

朝倉駅周辺整備基本構想

平成30年3月
知多市

はじめに

朝倉駅は、乗降客数が1日あたり約8千人と市内で最も多い主要駅であるとともに、鉄道・バス・タクシーなど交通の結節点であり、駅周辺には、市役所、警察署などの行政機関、勤労文化会館、歴史民俗博物館などの文化施設、陸上競技場、体育館などのスポーツ施設が集積している「知多市の玄関口」です。

また、駅周辺地域は、都市計画に関する総合的な指針である知多市都市計画マスタープランにおいて、公共交通の利用者や市民の暮らしを支えるため、行政機能、文化・スポーツ機能、医療機能、商業・業務機能及び交通結節機能の集積を図る都市拠点として位置付けられています。

こうした中、現在整備が進められているリニア中央新幹線や西知多道路により、私たちのまちや暮らしは大きく変化することが予想されます。

リニア中央新幹線は、平成39年に開業が予定されていますが、これにより東京駅から1時間圏内となり、移動時間の大幅な短縮による産業立地の可能性が高まるとともに、ビジネスや観光を目的とした交流人口の増加などのリニアインパクト（リニア中央新幹線開通による効果、影響）が期待されます。

また、西知多道路も、同時期の開業をめどとして事業が進められており、朝倉駅に近接する朝倉インターチェンジから中部国際空港や伊勢湾岸道路、名古屋高速道路、さらには東海環状自動車道、東名高速道路、名神高速道路などの自動車専用道路までスムーズに結ばれることになるため、さらなる交流人口の増加が期待されます。

この機を逃すことなく、知多市全体が未来のまちづくりに向けて、一丸となって取り組まなければなりません。そこで、朝倉駅周辺をにぎわいの交流拠点とし、誰もがわくわくするような魅力的でにぎわいのあるまちづくりを進めていくことを目的として、「朝倉駅周辺整備基本構想」を策定いたしました。

今後は、リニア中央新幹線の開業を目標に、商業、ホテル、マンションなどの施設に加えて市役所、図書館、子育て支援施設を整備することにより、地域の活性化を先導してまいります。

最後に、この構想の策定にあたり、数多くの貴重なご意見、ご提言をいただきました市民の皆様を始め、朝倉駅周辺整備計画調査検討会議構成員の皆様及び関係各位に心から感謝申し上げます。

平成30年3月



知多市長 宮島 壽 男



○朝倉駅周辺整備基本構想の計画対象地区

本構想の計画対象地区は次のとおりです。



■計画対象地区位置図



■朝倉駅前広場



■朝倉駅



目次

はじめに

1. 地区の現況・課題の整理.....	1
1-1. 朝倉駅周辺の概況.....	1
1-2. 計画対象地区の位置付け.....	5
1-3. まちづくりに向けた課題.....	10
2. 計画対象地区の整備の基本的な方向性.....	13
3. 計画対象地区のポテンシャル分析と市民ニーズ等.....	14
3-1. ポテンシャル分析.....	14
3-2. 朝倉駅周辺整備計画調査検討会議.....	20
3-3. 朝倉駅周辺整備計画に関するワークショップ.....	21
3-4. ポテンシャル分析と市民ニーズのまとめ.....	23
4. 街区区分と街区イメージ.....	25
4-1. 計画対象地区の街区区分.....	25
4-2. 計画対象地区の街区イメージ.....	26
5. 街区別整備方針.....	27
5-1. 北街区の整備方針.....	27
5-2. 中街区の整備方針.....	31
5-3. 南街区の整備方針.....	35
6. 交通計画.....	38
6-1. 道路.....	38
6-2. 駐車場・自転車駐車場.....	43
6-3. 駅前広場.....	45
7. 事業化の方向性と今後のスケジュール等.....	50
7-1. 考えられる主な事業手法と事業イメージ.....	50
7-2. 概算事業費.....	51
7-3. 基本構想の実現に向けたスケジュール.....	52
参考資料.....	53



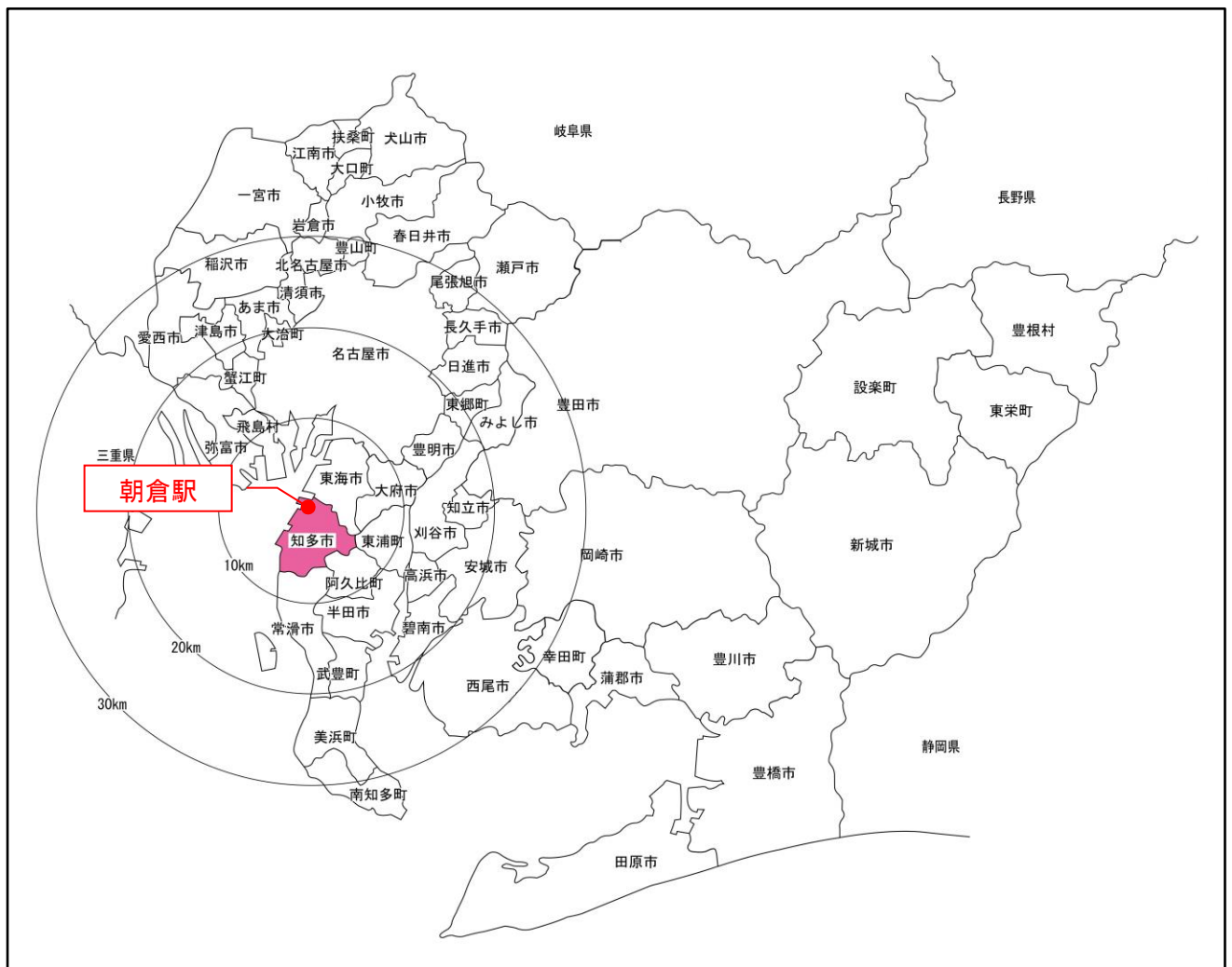
1. 地区の現況・課題の整理

1-1. 朝倉駅周辺の概況

(1) 位置

本市は知多半島の北西部に位置し、北は東海市、東は東浦町、阿久比町、南は常滑市に接し、西は伊勢湾に面しており、市域面積は45.90km²となっています。また、名古屋市の中心部からは南へ約20km、中部国際空港からは北東へ約18kmに位置しています。

計画対象地区は、鉄道利用で名古屋駅から約20分、中部国際空港から約15分と交通に優れた立地にあります。



■位置図

(2) 人口

本市の平成 27 年 10 月 1 日現在（国勢調査）の人口は 84,617 人となっており、知多半島 5 市 5 町の中では 4 番目に多く、知多半島全体の 13.6%を占めています。

■知多半島内における人口

	人口（人）	知多半島内における人口比率
半田市	116,908	18.8%
東海市	111,944	18.0%
大府市	89,157	14.4%
知多市	84,617	13.6%
常滑市	56,547	9.1%
東浦町	49,230	7.9%
武豊町	42,473	6.8%
阿久比町	27,747	4.5%
美浜町	23,575	3.8%
南知多町	18,707	3.0%
知多半島計	620,905	100% (8.3%)
愛知県	7,483,128	—

