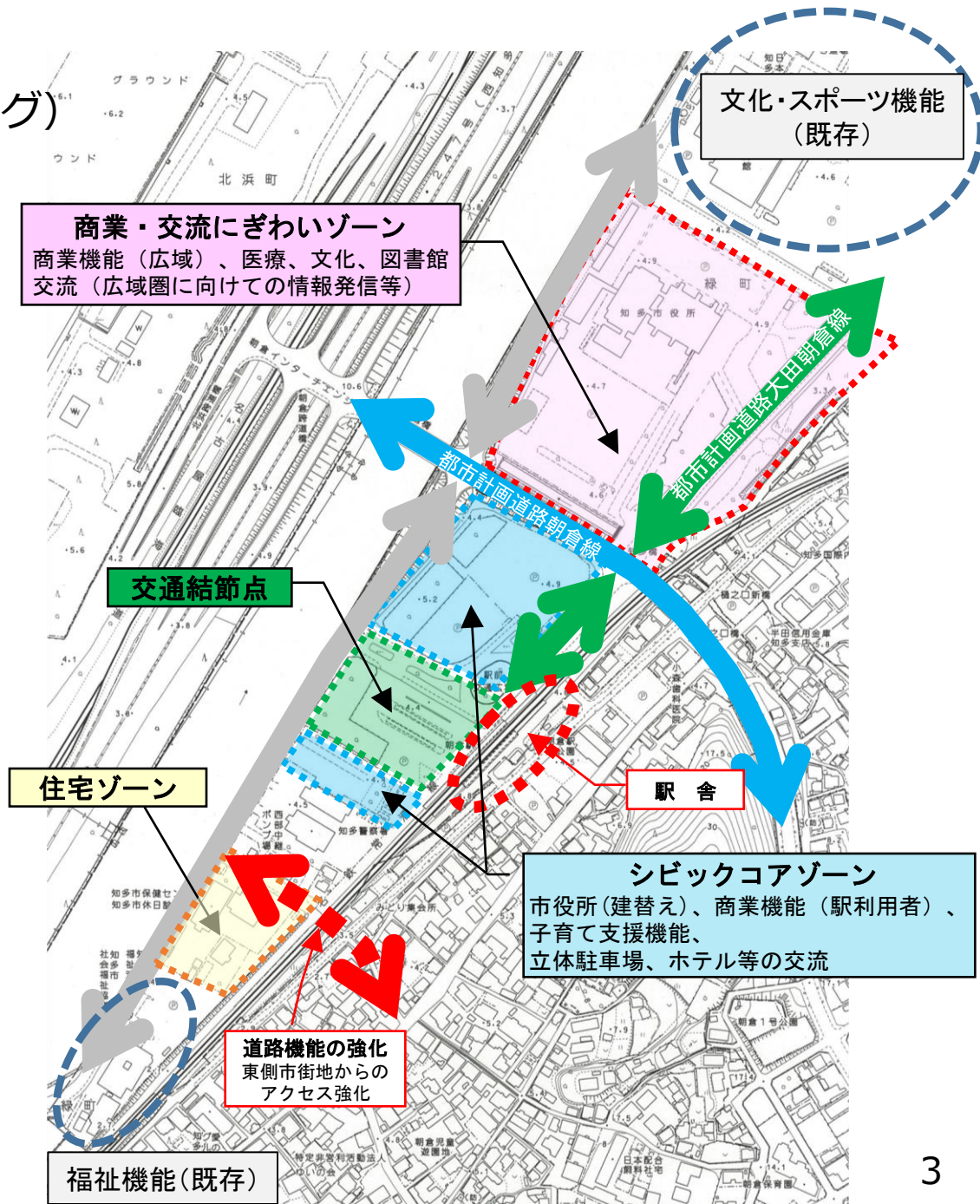
○市役所の更新時期を踏まえた新庁舎整備が検討されているとともに、保健センターは5月1日に移転済み

○駅を拠点とした利便性の向上を図り、都市機能を充実



(2) 導入機能の配置 (ゾーニング)

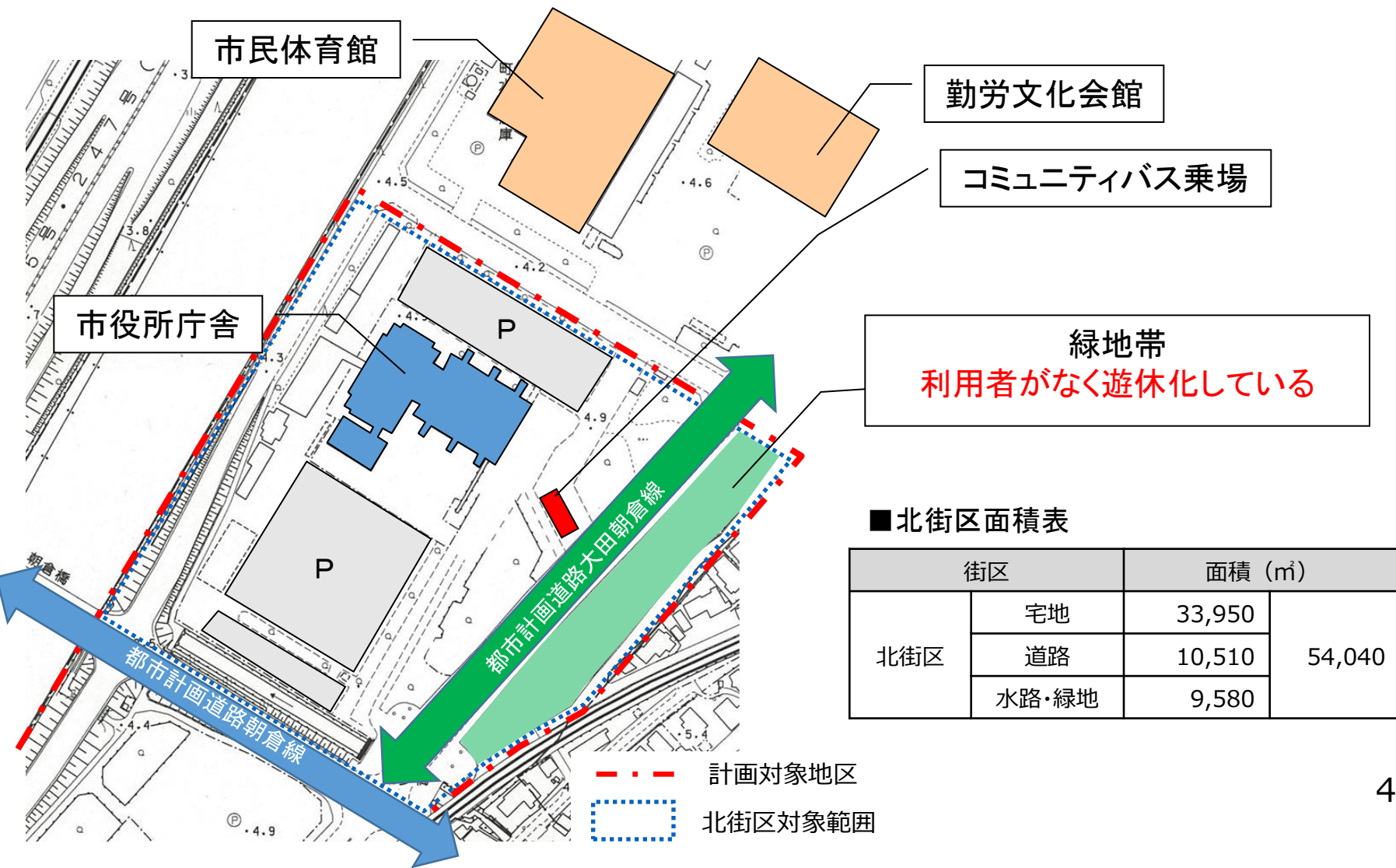
- 朝倉駅周辺の機能配置は北街区に商業機能、中街区に行政を核にした官民複合的な機能、南街区に住宅機能を配置します。
- 地区北側の文化・スポーツ機能や地区南側の福祉機能と連携しながら、知多市の玄関口にふさわしい都市拠点形成します。



