

第4回 朝倉駅周辺整備計画調査検討会議 議事要旨

日 時：平成29年7月18日（火） 13：30～14：40

場 所：知多市役所3階 協議会室

出席者：名城大学都市情報学部教授 大野 栄治、
八幡コミュニティ会長 寺島 康夫、つつじが丘コミュニティ会長 小原 秀男、
新知コミュニティ会長 竹内 玉行、
名古屋鉄道株式会社鉄道事業本部土木部建設課長 山縣 正明、
愛知県タクシー協会知多支部長 藤田 重記、
知多乗合株式会社取締役バス営業本部長 坂本 直也、
知多女性たちの会 位田 美砂、
知多市商工会副会長 竹内 栄道、知多三四会会長 藤原 康洋、
愛知県知多建設事務所道路整備課長 川村 悦司、
愛知県知多警察署交通課長 丹羽 宏充

欠席者：特定非営利活動法人起業支援ネット代表理事 久野 美奈子

事務局：参与 長谷川 勝春、都市整備部長 立川 泰造、都市計画課長 安永 明久、
都市計画課 市川 隆人、松岡 浩平、加藤 悠

1. 議題

朝倉駅周辺整備計画調査報告書（案）について

2. 議事要旨

(1) 会議資料について

事務局から、資料について説明。

(2) 意見交換

① 交通負荷軽減の主な動線パターンについて

【交通事業者】

- ・ 前回案と比較し、渋滞や歩行者の安全における配慮がされているため、西部中継ポンプ場用地を活用したキス&ライド施設（以下「キス&ライド施設」という。）の修正案は評価できる。
- ・ 資料2（p5）のパターン②修正案のキス&ライド施設を整備することについて、駅まで距離が離れている（徒歩で約1分30秒）ため、案内誘導施設を設置し、キス&ライド施設の利用を促進する施策が必要と考える。
- ・ 資料2（p2）のパターン①駅前広場にアクセスする動線では、公共交通の動線と、一般車の動線が、駅前広場内で錯綜しないように配慮してほしい。
⇒ 標識や案内誘導施設等を計画し、動線が交錯しないよう工夫したい。（事務局）

【行政機関】

- ・ 資料2(p5)のパターン②修正案で示されているような、東西連絡道路から進入してキス&ライド施設を利用し、国道155号へ戻る動線を利用してもらうには、例えば、キス&ライド施設から駅まで、雨に濡れないで行ける等の工夫が必要だと思う。
⇒駅までの動線については非常に大事な事項だと思っており、歩行者の利便性が高まるよう配慮したいと考えている。(事務局)

【各種団体】

- ・ 資料2(p5)のパターン②修正案で懸念されるのは、東西連絡道路の幅員が狭いことである。この区間の車の流れがスムーズにいくように道路の拡幅が必要である。

【学識経験者】

- ・ 交通負荷軽減を図る動線を確保するため、キス&ライド施設の利便性を高めることが重要である。駅まで徒歩1分30秒を遠いと感じるか、近いと感じるかは地域性があるため一概には言いがたいので、利用者全体に配慮した方策として、駅まで利便性の高い動線を整備することが、キス&ライド施設の整備効果を高めることにつながると考えられる。
- ・ 東西連絡道路の拡幅については、今後、地権者との折衝など時間がかかると思われるため、早期の対応が必要となる。

②朝倉駅周辺整備計画調査報告書(案)について

■北街区の計画案について

【各種団体】

- ・ 地域住民のニーズに加え、遠方の来訪者を呼び込む仕組みを考えることが、にぎわいの創出につながるのではないかと。また、にぎわいを継続するためには、人を呼び込むための目新しさも必要だと思う。例えば、北街区の商業施設に、新しく商売を始めたい人がチャレンジできる場を用意し、朝倉ならではの商業展開を呼び込むことで、それを目的とした客の来訪が期待でき、やがて地元商業の振興、活性化が図られると考えている。