※（ ）は愛知県全体に対する知多半島全体の人口の割合

資料：総務省統計局ホームページ

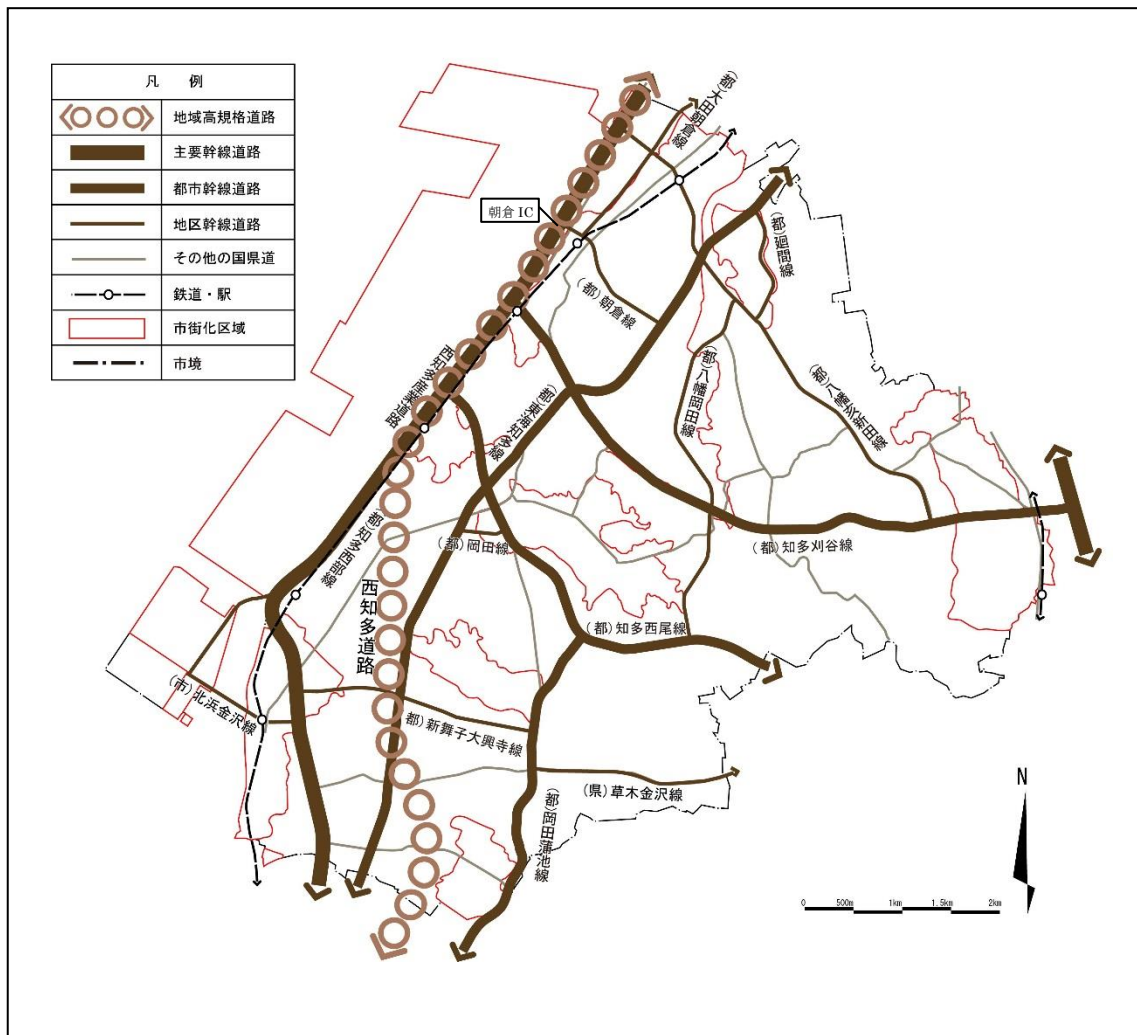


(3) 交通網

1) 道路

主な幹線道路としては、名古屋方面と結ぶ西知多産業道路、西三河地域と結ぶ都市計画道路知多刈谷線、都市計画道路知多西尾線などがあります。

また、知多半島西部における広域道路網の軸となる「西知多道路」計画も進められており、計画対象地区に隣接する「朝倉 I C (インターチェンジ)」から乗り降りすることができます。



出典：「知多市都市計画マスタープラン」H23.3

■ 交通網図

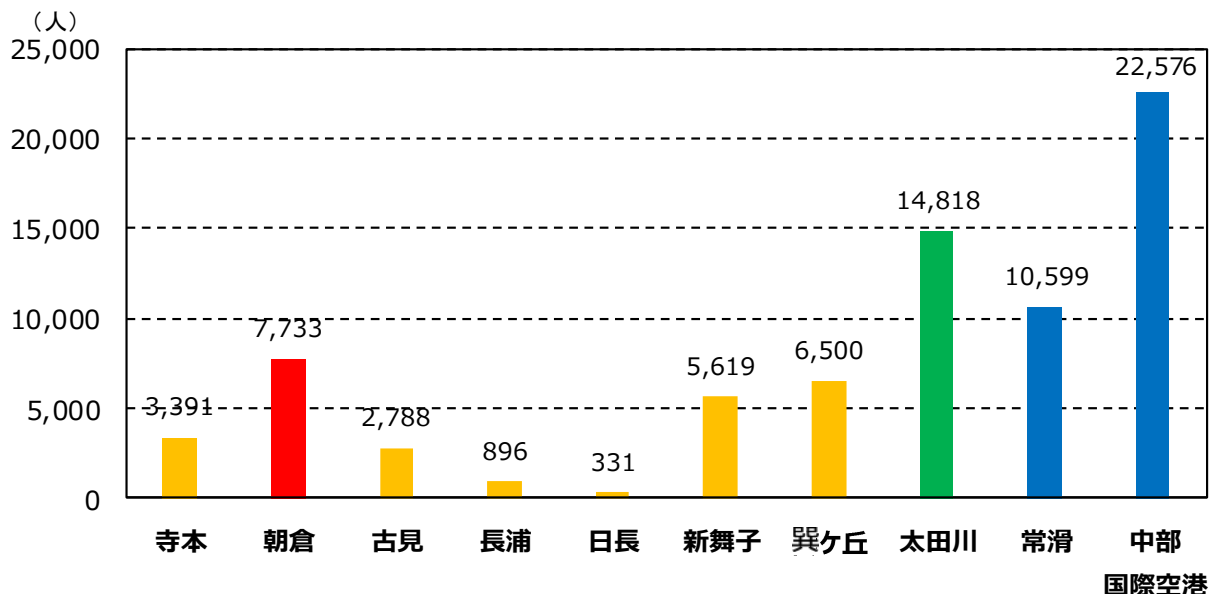
2) 鉄道

鉄道は市域の西部を名鉄常滑線、東部を名鉄河和線が南北に走り、名鉄常滑線には寺本、朝倉、古見、長浦、日長、新舞子の6駅、名鉄河和線には巽ヶ丘の1駅が設置されています。計画対象地区に接する朝倉駅は1日あたりの乗降客数が約8千人と市内7駅の中で最も多く、名鉄常滑線と中部国際空港にアクセスする空港線の主要駅では4番目に乗降客の多い駅となっています。

■名鉄電車駅別乗降客数（1日あたり）の推移

		年度		(人)					
	駅名	路線名	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
知多市	寺本	常滑線	3,318	3,287	3,242	3,386	3,391	3,550	3,598
	朝倉		7,574	7,663	7,629	7,698	7,733	7,926	7,886
	古見		2,840	2,807	2,723	2,753	2,788	2,890	3,093
	長浦		896	890	892	897	896	910	978
	日長		347	320	324	336	331	338	321
	新舞子		5,051	5,165	5,288	5,571	5,619	6,053	6,109
	巽ヶ丘		河和線	6,655	6,601	6,622	6,740	6,500	6,635
東海市	太田川	常滑線	13,218	13,784	14,192	14,541	14,818	17,623	
常滑市	常滑	空港線	9,936	10,202	10,273	10,581	10,599		
	中部国際空港		20,894	20,774	21,523	22,311	22,576		

資料：「知多の統計」、「東海市の統計」、「とこなめの統計」



■名鉄電車駅別乗降客数（H26：1日あたり）



1-2. 計画対象地区の位置付け

(1) 上位計画における位置付け

上位計画における朝倉駅周辺の位置付けは次のとおりです。

1) 第5次知多市総合計画（計画期間平成23年度～平成32年度）

- ◇ 駅周辺における都市機能の整備、商業・業務施設などを適切に配置することにより、利便性に優れた土地利用や機能的な環境整備を進めることが課題です。
- ◇ 朝倉駅周辺の都市拠点に広場や商業・業務施設を整備し、便利で機能的なまちを目指します。

【基本理念】

基本理念<1>

自立

- 個人の自立
(暮らし・経済・精神の自立)
- 地域・コミュニティの自立
(自ら課題解決ができる地域・コミュニティの形成)
- 市役所の自立
(地方分権に対応した政策面・財政面の自立)
- 都市としての自立
(自立可能な都市機能、社会システムの確立)

基本理念<2>

つながり

- 人と人、人と地域とのつながり
(顔の見える社会の再生)
- 資源と資源のつながり
(地域の強み・潜在力の活用)
- 地域と地域、まちとまちのつながり
(多様な交流の創出)
- 世代間のつながり
(支え合いと一体感の醸成)
- 過去から現在、未来へのつながり
(社会資本・地域力の継承と醸成)

基本理念<3>

挑戦

- 前例にとらわれない挑戦
(新しい知恵と発想の発揮)
- ライフステージに応じた挑戦
(多様な選択ができる社会の構築)
- 能力や価値観に応じた挑戦
(多様な挑戦機会のある社会の構築)

2) 知多市都市計画マスタープラン（目標年次平成 32 年度）

- ◇ 朝倉駅周辺を含むエリアは、「都市拠点」として、公共交通の利用者や市民のくらしを支えるための行政機能、文化・スポーツ機能、医療機能、商業・業務機能及び交通結節機能等の集積を図る拠点と位置付けています。
- ◇ 土地利用の方針として「朝倉駅周辺における行政サービス、文化・スポーツ、商業・業務機能の集積」を目指します。