2. 北街区の計画案について

(1) 北街区周辺の現況

- 北街区は主に市役所庁舎と緑地で構成されており、緑地帯は利用者が少なく、遊休化。
- 北隣には市民体育館や勤労文化会館といったスポーツ・文化系施設が立地。



2. 北街区の計画案について

(2) 北街区の整備方針

【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）



【北街区の役割】

商業機能や図書館機能を中心に、文化・アミューズメント等多様な機能の集積を図る街区

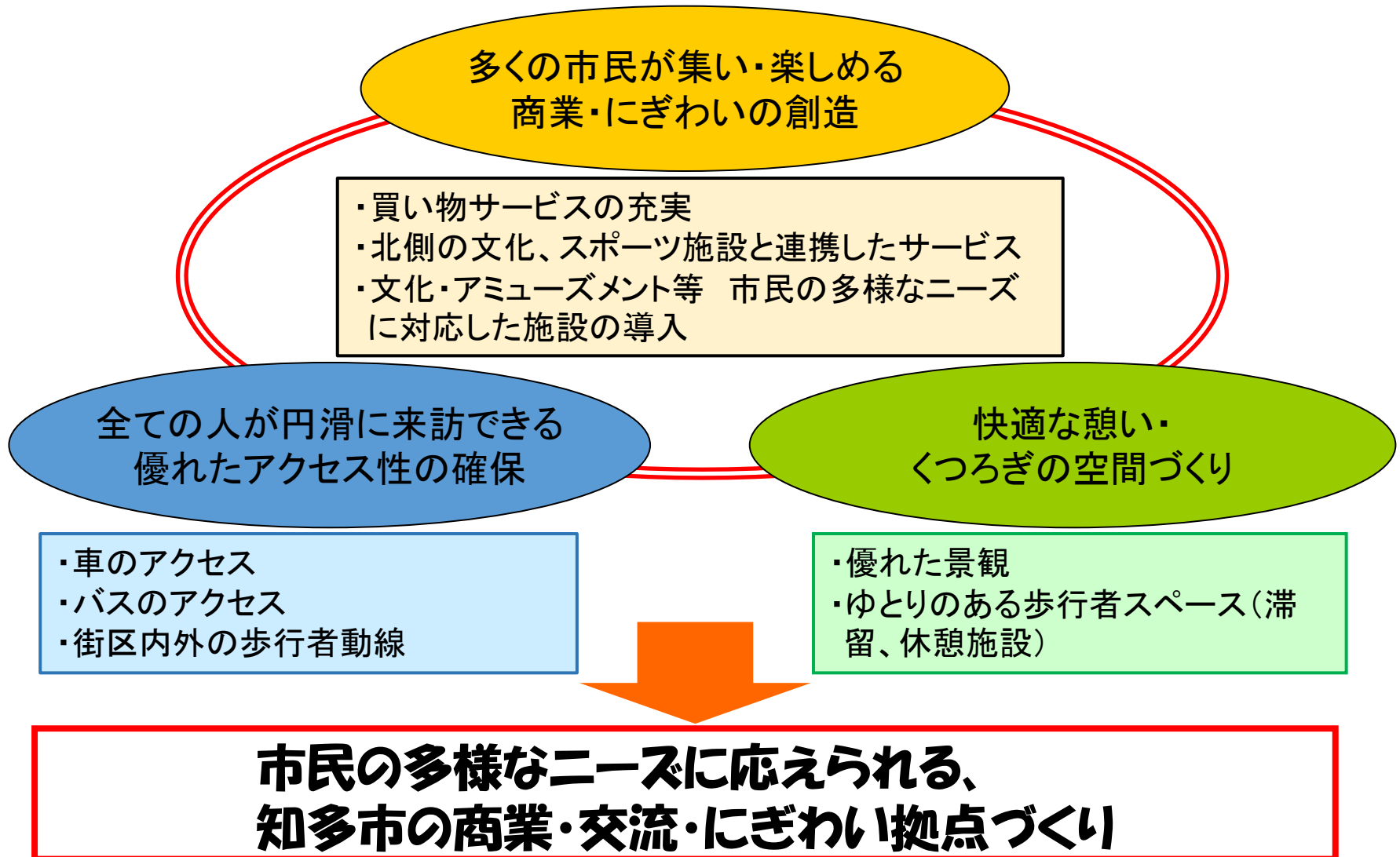


【北街区の基本方針】

北隣の文化・スポーツ施設と連携しながら、
市民の多様なニーズに応えられる、
知多市の商業・交流・にぎわい拠点を形成

2. 北街区の計画案について

(2) 北街区の整備方針



2. 北街区の計画案について

(3) 導入施設と規模設定

導入施設	期待される施設	備考
複合商業施設	飲食・物販 図書館 地域の物産館 カルチャーセンター メディカルモール 等々	敷地規模：約3.9 h a
休憩施設	公園、広場、オープンスペース 等々	
駐車場	中街区で不足する駐車場を整備	