【学識経験者】

- ・ 資料3(p13)より、北街区に導入が期待される地域の物産館について、知多市のものだけでなく、全国の物産も取り扱って、市民や周辺住民に発信、提供するというイメージはどうか。
- ・ 資料3(p42、43)で、周辺市町に比べて知多市の商業系機能が見劣りする原因の分析は、行っているのか。
⇒知多市の商業施設は、店舗数が少なく、規模が小さいだけでなく、老朽化も進んでいることが、商業施設としての魅力を低下させ、住民一人当たりの小売販売額が低くなっていると分析している。大規模なショッピングモールは周辺市町の商業施設と商圏が重なるため導入は難しいが、知多市でも新知のマックスバリュのように繁盛している店舗もあるため、比較的商圏の小さな商業施設であれば、導入の可能性はあると分析している。(事務局)
- ・ ショッピングセンターが繁盛するには、将来的なニーズを把握し、それに応える努力を続ける必要がある。こうした努力を惜しまない人にテナントとして入ってもらえるよう、商工会等の地域の知恵を借りながら運営を進めていく必要がある。

■中街区の計画案について

【各種団体】

- ・中街区には高齢者が利用する施設が多いため、動線等への配慮に加え、高齢者の活動に配慮したサービス（例えばサロンのような施設）があるとよいと思う。

【学識経験者】

- ・中街区の整備方針のユニバーサルデザインというキーワードに着目し、高齢者を含めた全ての市民にとって快適で、利便性の高いサービスや施設を検討するといった表現ができるとよい。
- ・資料3（p 17）について、中街区の導入施設の2つ目の文章は、市庁舎建替えの理由を詳細に説明しているが、他のイメージと同様に「老朽化した市庁舎を建替えて市民サービスを向上する」のような、まちづくりの発展的な印象が感じ取れる構成に揃えてはどうか。

■南街区の計画案について

【各種団体】

- ・南街区の導入施設のイメージとして、期待される施設の優位点は、駅からの利便性だけでなく、主要幹線道路（産業道路）に近いということも記載するとよいと思う。

■交通計画案について

【交通事業者】

- ・資料3（p 33）のバス施設の内訳は、乗車バースについて、コミュニティバス1、路線バス3の計4バースとしているが、この施設量は現行路線数において必要なバース数と認識しているため、路線数が増える場合には再検討が必要と考えている。
- ・駅前広場（p 35）の計画案は、非常によい案であり評価できる。この案を踏まえた詳細な検討事項として、バスの動線計画は、バスの回転半径を12mとすることや、事故防止を考慮し、バックをしない動線として、バス待機スペースにところでん方式で前進で進入できるような検討を進めてほしい。

⇒詳細設計の段階で交通事業者と協議を行い、計画の精度を高めていきたいと考えている。（事務局）

- ・第1自転車駐車場の廃止に伴い、駐車需要に対し100台ほど自転車駐車場が不足すると記載されているが、自転車の駐車需要の対応内容について、活用するスペースを図面上に明示してはどうか。

⇒基本構想の検討段階であることから、資料3（p 31）の整備方針で、活用するスペースを具体的に示すことは困難なため、不足分の対応については、駅周辺の未利用スペースを新たに整備して活用する方針として整理している。（事務局）

③その他意見

【各種団体】

- ・資料3（p 42）より、周辺市町に比べて知多市の商業系機能が劣っていることが見て取れる。駅前開発を契機に、行政だけでなく、企業、市民、商工会等が結集、連携しながら知多市の活性化に取り組んでいく、といった文章を調査報告書に記載してほしい。

④本日の意見交換のまとめ

【学識経験者】

- ・ 交通負荷軽減のための動線パターンとして、キス&ライド施設を整備する修正案のとおり提案する。
- ・ キス&ライド施設は、駅から距離が離れているため、雨に濡れない配慮が必要である。
- ・ キス&ライド施設の利便性を高めるため、東西連絡道路の拡幅や、案内誘導施設の設置等、円滑な動線を確保することが必要である。
- ・ 中街区の導入施設のイメージについて、多くの高齢者が利用する場所であるため、高齢者の活動に配慮した整備についての文言があるとよい。
- ・ 市役所の建替えについて、老朽化した市役所の建替え理由を説明するだけでなく、建替えによって向上する利便性やサービスについて記載するとよい。
- ・ 駅前広場については、非常によい案であり評価できるため、駅前広場を駅舎の前に直結し、公共交通と一般車を分離した計画を整備イメージとする。
- ・ 南街区の導入施設のイメージについて、駅からの利便性に加え、主要幹線道路のインターチェンジが近く、道路アクセスに優れた場所であることも明記するとよい。
- ・ 調査報告書（案）については、本日の提案内容について修正することを前提に作成することとし、次回は調査報告書（案）の最終確認を行うこととする。