【将来像】

笑顔つながる いきいき 緑園都市

【都市づくりの基本理念】

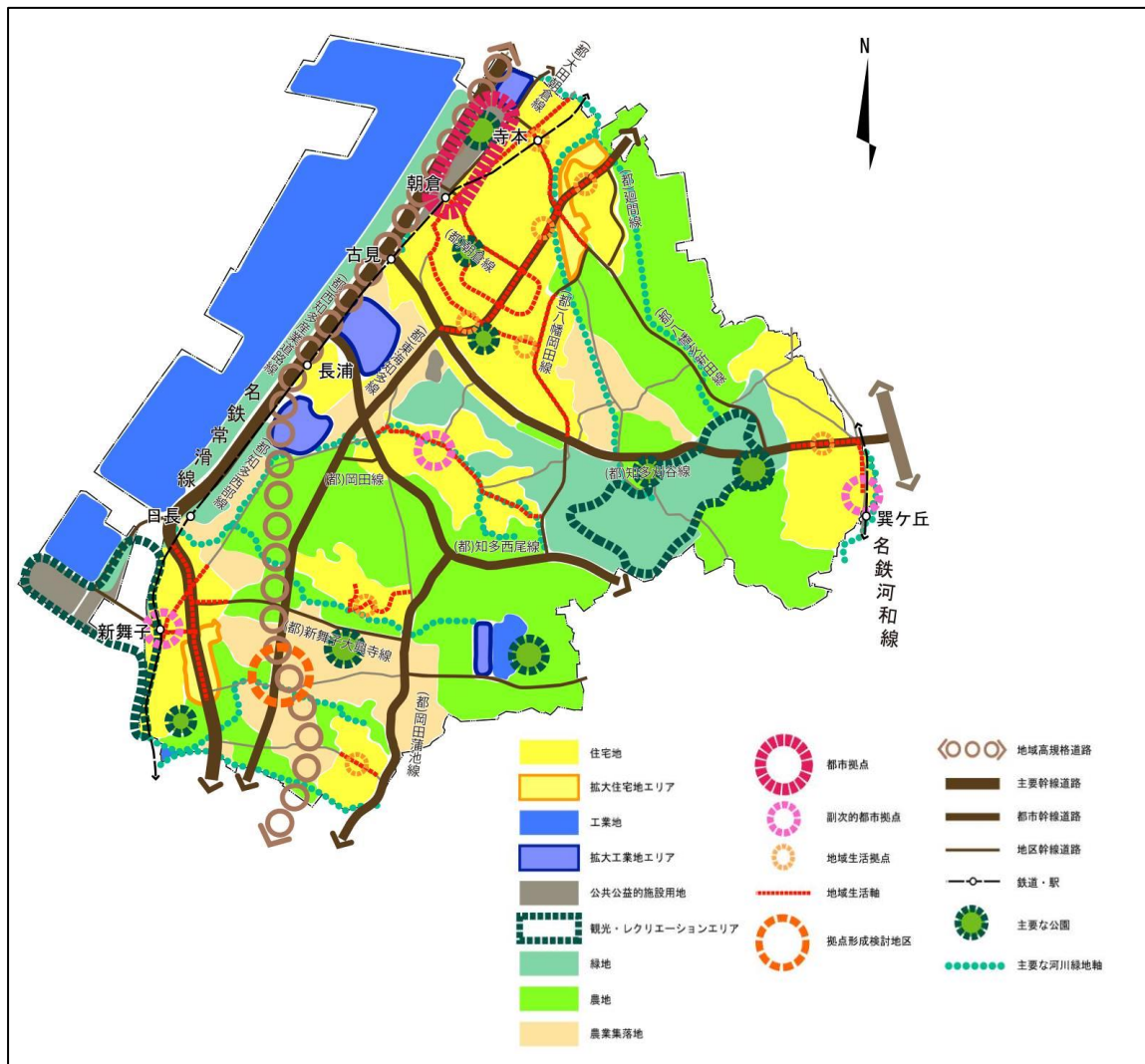
人と自然にやさしく、個性豊かにつながる都市 ちた

【都市づくりの方針】

〈土地利用の方針〉

朝倉駅周辺における行政サービス、文化・スポーツ、医療、商業・業務機能の集積

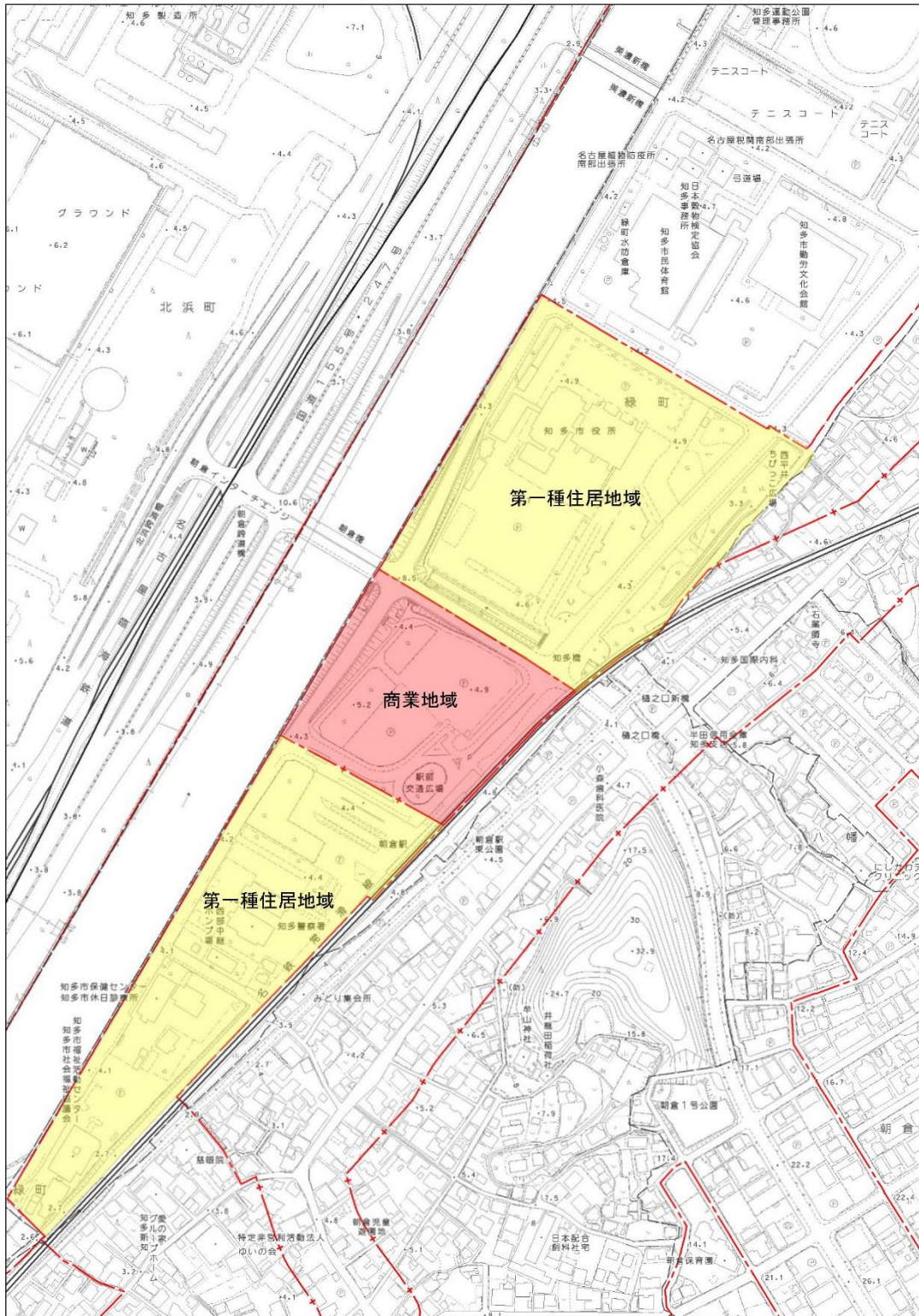
【将来都市構造図】



(2) 計画対象地区の概況

1) 用途地域の指定

計画対象地区は市街化区域内に位置しており、朝倉駅前のロータリー及び駐車場部分は「商業地域」、それ以外は「第一種住居地域」に指定されています。



■都市計画図（用途地域）

2) 施設の立地状況

計画対象地区には、主に「市役所」、「西部中継ポンプ場」などの公共施設が立地しています。市役所は昭和 44 年度の建築で、建築から約 50 年が経過し、老朽化が課題となっており、建替えの検討をしています。駅前には駅前広場を中心に駐車場、自転車駐車場などが設置されています。

計画対象地区の北側は「勤労文化会館」を始め文化・スポーツ施設が立地しており、大規模な大会が開催されるなど、大きな集客力を有しています。

計画対象地区の南側は「福祉活動センター」が立地しています。



■施設の立地状況（主要施設）

1.地区の現況・課題の整理

3) 道路・交通施設

計画対象地区には、都市計画道路として大田朝倉線、朝倉線の2路線が接続しています。鉄道高架の下を東西につなぐ道路は、朝倉線のほかには、3か所の狭小な道路に限られているため、朝倉駅、朝倉IC、臨海部企業に向かう通勤交通等が朝倉線に集中し、渋滞が発生しています。

交通施設は朝倉駅を始め、駅前広場には路線バス乗り場、タクシー乗り場、一般車乗降場が設けられています。また、市役所前と駅前にコミュニティ交通（バス）乗り場があります。



■道路・交通施設現況図

1-3. まちづくりに向けた課題

都市機能の集積と有効な土地利用によるにぎわいの創出が必要

- 朝倉駅周辺は、都市計画マスタープランで「都市拠点」に位置付けていますが、現状は行政機能（市役所等）が立地するにとどまっています。
- 老朽化した庁舎の建替えや、移転した保健センターの跡地利用を視野に入れたまちづくりが求められています。
- 駅前の現状は、平面駐車場が大きな面積を占めており、土地の高度利用がされていない状況にあります。
- 計画対象地区の用途地域のほとんどが第一種住居地域であるため、一定規模以上の施設の建築に関して制限がかかることが予測されます。
- 朝倉駅は、名鉄常滑線・空港線の主要駅で4番目に乗降客の多い駅ですが、それに見合うにぎわいには欠ける状況にあるといえます。
- 朝倉駅周辺整備計画調査検討会議からは、交流、学び、飲食、買い物など、にぎわいを創出するまちづくりが求められています。
- 計画対象地区の北側には、大きな集客力を持つ文化・スポーツ施設が立地しているため、これらの施設との相乗的なにぎわいの創出が求められています。



【課題】

- 特急停車駅のポテンシャルを活かすとともに、知多市の中心として都市拠点を形成する商業・業務機能が不足しているため、これらの機能を新たに導入し、市の玄関口にふさわしいにぎわいを創出する必要があります。
- 計画対象地区の土地利用計画を踏まえ、用途地域を見直す必要があります。
- 計画対象地区の北側の文化・スポーツ施設と連携して、効果的な土地利用を図り、にぎわいのあるまちづくりを進める必要があります。



市民や駅利用者にとっての快適さや憩いの空間が必要

- 通勤通学による市外への流出が多く、住宅都市（ベッドタウン）としての傾向が強くなっています。
- 知多市らしいゆったりとした交流空間において、集い・憩うことができ、歩行者が安全・快適に滞留できる空間が求められています。