注) 次ページ以降に、駅前に整備された類似施設について事例を掲載。

【事例1】ヒルズウォーク徳重ガーデンズ（名古屋市緑区） H22年11月開業

- ・地下鉄桜通線 徳重駅 至便
- ・近隣商業地域（建ぺい率80%、容積率300%）
- ・敷地面積：30,765㎡（隣接公共施設棟含む）
- ・延床面積：71,410㎡
- ・店舗面積：13,980㎡
- ・1、2F：商業店舗×2棟
- ・図書館（1,039㎡）、市役所支所などが入る公共施設棟が隣接（官民が一体的に開発）



館内の様子



外観



公共施設棟

【事例2】 Bivi藤枝（静岡県藤枝市） H21年2月開業

- ・JR藤枝駅 至便
- ・近隣商業地域（建ぺい率80%、容積率300%）
- ・敷地面積：10,980㎡
- ・延床面積：29,323㎡
- ・店舗面積：8,000㎡
- ・1、2F：商業店舗 3F：図書館（3,300㎡）
- 4F：シネコン 立体駐車場別棟
- ・3F図書館は市が民間からリース



館内の様子



外観

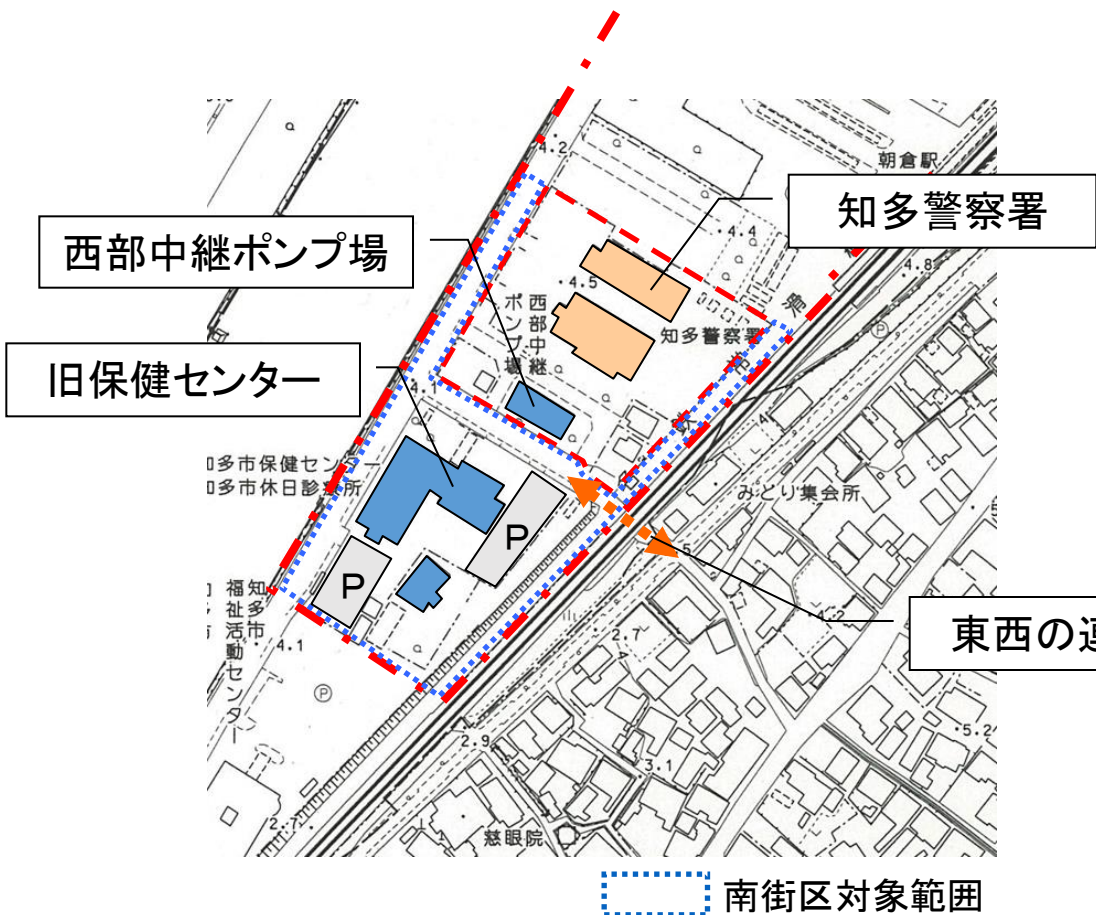


図書館

3. 南街区の計画案について

(1) 南街区周辺の現況

- 南街区は、旧保健センターが立地する街区であるが、5月1日に移転。
- 北側に隣接して西部中継ポンプ場、知多警察署が立地。
- 南街区の道路サービスは堤防道路に限定されており、鉄道東側からのアクセスが困難な状況。



■南街区面積表

街区		面積 (㎡)	
南街区	宅地	5,670	10,310
	道路	4,640	

東西の連絡道路の幅員は狭小

3. 南街区の計画案について

(2) 南街区の整備方針

【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）



【南街区の役割】

優れた交通結節点機能や北街区、中街区の開発による生活利便性の向上を背景に、新たに定住を促進する街区



【南街区の基本方針】

北街区、中街区による都市機能の強化を背景に、
市外からの転入者を呼び込むような、魅力の高い
知多市の新たな定住拠点を形成

3. 南街区の計画案について

(2) 南街区の整備方針

生活利便性の
高い住環境の創造

- ・駅からのスムーズな動線確保
(通勤利便性)
- ・北街区、中街区への安全安心な
動線確保(買い物等生活利便性)
- ・鉄道東側への円滑なアクセスの確保
(市内外への移動利便性)

良質で快適な居住空間づくり

- ・緑に囲まれた潤いのある居住空間
- ・安全安心に子供を遊ばせることのできるプレイロット(遊び場)
- ・余裕のある居住空間の提供



市外から人を呼び込める新たな定住拠点づくり

3. 南街区の計画案について

(3) 導入施設と規模設定

導入施設	期待される施設	備考
都市型住宅	駅至便の恵まれた交通条件を活かした集合住宅	事業者ヒアリングでは、少なくとも100戸程度は可能 環境に配慮した省エネ設計 プレイロット（遊び場）の充実 緑に配慮した外溝 高品質な敷地内歩行者空間など



緑の外溝イメージ



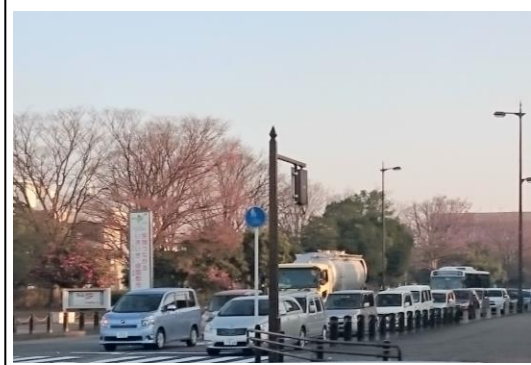
プレイロット(遊び場)イメージ

歩行者空間イメージ

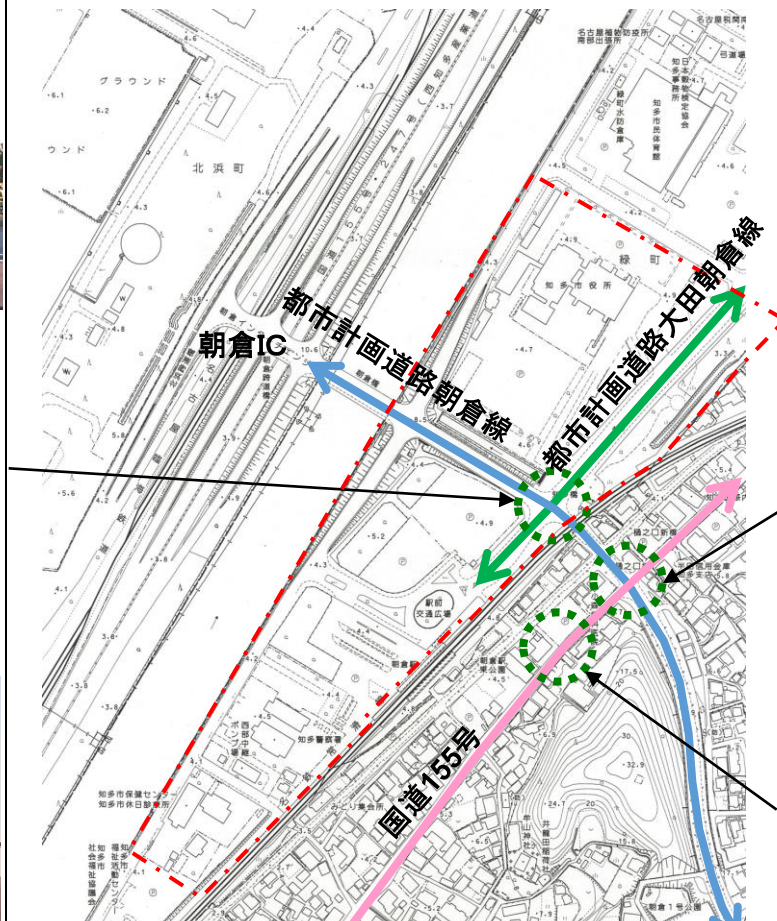