【課題】

今後、計画対象地区の活力を維持・向上させていくには、訪れた人がのんびり、リラックスして過ごせる、緑に囲まれた空間など、誰もが来訪したいと感じる魅力的な環境を創造していく必要があります。

道路交通を中心とした交通アクセスの改善が必要

- 名鉄線の軌道は高架化されていますが、計画対象地区にアクセスする幹線道路は、都市計画道路大田朝倉線、都市計画道路朝倉線に限定されています。
- これらの都市計画道路を除くと、名鉄線を横断する道路の幅員はすべて狭小で、特に、名鉄線東側市街地からのアクセスが困難な状況にあります。
- 駅前広場は名鉄線西側だけに設置されており、朝夕の送迎時には、朝倉駅、朝倉IC、臨海部企業に向かう通勤交通等が朝倉線に集中し、交通渋滞が発生しています。

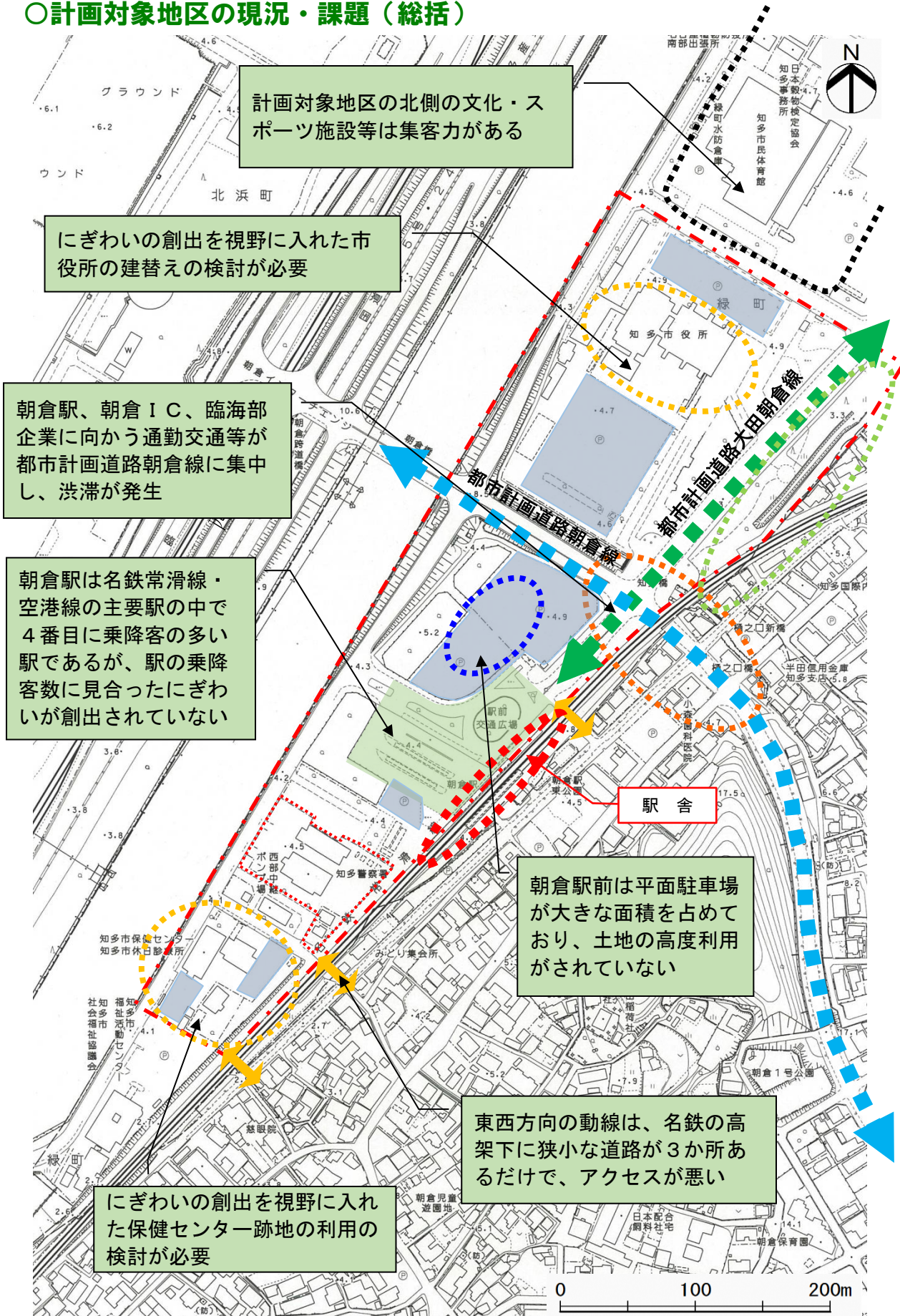


【課題】

計画対象地区への鉄道アクセスが至便である一方で、道路アクセスは脆弱なことから、円滑な交通アクセスの確保、駅前広場や駐車・自転車駐車機能等、駅周辺の交通処理機能の向上を図る必要があります。



○計画対象地区の現況・課題（総括）



■課題整理図

2. 計画対象地区の整備の基本的な方向性

まちづくりに向けた課題を踏まえ、計画対象地区のまちづくりのコンセプトと整備の基本的な方向性を次のように定めます。

まちづくりのコンセプト

知多市の玄関口にふさわしい“顔”づくり

将来、リニア中央新幹線や西知多道路が整備されることにより、朝倉駅周辺の広域交通条件は格段に向上すると予想されます。朝倉駅周辺ではこの広域交通を活かし、市の玄関口にふさわしい“顔”づくり、広域圏に開かれたにぎわい・交流拠点づくりを進め、市の活性化を先導するものとしします。

整備の基本的な方向性

中心拠点としての都市機能の誘導

- 市の活性化を先導する中心拠点としてふさわしい、都市機能が集積した地区を目指します。
- 市民が集い・活発に活動できる、にぎわいあふれる地区となるよう、適切に都市機能を配置し、効果的な土地利用を図ります。

居住者・来訪者の集い・憩いの場の提供

- 中心拠点として、ここに住まう人が快適に暮らし、訪れる人と活発に交流できる地区を目指します。
- 多くの人が集える駅前広場の実現、駅周辺の混雑解消に向けた交通環境の整備といった基盤の充実を図ります。

市の特性、個性を活かしたまち

- 市や計画対象地区が有するポテンシャルを最大限に活用し、競争力の高い地区を目指します。
- 広域圏に知多市を売り込める交流拠点づくりを進めます。

3. 計画対象地区のポテンシャル分析と市民ニーズ等

3-1. ポテンシャル分析

(1) ポテンシャル（潜在能力・可能性）分析

「整備の基本的な方向性」で示したとおり、地区のポテンシャルを活かしたまちづくりが重要です。ここでは、計画対象地区で考えられる機能を住宅、商業、業務、宿泊、交流、公共と捉え、各機能のポテンシャル分析を実施します。

1) 住宅機能

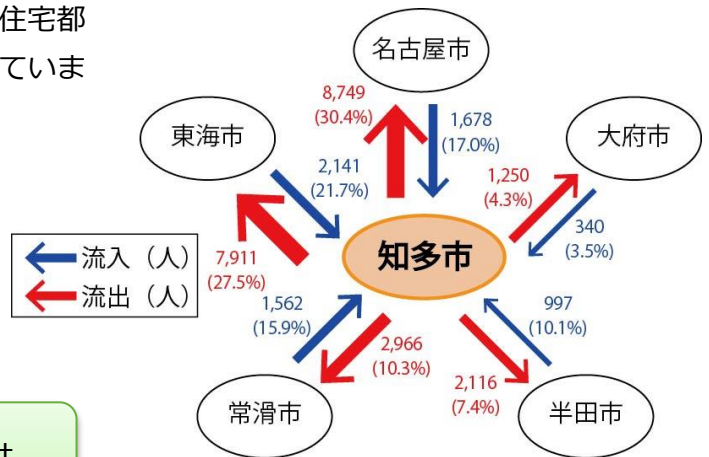
◇ 住宅都市（ベッドタウン）としての傾向が強い

市外への通勤通学による流出人口が多く、住宅都市（ベッドタウン）としての傾向が強くなっています。

■ 流出入の総数

流入	9,848 人
流出	28,782 人

資料：国勢調査（H27）



■ 主な市町村別流出入数（H27. 10. 1 現在）

◇ 鉄道の利便性が高い計画対象地区は、住宅機能の需要が見込まれる

住まいを探す上で重視する点は、「通勤通学等交通上の利便性」が最も多くなっており、駅至便の計画対象地区は優位となっています。

■ 住まいを探す上での重視点

転入者 (人)				
項目	男性	女性	無回答	合計
通勤通学等交通上の利便性	163	84	3	250
親（子）等との距離	54	42	0	96
地価・家賃等の経済性	52	34	0	86

転出者 (人)				
項目	男性	女性	無回答	合計
通勤通学等交通上の利便性	178	119	3	300
買い物等商業的な利便性	42	36	2	80
親（子）等との距離	36	40	1	77