4. 交通計画案について

(1) 道路等の整備方針

① 現況



市役所南交差点の渋滞状況



- 朝の通勤ラッシュ時には駅や産業道路及び臨海部の事業所に向かう車が集中
- 市役所南交差点付近で深刻な渋滞



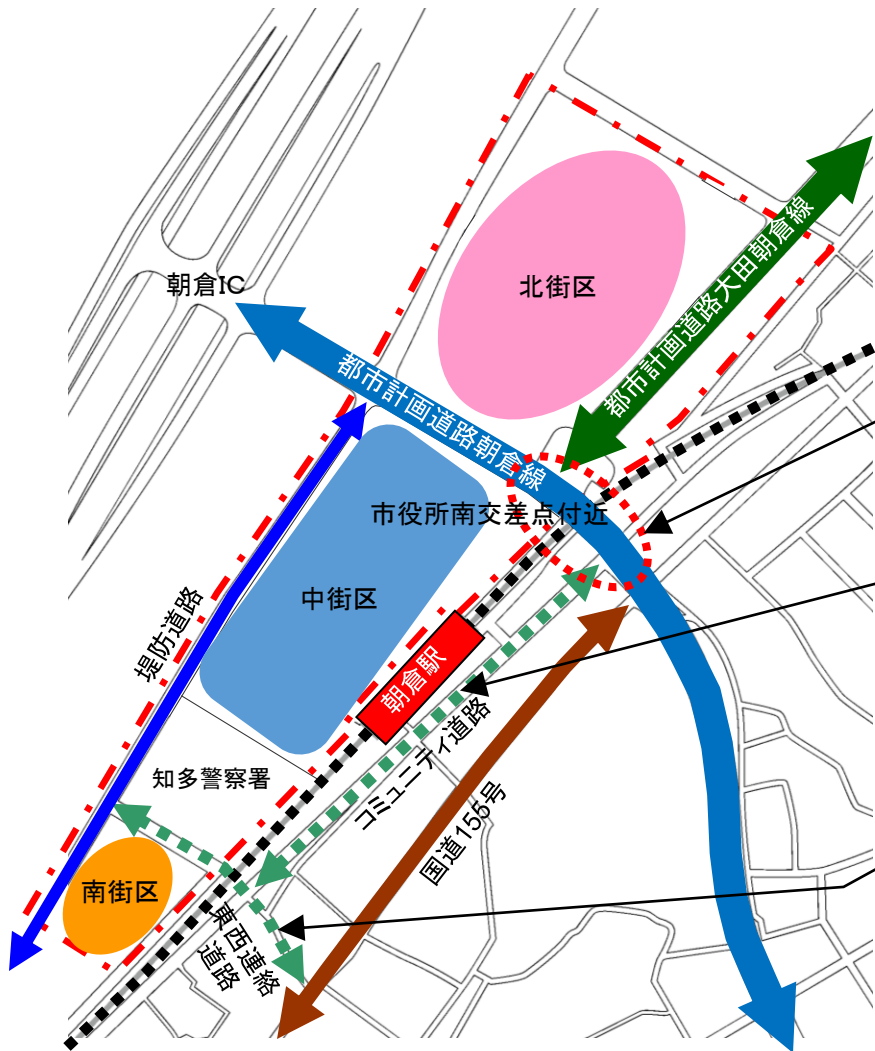
朝倉線の渋滞状況



国道155号の渋滞状況

4. 交通計画案について

(1) 道路等の整備方針 ②課題



○ピーク時の市役所南交差点付近の渋滞が発生

- ・駅、朝倉 I C、臨海部企業に至る通勤交通等が都市計画道路朝倉線に集中し、渋滞が発生

○東側からの駅アクセスが弱い

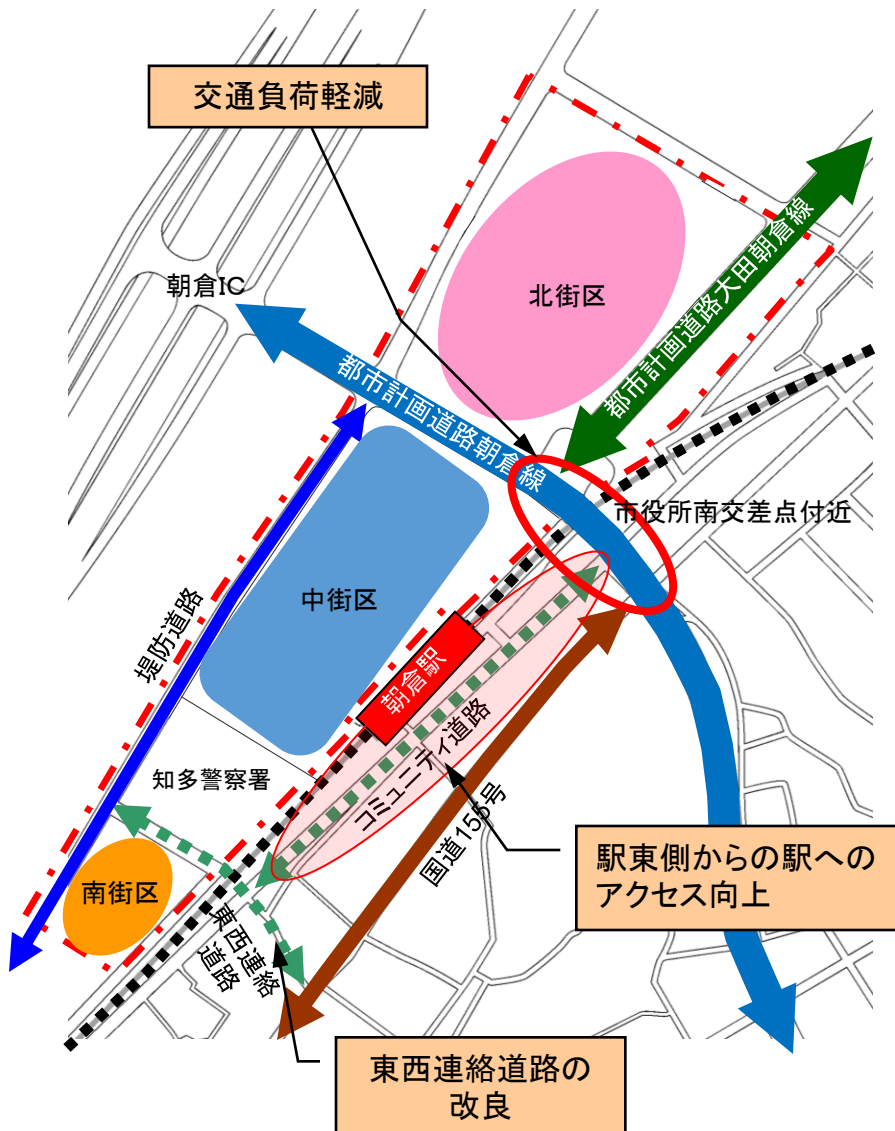
- ・駅アクセス道路が北行き一方通行のコミュニティ道路
- ・狭い乗降スペース（ロータリーなし）

○南街区の道路サービスの立ち遅れ

- ・東西の連絡道路の幅員が狭小でアクセスが悪く、南街区にアクセスできる道路は堤防道路のみ
- ・民間事業者（住宅デベロッパー等）の進出意欲が低減する可能性あり

4. 交通計画案について

(1) 道路等の整備方針 ③整備方針



○東西連絡道路の改良

- ・南街区付近の狭小な東西連絡道路の拡幅
- ・国道155号までの円滑な連絡を確保



東側からの駅へのアクセス向上

南街区へのアクセス向上

都市計画道路朝倉線等の交通負荷軽減



○円滑で快適な道路サービスの実現により、駅周辺の交通負荷を軽減する。

4. 交通計画案について

(2) 動線計画 ①全体の動線

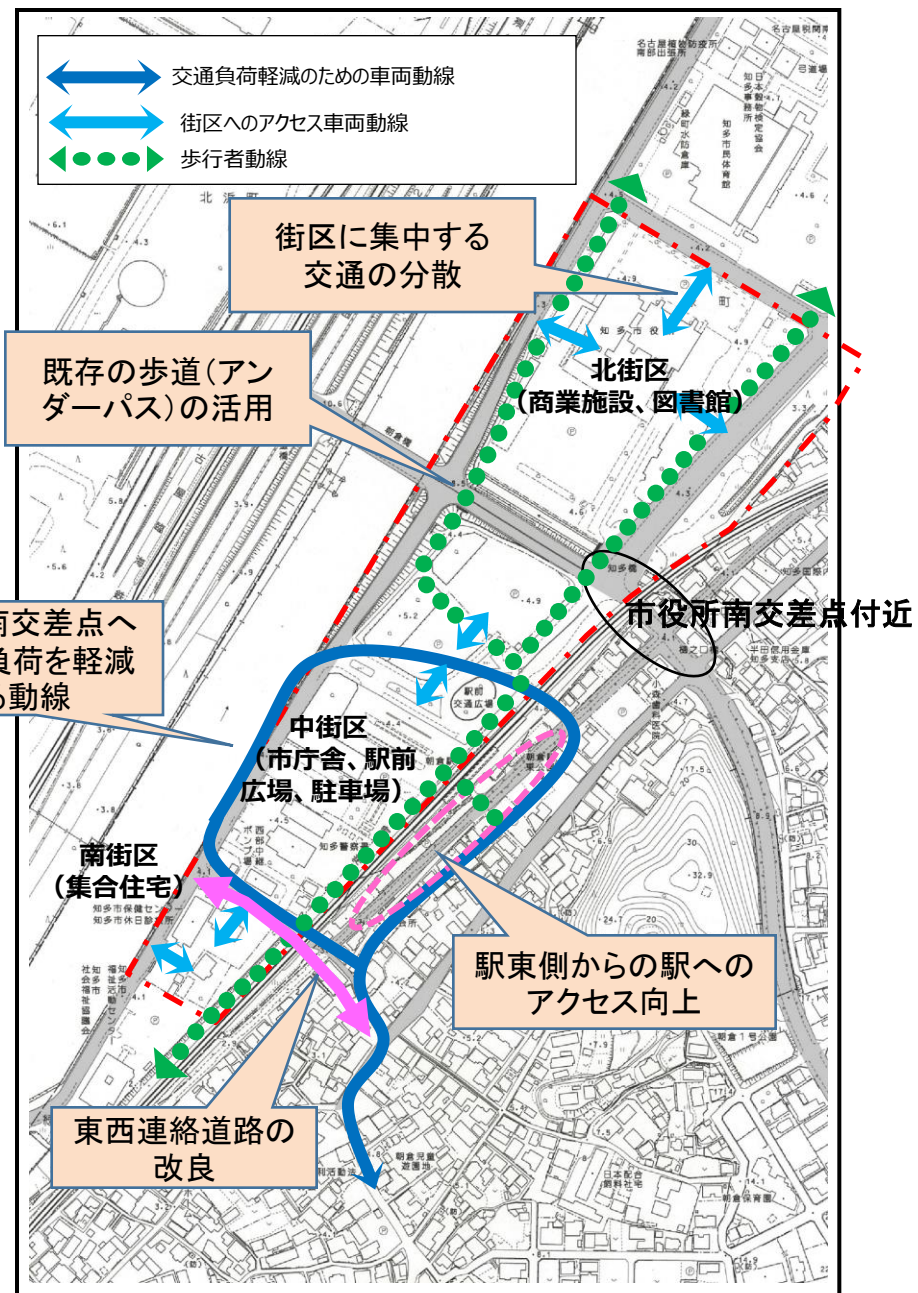
○東西連絡道路の改良

東西連絡道路の改良に伴う駅東側および南街区へのアクセス向上により市役所南交差点付近の交通負荷を軽減。

⇒次ページに交通負荷軽減に向けた主な動線パターンを検討

○安全な歩行者動線を確保

歩行者動線は駅を核にして南北方向に展開し、既存の歩道を活用しながら、安全な動線を確保。



4. 交通計画案について

(2) 動線計画 ②交通負荷軽減の主な動線パターン

パターン①

国道155号⇔東西連絡道路⇔堤防道路を經由し、駅前広場にアクセスする動線



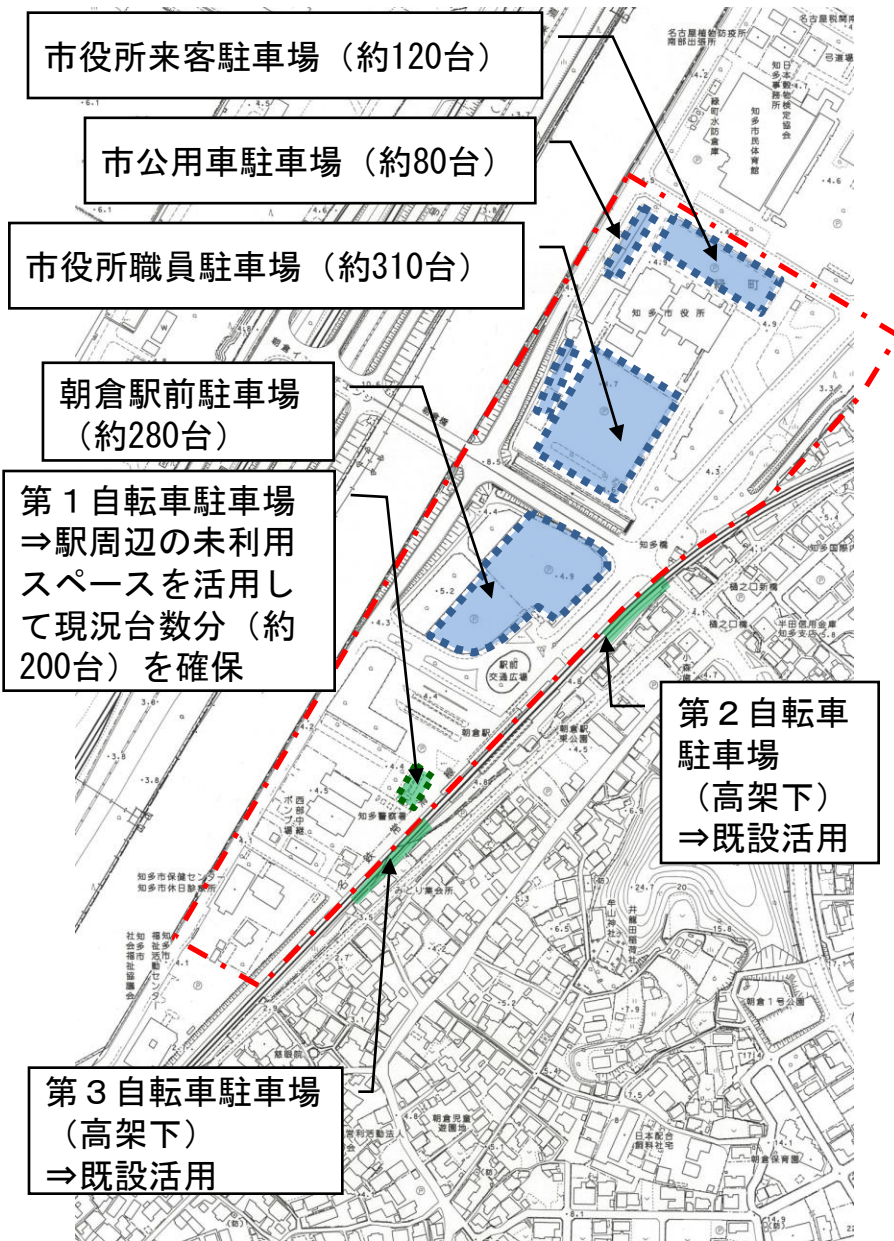
パターン②