出典：知多市「転入者アンケート」「転出者アンケート」（H27. 3. 2～4. 30）

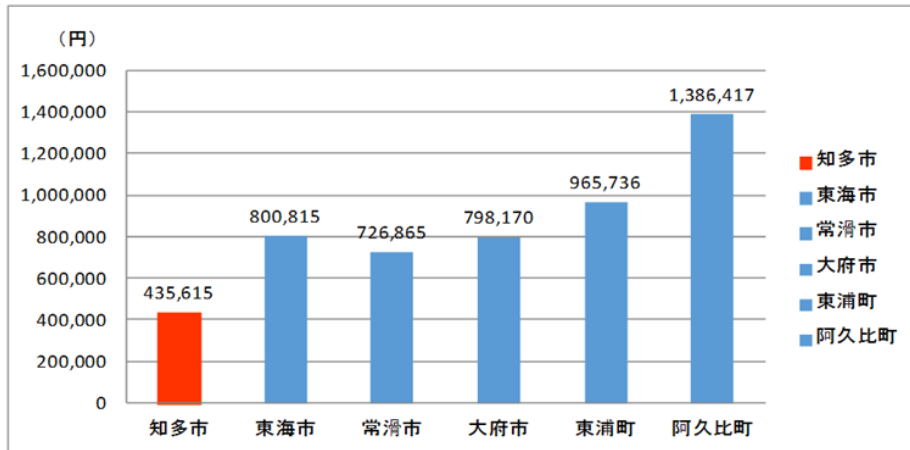
3. 計画対象地区のポテンシャル分析と市民ニーズ等

2) 商業機能

◇ 市内における住民一人あたりの小売販売額は近隣市町と比較して極端に低い

知多市の住民一人あたりの小売販売額は 435,615 円であり、近隣市町より低くなっています。

■住民一人あたりの小売販売額



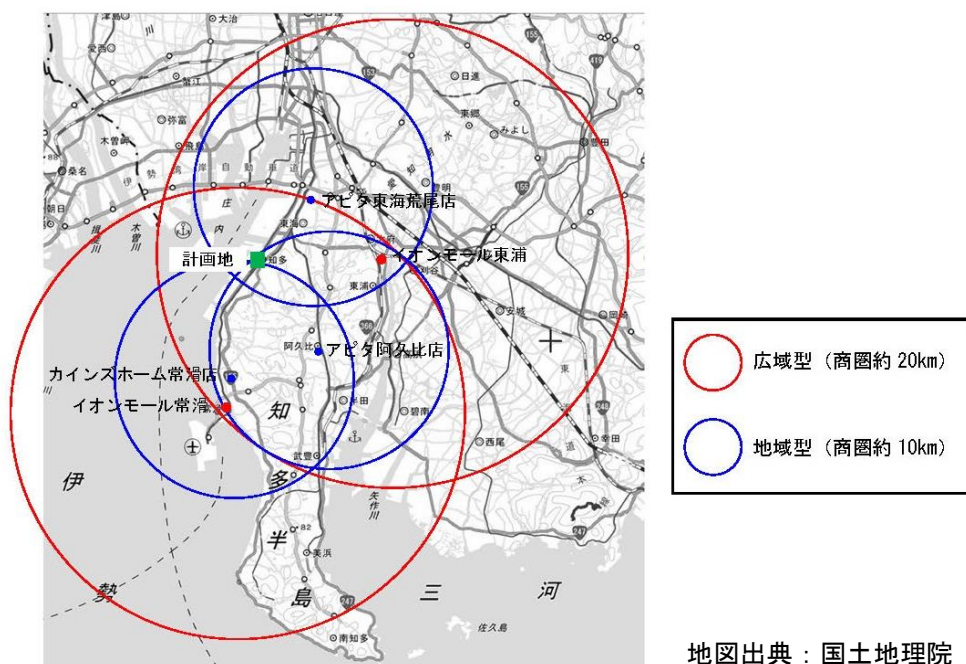
資料：H24 経済センサス

◇ 近隣市町と比較して、市内の商業施設は規模が小さく数も少ないため、購買客は市外へ流出し、需要に対応したサービスが不足

◇ 広域型店舗（商圏約 20km）及び地域型店舗（商圏約 10km）は、すでに近隣市町に立地

広域型店舗及び地域型店舗といった大型店舗は、近隣市町に充足しています。一方、計画対象地区周辺には、駅利用者や近隣住民の需要に対応した近隣型商業施設が不足しているため、そのポテンシャルが高くなっています。

■広域型・地域型店舗の分布状況



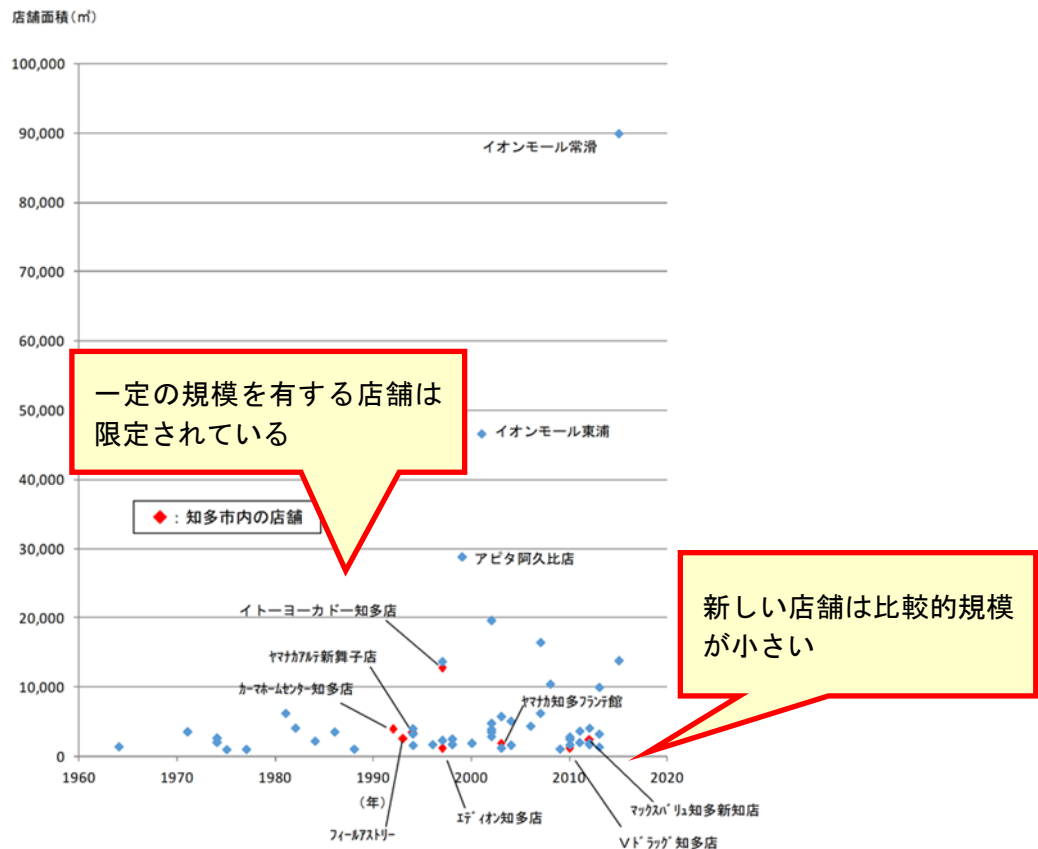
3. 計画対象地区のポテンシャル分析と市民ニーズ等

■近隣市町における大型小売店舗（1,000㎡以上）の概要

	大型店舗数 (店)	店舗面積 合計 (㎡)	1店舗あたり 面積 (㎡)	主な店舗 (店舗面積上位)
知多市	8	29,319	3,665	イトーヨーカドー知多店 (12,800㎡) カーマホームセンター知多店 (3,913㎡) ヤマナカアルテ新舞子店 (3,453㎡)
東海市	18	75,387	4,188	アピタ東海荒尾店 (19,717㎡) ラスパ太田川 (13,900㎡) エディオン東海店他 (6,295㎡)
常滑市	11	138,627	12,602	イオンモール常滑 (90,000㎡) カインズホーム常滑店 (16,520㎡) コストコホールセール中部空港倉庫店 (10,042㎡)
大府市	11	48,458	4,405	アピタ大府店 (13,751㎡) リソラ大府ショッピングテラス (10,500㎡) カーマホームセンター大府店 (5,148㎡)
東浦町	7	68,015	9,716	イオンモール東浦 (46,644㎡) エディオン東浦店 (5,836㎡) スポーツデポ・ゴルフ5東浦店 (4,843㎡)
阿久比町	4	36,752	9,188	アピタ阿久比店 (28,876㎡) ピアゴ阿久比北店 (4,080㎡) ゲンキー阿久比駅前店 (2,281㎡)