駅東側のコミュニティ道路に新たに停車帯を設け、駅前広場（ロータリー）を經由せずに国道155号へ進む動線



4. 交通計画案について

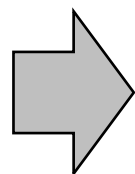
(3) 駐車場、自転車駐車場の整備方針



■ 駐車場の整備方針

現況の駐車台数を確保

	現況駐車台数
北街区	市役所駐車場 (平面4ヶ所) 約510台
中街区	駅前有料駐車場 (平面) 約280台

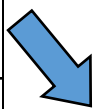


整備方針
北街区と中街区で現況台数分の駐車場を整備する。 (複合商業施設に付置する駐車場は別途計上とする)

■ 自転車駐車場の整備方針

既存施設と未利用スペースを活用し、第1自転車駐車場の現況台数を駅周辺で確保

	収容能力	現況駐車台数
第1自転車駐車場	284台	約200台
第2自転車駐車場	189台	約100台
第3自転車駐車場	362台	約300台



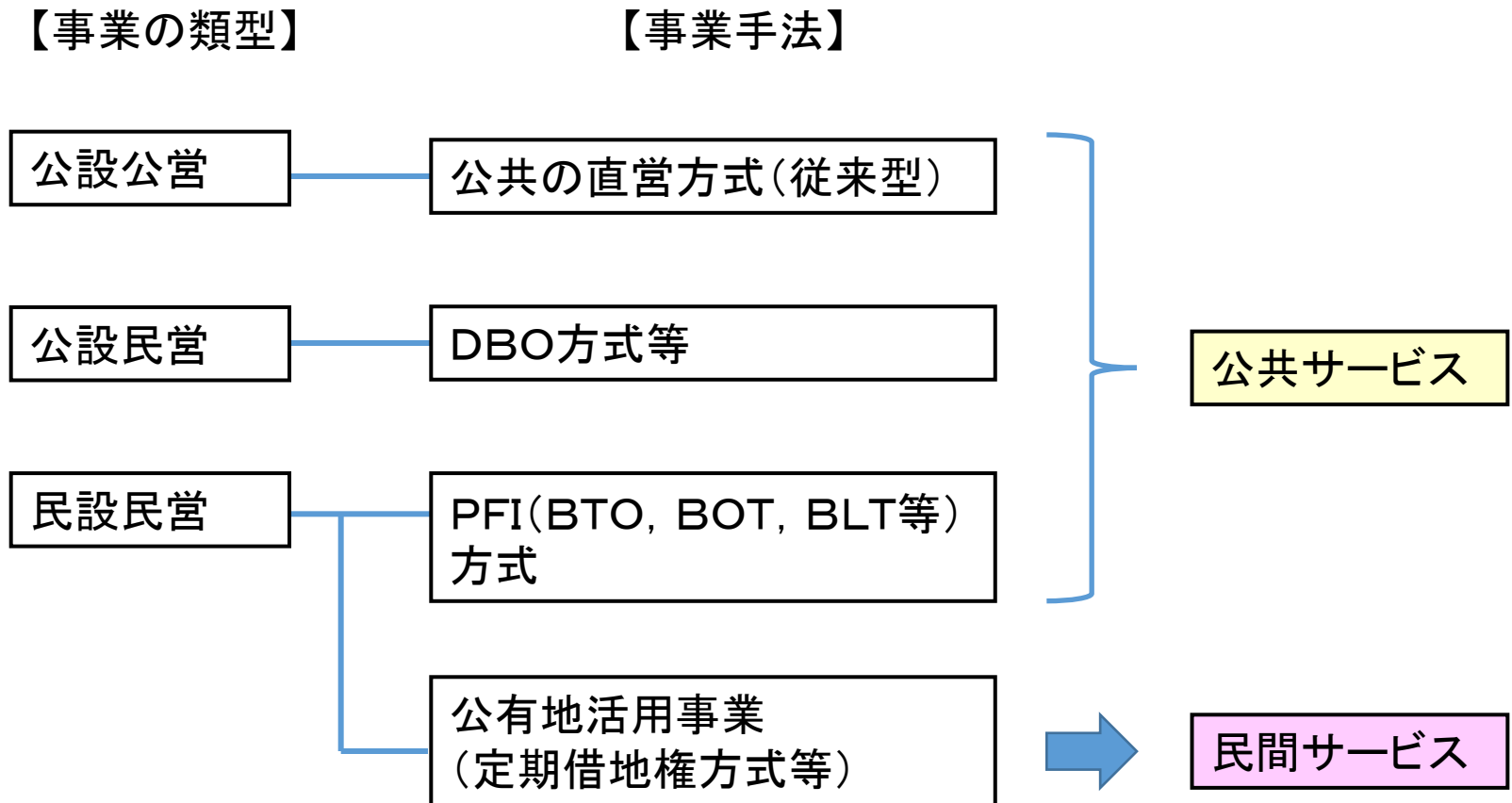
約150台
収容可能

【整備方針】
第2、第3自転車駐車場の活用を促進し、不足分は駅周辺の未利用スペースを活用

5. 事業化の方向

(1) 考えられる主な事業手法

- 朝倉駅周辺の開発で適用可能な主たる事業手法は次のとおり。
- 市庁舎、図書館は公共サービスにかかわる事業手法、ホテル、集合住宅、商業施設は民間サービスに係わる事業手法の適用となる。