資料：全国大型小売店舗総覧 2015 ほか

■近隣市町の大型小売店舗の開設年と店舗面積



資料：全国大型小売店舗総覧 2015 ほか

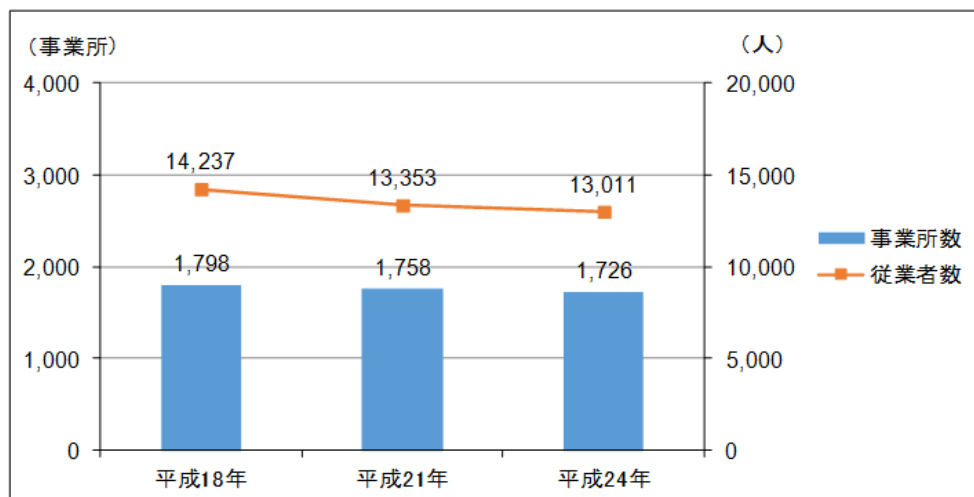
3. 計画対象地区のポテンシャル分析と市民ニーズ等

3) 業務機能

◇ 市内の第3次産業の事業所数、従業者数は年々減少

知多市におけるサービス業を中心とした第3次産業の事業所数、従業者数はともに減少傾向となっています。

■ 第3次産業における事業所数、従業者数の推移

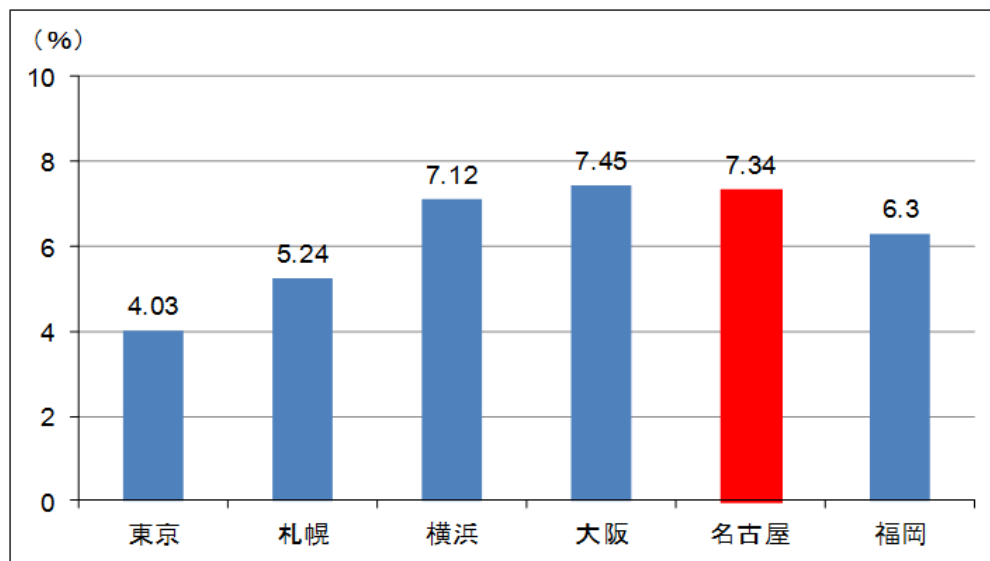


資料：経済センサス

◇ 名古屋駅周辺の開発に伴うオフィス供給の急増等で、名古屋市全体の空き室率が増大

主要都市における空き室率は大阪に次いで多く 7.34%となっています。名古屋駅周辺におけるオフィス供給の急増により、相対的に空き室率は高くなっていると想定されます。

■ 主要都市における空き室率（業務系）



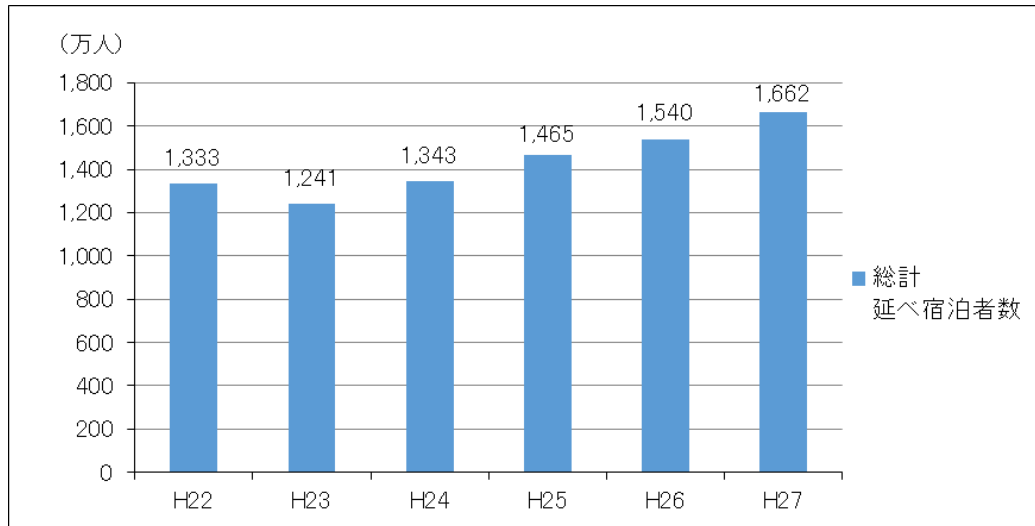
資料：三鬼商事資料 (H27.12 現在)

4) 宿泊機能

◇ 愛知県全体として宿泊者数や宿泊稼働率も伸びており、今後、中部国際空港のターミナルの増設やリニア中央新幹線の開通により、広域交流人口が増加すると予測

愛知県内の宿泊稼働率は全国的に高く、宿泊者数も増加傾向となっています。

■ 愛知県内における年間宿泊者数の推移

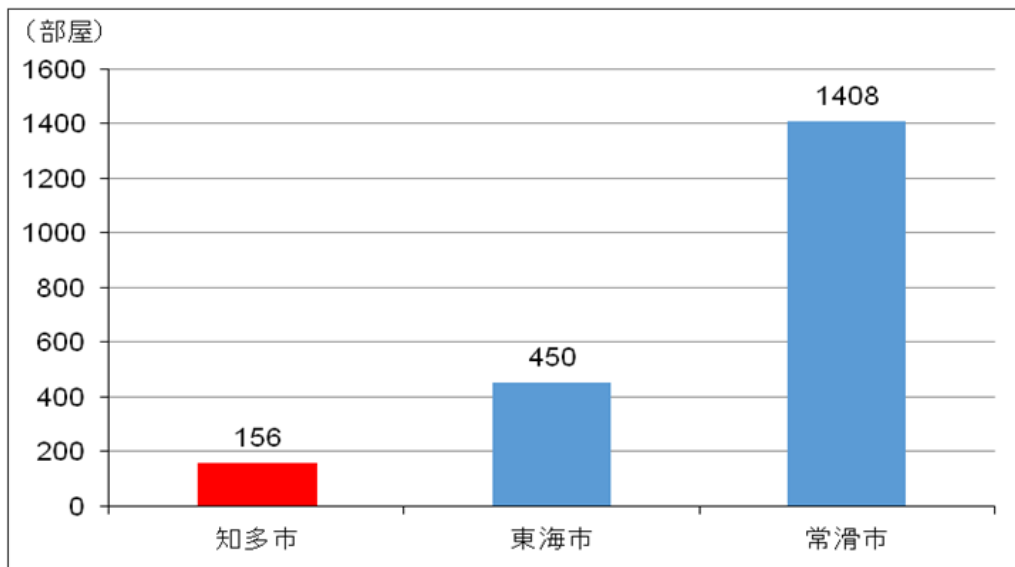


資料：宿泊旅行統計調査

◇ 近隣市に比べ客室数が少なく、増加が予想される宿泊者への対応が不可能

知多市は客室数が 156 室と近隣市に比べ極端に少なくなっています。

■ 近隣市における宿泊客室数



資料：タウンページに記載のある宿泊施設を対象。客室数は各施設ホームページより



3. 計画対象地区のポテンシャル分析と市民ニーズ等

5) 交流

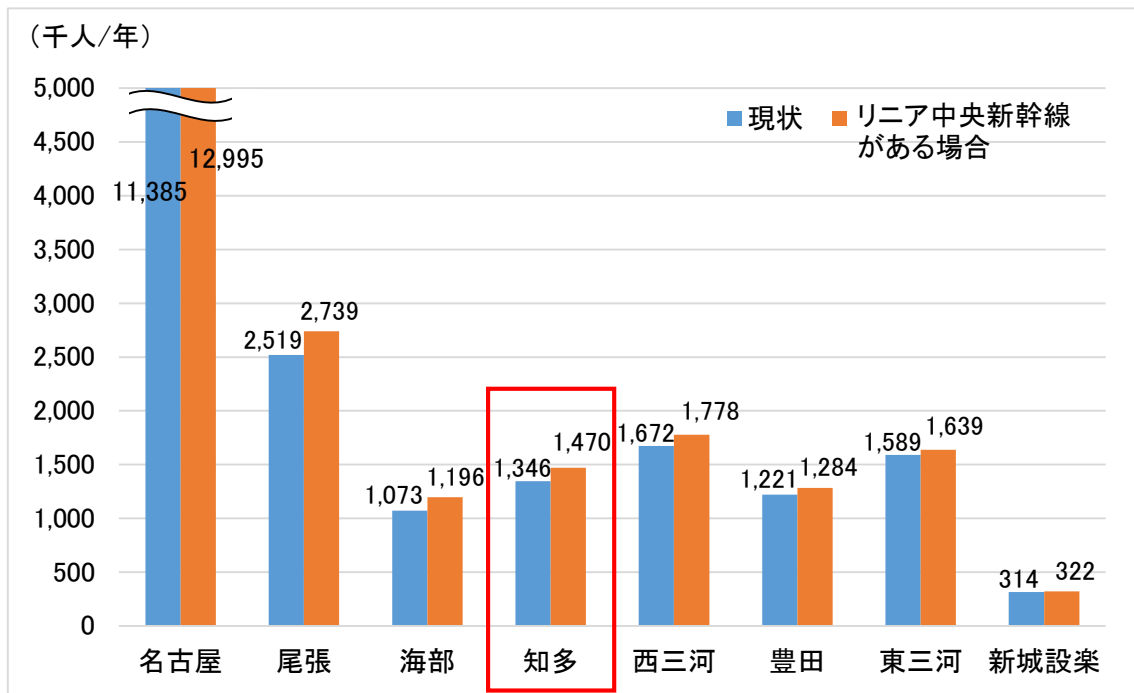
◇ 中部国際空港のターミナルの増設やリニア中央新幹線の開通により、広域交流人口が増加すると予測

中部国際空港では、利便性と機能性の追求、拡張性の確保、空港島南側に新たなにぎわいを創出する施設配置をコンセプトに、新ターミナルビルを平成 29 年度に整備着手し、平成 31 年度（2019 年度）に供用を開始する予定となっています。

愛知県「リニア中央新幹線影響等調査」によると、リニア中央新幹線開業による東京への所要時間短縮率は、知多地域では、知多半島北部、名鉄線、JR 線沿線地域で高くなり、首都圏との相互旅客流動量も 1,346 千人から 1,470 千人に増加することが予想されています。

このため、空港利用者の増加や、朝倉駅が東京駅から 1 時間圏内となることにより、知多市においてもビジネス、観光などで交流人口の増加が期待できます。

■ 首都圏との相互旅客流動量の変化



出典：愛知県「リニア中央新幹線影響等調査」

◇ 西知多道路の整備等により、広域交流人口が増加すると予測

西知多道路の開通により、中部国際空港から伊勢湾岸道路や名古屋高速道路、さらに東海環状自動車道、東名高速道路や名神高速道路まで自動車専用道路でスムーズに結ばれることで、交流人口の増加が予測されます。

また、西知多道路は、リニア中央新幹線が開業する平成 39 年（2027 年）までの開通を目指すこととされています。

6) 公共施設

- ◇ 公共サービス提供の拠点施設である市役所は、老朽化が著しく、建替えを検討
- ◇ 保健センターが旧知多市民病院施設に移転するなど、公共施設を再編

知多市公共施設等総合管理計画では、市役所の建替え検討を方針として示しています。このため、朝倉駅周辺整備計画と連携しながら、新たな庁舎機能の考え方を整理し、調査・検討を進めていくこととしています。