5. 事業化の方向 (2) 事業イメージ

事業イメージ	公共サービス				民間サービス	
	①市庁舎+民間施設		②商業施設+図書館		③ホテル・集合住宅	
	【市直営、DBO、BTO】 所有権：市	【BOT、BLT】 所有権：民	【市直営、DBO、BTO】	【BOT、BLT】 所有権：民	【公有地活用事業】 所有権：民	【公有地活用事業】 所有権：民
建物	賃貸：民	賃貸：市 賃貸：民	区分所有権：民 区分所有権：市	賃貸：民 賃貸：市	賃貸：民	賃貸：民
土地	所有権：市	定期借地権：民 所有権：市	区分所有地権：民 区分所有権：市	定期借地権：民 所有権：市	定期借地権：民 所有権：市	所有権：民
土地所有	市		市、民の区分所有	市	市	民間事業者
建物所有	市	民間事業者 (定期借地権等の設定)	市、民の区分所有	民間事業者 (定期借地権等の設定)	民間事業者 (定期借地権等の設定)	民間事業者
備考	<ul style="list-style-type: none"> 市は建物を所有し、民間に床の賃貸（テナント） 	<ul style="list-style-type: none"> 市庁舎は床の賃借（テナント） 市は建物の賃借料を民間に支払い、民間は土地の賃借料を市に支払う 建物管理やその他商業施設の運営・管理を民間に委ねる 	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設の規模が大きいことから、建物と土地を市と民間でそれぞれ区分所有する（公共が大規模商業施設の建物を所有することは考えられない） 	<ul style="list-style-type: none"> ①と同様であるが、大規模商業施設の一部に図書館を導入 図書館の運営も民間に委ねることも考えられる 	<ul style="list-style-type: none"> 市は全く財政負担もなく、民間は土地の賃借料を市に支払う 	<ul style="list-style-type: none"> 市は土地を民間事業者に売却

民間活力導入度		民間活力の度合い			
		低			高
事業手法		直営方式	DBO方式等	BTO方式	BOT（BLT）方式
役行政 割 ・ 民間の	設計・建設	市	民間	民間	民間
	施設の所有	市	市	市 (建設期間中は民間)	民間 (契約期間中は民間)
	資金調達	市	市	民間	民間
事業概要		民間ノウハウ、資金は活用せず、市が主導となった事業（従来方式）	設計・建設・管理運営を一括して民間に任せ、資金は市が調達	DBO方式と同程度の民間ノウハウの活用に加え、資金調達も民間	民間事業として建物を建設し、市はテナントしてリース。
事業 の 特徴	市の意向反映	◎	○	○	○
	民間ノウハウの活用	△	◎	◎	◎
	建物所有にともなうリスク	△	△	△	◎
	市財政負担	△	△	◎（負担の平準化）	◎（負担の平準化）

【事業のメリット・デメリット】

市の意向反映：建物の仕様や運営管理に係わる市の意向がどの程度反映できるか
 民間ノウハウの活用：建物の建設、運営管理における民間ノウハウがどの程度活用できるか
 建物所有にともなうリスク：日常の補修・改修及び建物の瑕疵担保責任期以降の補修等の責任
 市財政負担：建設にともなう莫大な初期投資に係わる負担

【評価のイメージ】

評価は◎、○、△の3段階で評価
 ◎…大変優れている ○…優れている △…あまり優れていない

参考：民間活力導入の事業手法

事業手法	事業の概要	民間資金の活用
DBO (Design Build Operation)	性能発注により、民間が公共施設等の設計・建設・維持管理運営を一括して行い、施設の所有、資金調達は公共で行う。	なし
BTO (Build Transfer Operation)	民間が公共施設等を整備した後、施設の所有権を公共に移転したうえで、民間が施設の維持管理運営を行う。	あり
BOT (Build Operation Transfer)	民間が公共施設等を整備し、一定期間施設を維持管理運営した後、公共にその施設の所有権を公共に移転する。	あり
BLT (Build Lease Transfer)	民間が公共施設等を整備した後、公共にその施設をリースしたうえで、維持管理運営を行う。公共からのリース代で資金回収後、所有権を公共に移転する。	あり



知多市シティプロモーション・キャッチフレーズ「ちょうどいいまち 知多」とは

知多市は日常生活を送るうえで、最高ではないかもしれませんが、すべてがそろっています。
例えば、名古屋や中部国際空港へのアクセスの良さ、買い物等商業的な利便性、都市と自然の共生、犯罪発生率の低さ、活発なコミュニティ活動による地域の連携。また、佐布里池梅林や新舞子マリンパークといった豊かな自然や四季を通じた観光資源もあります。
そこで、すでに知多市民の方には市への愛着をもって「住み続けたい」、知多市民以外の方には「住んでみたい」と感じていただけるように、「(住むのに) ちょうどいいまち」をPRするキャッチフレーズを考えました。
(考案者：青木久実さん)

ロゴ・コンセプト

「ちょうどいい」というフレーズから何かにほどよく収まる、丸々としているイメージを膨らませ、文字全体を丸で囲み、文字の形も円をモチーフに構成しました。
伝統ある街並みや文化から、和のイメージを墨・筆の線で表現しました。
誰が見てもわかりやすいように、黒をベースに使用しました。

(2017年制作・制作者：高橋^{かむい}神威さん 愛知県立知多翔洋高等学校)