すでに、平成 29 年 5 月 1 日、知多市保健センター（休日診療所）が旧知多市民病院施設に移転するなど公共施設の再編が進んでおり、市有地の利活用が課題です。

■市役所本庁舎の管理に関する基本的な方針

	概要
現状	○市役所は、本市の公共サービス提供の拠点施設として機能しています。
課題	○市役所は、整備から 40 年以上が経過し、全体的に老朽化が進行しており、給排水設備や壁面・屋上防水などに関わる不具合が頻発しています。
方針	○老朽化が著しい市役所は、公共サービス提供の拠点施設として、建替えも視野に入れた新しい時代の市役所のあり方について検討します。 ○朝倉駅周辺整備計画との連携についても併せて検討し、快適で利便性の高い施設の実現に向けて検討します。

出典：知多市公共施設等総合管理計画（H29. 2）

3-2. 朝倉駅周辺整備計画調査検討会議

(1) 学識経験者、コミュニティ、各種団体等の意見

1) 朝倉駅周辺整備計画調査検討会議の開催

- ◇ 本構想のベースとなる基本的な方向性を提示

平成 28 年 10 月から 5 回にわたり、学識経験者、コミュニティ代表、交通事業者、各種団体及び行政機関の構成員からなる朝倉駅周辺整備計画調査検討会議を開催しました。平成 29 年 8 月には、同会議から調査検討報告書が提出され、本構想の策定に向けた基本的な方向性が示されました。（参考資料（1）、朝倉駅周辺整備計画調査検討会議）



3-3. 朝倉駅周辺整備計画に関するワークショップ

(1) 市民、利用者等の意見

1) 職員ワークショップの開催

◇ 多様な市民ニーズに応える、複合化された目的地

平成 29 年 7 月、2 回にわたり、市の若手・中堅職員によるワークショップを開催しました。若い世代ならではの視点で多様なアイデアが提案されました。

■ワークショップの意見概要

誰に使ってもらおう？ターゲットは？ = 市民

- 市民（近隣住民、高齢者、主婦、学生、家族連れ）
- 通勤通学などで日常的に朝倉駅を利用している人

目指すべきまちづくりの考え方は？ = 目的の複合化

- 「駅前＝鉄道利用」だけでなく、複数の目的地を整備することで、市民や駅利用者の生活の一部として寄ってもらえる場所にする
- 計画対象地区北側の既存施設（スポーツ施設等）への来訪者を取り込む工夫
- 時代の変化に対応できる柔軟なまちづくり
- 無料で滞在できる場所（広場、公園）に人を集めることで、商業的なにぎわいにつながる仕組みづくり



2) 市民ワークショップの開催

◇ 市民が誇りに思える、人にやさしいにぎわいのまち

平成 29 年 9 月から 3 回にわたり、知多市在住または在勤・在学の方 42 名による市民ワークショップを開催しました。市民や利用者からは、次のようなまちづくりの考え方が提案されました。(意見の詳細は巻末の参考資料(2)、市民ワークショップに掲載)

■ワークショップの意見概要

便利な駅前のにぎわい空間

- 市民の生活利便性を高め、余暇を充実させる商業・業務機能が集積されたまち
- 開放感があり知多市のシンボルとなる駅前広場
- 雨に濡れずに移動できる歩行者動線、夜間でも安心して歩ける十分な照明
- 使いやすい公共交通と十分な駐車場

(まちの利用イメージ)

- ・子育て世代のママたちがランチやお茶を楽しんでいる
- ・学校帰りの学生がフリースペースで友達としゃべったり勉強したりしている
- ・仕事帰りのサラリーマンが同僚と一緒にお酒を楽しんでいる

緑あふれるくつろぎとにぎわいの空間

- 樹木、季節の花などが配置されたショッピングモール(複合商業施設)
- さまざまなイベントやマルシェ[※]など多目的に利用できる芝生広場

(まちの利用イメージ)

- ・木陰でお昼寝をしたり、読書をしたりしている人がいる
- ・ショッピングモールで家族連れがのんびりと買い物や食事を楽しんでいる
- ・マルシェが開催され、地元の新鮮な野菜などを求める人でにぎわっている

歩いてくらすゆとりのまち

- 駅、市役所、飲食店、交流広場などにアクセスしやすいゆとりのある住環境

※ マルシェ…フランス語で市場を意味し、イベント型のおしゃれな市場をイメージ



3. 計画対象地区のポテンシャル分析と市民ニーズ等

3-4. ポテンシャル分析と市民ニーズのまとめ

ポテンシャル分析の結果と有識者会議、市民ワークショップ等を踏まえ、計画対象地区周辺での開発ポテンシャルについて次のとおりまとめます。

機能	ポテンシャル分析と事業者ヒアリングの結果	朝倉駅周辺整備計画調査検討会議の意見
住宅	<ul style="list-style-type: none"> ○ 住宅都市（ベッドタウン）としての傾向が強い ○ 通勤通学による市外への流出が多く、鉄道の利便性が高い計画対象地区は、住宅機能の需要が見込まれる 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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をアピールするとよい
商業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 近隣市町と比較して、市内の商業施設は規模が小さく数も少ないため、購買客は市外へ流出し、需要に対応したサービスが不足 ○ 広域型店舗（商圏約 20km）及び地域型店舗（商圏約 10km）は、既に近隣市町に立地 ○ 市内における市民一人あたりの小売販売額は近隣市町と比較して極端に低い 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 駅前への商業施設の出店は面積不足で困難であり、道路付きがよく面積が大きい北街区が望ましい ○ 商業施設の出店により、にぎわいの創出を図るほか、事業者からの借地料等も期待できる ○ 知多市の物産品等に係わる情報を発信し、全国的な視野で、地域情報を交換・発信できるような機能の導入を図るべきである ○ 他にはない魅力ある商業施設の誘致を目指し、事業者の進出意欲が促されるような施策を検討することが望ましい ○ 買い物するだけでなく散歩に立ち寄っても楽しく過ごせる空間づくりが望ましい
業務	<ul style="list-style-type: none"> ○ 市内の第3次産業の事業所数、従業者数は年々減少 ○ 名古屋駅周辺の開発に伴うオフィス供給の急増等で、名古屋市全体の空き室率が増大 	
宿泊	<ul style="list-style-type: none"> ○ 愛知県全体として宿泊者数や宿泊稼働率も伸びており、今後、中部国際空港のターミナルの増設やリニア中央新幹線の開通による広域交流人口が増加すると予測 ○ 近隣市町に比べ客室数が少なく、増加が予想される宿泊者への対応が不可能 	<ul style="list-style-type: none"> ○ この地域には大きな企業やスポーツ施設があるものの、宿泊施設が不足している ○ 朝倉駅周辺での宿泊特化型ホテルの新設に関しては、需要が見込まれる
交流	<ul style="list-style-type: none"> ○ 今後、中部国際空港のターミナルの増設やリニア中央新幹線の開通により広域交流人口が増加すると予測 ○ 西知多道路の整備等による広域交流人口が増加すると予測 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中街区には高齢者を始め、全ての市民が気軽に憩い・交流できるような機能を導入する必要がある
公共	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共施設等総合管理計画において、老朽化が著しい市役所の建替え検討が掲げられている 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 市役所の移転は、老朽化によるものであるため、今回の再開発と時期が同じになると、事業効率がよい ○ 多くの市民が利用する場所であるため、駅前への建替えがよい ○ 朝倉駅周辺の再開発は市役所の建替え事業が肝である ○ 計画対象地区は埋立地であるため、地盤が弱いのではと不安に思う人もいると思う

3. 計画対象地区のポテンシャル分析と市民ニーズ等

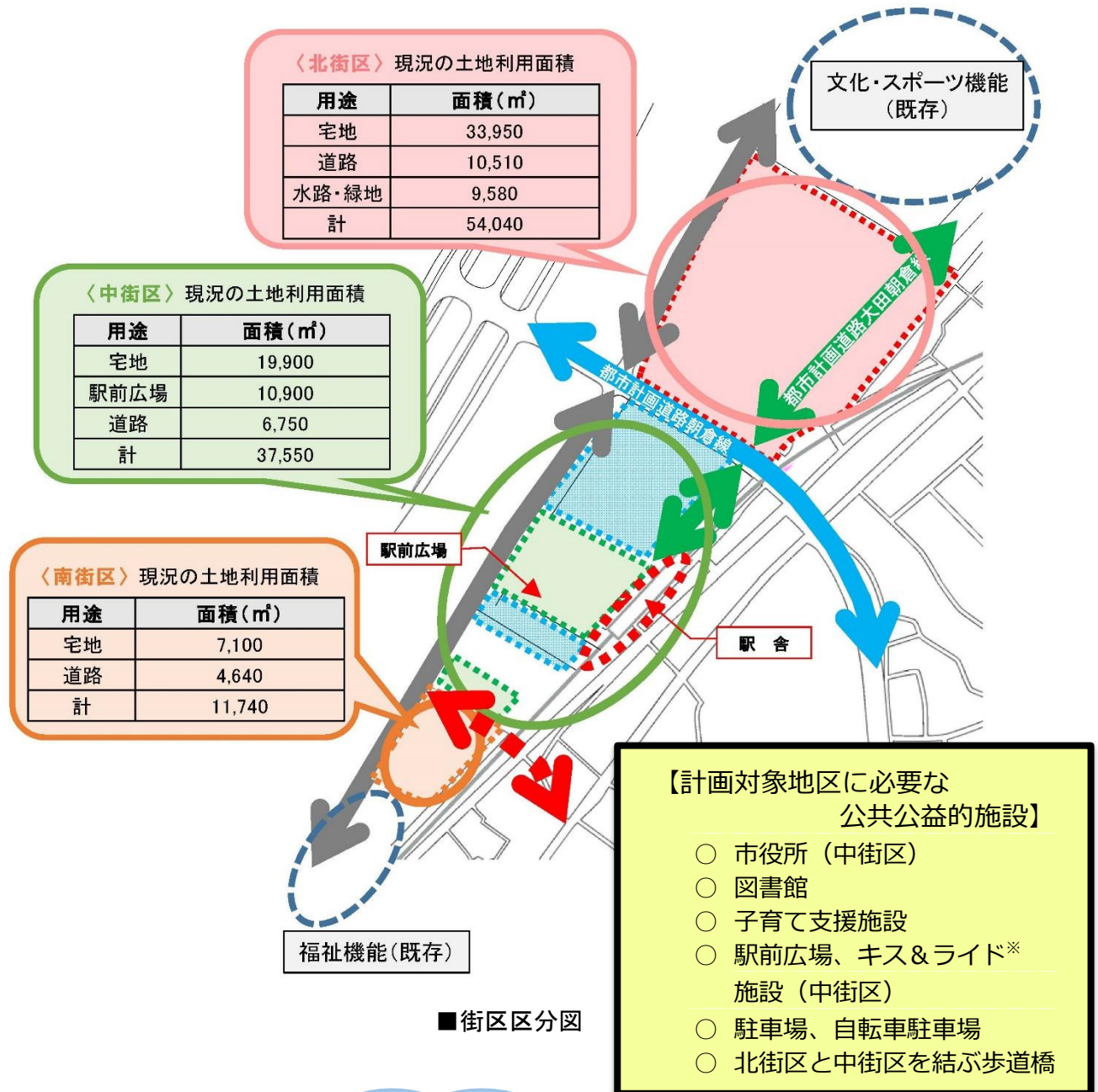
機能	市民ワークショップ等の意見	整備の考え方
住宅	<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市機能が集まった便利なまちなかで歩いて生活したい ○ 自然を感じながら家族や友達とゆっくりしたい ○ 子どもがのびのび遊べる場所がほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 緑にあふれ、快適でゆとりのある居住空間が望ましい ○ 夜間や雨天時も安心して駅まで行き来できる動線確保が望ましい
商業	<ul style="list-style-type: none"> ○ カフェ、フードコート、居酒屋などがほしい ○ コーヒーを飲みながら読書ができるブックカフェがほしい ○ 広場などでピクニックやフェス、BBQがしたい ○ 産直やマルシェなど、地元で採れた新鮮・安心な野菜などを購入したい ○ フリーマーケットや手作り雑貨市などのイベントをやりたい ○ 規模の大きな商業施設で、おしゃれや買い物を楽しみたい ○ 日常生活のついでに買い物したい ○ 利用しやすい駐車場がほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ○ アクセス性に優れ、広い面積が確保できる場所が望ましい ○ 単に買い物だけでなく、飲食や読書、交流など、利用者の多様なニーズに応えられる複合的な商業施設が望ましい ○ 安全な歩行者動線が確保され、開放的な雰囲気で購入物を楽しめる空間が望ましい ○ 企業による商業施設だけでなく、個人事業者や地元農家などが気軽に出店できる芝生広場のようなスペースの確保が望ましい
業務	<ul style="list-style-type: none"> ○ 子どもを預かってもらって働きたい ○ 学校帰りにバイトをしたい 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 業務機能単独での配置は難しいが、商業機能の誘致に合わせ、多様な雇用の場を創出することが望ましい
宿泊	<ul style="list-style-type: none"> ○ イベントに使えるホテルや宴会場がほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 利用者の多くは、公共交通機関を利用することが想定されるため、駅に近い場所が望ましい ○ 宿泊しない市民や来訪者も利用できる飲食店等も併設することが望ましい ○ 臨海部の企業ニーズ等も勘案し、多目的に利用できるホールを整備することが望ましい
交流	<ul style="list-style-type: none"> ○ 家族や友人、ときには一人でのんびりとした時間を過ごしたい ○ 学校帰りの若者の居場所として使いたい ○ 趣味を発表する場がほしい（音楽、アートなど） ○ 子育てママが親子で集まれる場がほしい ○ 世代間交流など、色々な話をしたい ○ SNS 映えするシンボルがほしい ○ 無料のスペースや Free Wi-fi がほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 駅前広場や商業空間等を活用した交流の場の創出が望ましい ○ 自由に入出りでき、お金をかけずに長時間滞在できるスペースの確保が望ましい ○ 子育て世代や高齢者などにも配慮した施設・空間の整備が望ましい ○ 知多市らしさを表現し、待合わせ場所になるようなシンボルの整備が望ましい
公共	<ul style="list-style-type: none"> ○ 学校帰りに立ち寄り、勉強する場所として使いたい（飲食可能） ○ 駅に近く便利な場所で、いつでも、だれでも自由に使える場所がほしい ○ 都市機能が集まった便利なまちなかで歩いて生活したい（再掲） ○ 子どもを預かってもらって働きたい（再掲） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 駅に近く、利便性が高いため、市民の交流を促進する場所の確保が望ましい ○ 市民が自由に使える、新たな交流を促す機能の複合化が望ましい ○ 子どもを安心して預け、働きに行ける保育施設を整備することが望ましい ○ 強固な地下地盤に杭を打ち込み建物崩壊を防止するなど、十分な対策を進める



4. 街区分と街区イメージ

4-1. 計画対象地区の街区分

ポテンシャル分析と市民ニーズを踏まえ、朝倉駅西側の市有地（約 10ha）である計画対象地区を、現市役所が位置する北街区、駅前広場や駐車場となっている中街区、旧保健センターがある南街区の3街区に分け、必要な施設を定めます。



※ キス&ライド…鉄道を利用する場合に、駅まで自家用車で送迎してもらう方法

4-2. 計画対象地区の街区イメージ

4-1. 朝倉駅周辺地区の街区分に基づき、ポテンシャル分析や市民ニーズを踏まえ、各街区のイメージを次のように定めます。

(1) 北街区

- 商業・交流にぎわいゾーンとして、商業機能を中心に、文化・娯楽等の多様な機能の集積を図る街区とします。
- 北側の文化・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します。

- 多くの市民が集い・楽しめる、商業・にぎわいの創造
- 快適な憩い・くつろぎの空間の創出
- 全ての人が円滑に来訪できる、優れたアクセス性の確保

(2) 中街区

- 市役所などの行政機能や駅利用者のための商業機能が複合したシビックコアゾーン（官民複合地区）として、駅前広場等の優れた交通結節機能を活かした、計画対象地区の中核的役割を担う街区とします。
- 行政機能（市役所等）及び交通結節機能（駅前広場等）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の形成を図ります。

- 生活利便の向上とにぎわいの創出
- 安全で快適な交通結節点の創造
- 優れた回遊性と滞留空間の確保

(3) 南街区

- 住宅ゾーンとして、優れた交通結節機能や北街区、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とします。
- 北街区、中街区の開発による生活利便性の向上を背景に、市外からの転入者を呼び込めるような魅力の高い定住拠点を形成します。

- 生活利便性の高い住環境の創造
- 良質で快適な居住空間の創出



5. 街区別整備方針

5-1. 北街区の整備方針

上位関連計画やポテンシャル分析などから、北街区の役割、基本方針、整備方針を次のように定めます。

朝倉駅周辺の上位計画における位置付け

駅を核にした利便性の向上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

【ポテンシャル・市民ニーズ】

- 商業だけでなく、地域の物産品販売等の交流機能との複合化が望ましい
- 人が集まり、にぎわいの的になる商業施設、文化、娯楽施設等の導入が望ましい

【現況・課題】

- 市役所及び北側の勤労文化会館、市民体育館といった公共施設が集積
- 緑地の利用は少なく、にぎわいが乏しい

北街区の役割

商業機能を中心に、文化・娯楽等
多様な機能の集積を図る街区

北街区の基本方針

北側の文化・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

北街区の整備方針

北街区は、商業機能を中心に、北側の文化・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

商業・交流・にぎわい拠点を形成します。

多くの市民が集い・楽しめる 商業・にぎわいの創造

- 買い物サービスの充実
- 北側の文化・スポーツ施設と連携したサービス
- 文化・娯楽等、市民の多様なニーズに対応した施設の導入

全ての人が円滑に来訪できる 優れたアクセス性の確保

- 車のアクセスの確保
- バスのアクセスの確保
- 街区内外の歩行者動線の充実

快適な憩い・くつろぎの 空間の創出

- 緑を活かした優れた景観
- ゆとりのある歩行者スペース（滞留、休憩施設）
- 誰もが快適に過ごせるユニバーサルデザインの空間

北街区

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



5. 街区別整備方針

(1) 北街区の導入機能と施設のイメージ

導入機能と施設のイメージは次のとおりです。

■北街区の導入機能、施設のイメージ

導入機能	導入機能のイメージ	施設のイメージ
複合商業機能	○ 3 街区中最大の面積を活用した商業機能を核に、隣接する文化・スポーツ施設と連携し、多くの市民が集い・楽しめる、にぎわいとくつろぎの空間	○ 飲食・物販 ○ メディカルモール 等
文化機能	○ 飲食・物販、文化・スポーツ、アミューズメント、医療といった生活利便性の高い商業交流拠点 ○ 図書館は、コーヒーを飲んだり、飲食したりできるアミューズメントのひとつとして、にぎわいに寄与する	○ 図書館 ○ カルチャーセンター 等
広域圏に向けた情報発信機能	○ 商業機能に合わせて、地域の物産品等に係わる情報を発信し、全国的な視野で、地域情報を交換・発信する	○ 地域の物産・交流コーナー 等
休憩機能	○ 市民が快適に交流し、憩えるように、緑を活かした優れた景観やゆとりある歩行者空間（滞留広場、休憩スペース等）を積極的に確保する	○ 公園 ○ 広場 ○ オープンスペース 等
駐車場・自転車駐車場等の交通結節機能	○ 円滑な駐車環境に配慮した駐車容量を確保する ○ 北街区と中街区を安全に移動できる歩行者通路などを確保する	○ 中街区で不足する駐車場を整備 ○ 歩道橋 等

※事業実施にあたっては、関係者の意向も踏まえ、上記以外の施設の配置についても、整備方針の考え方に沿った施設は、整備を図ることとします。

(2) まちのデザインイメージ



■商業施設と休憩施設のイメージ



■図書館のイメージ



5-2. 中街区の整備方針

上位関連計画やポテンシャル分析などから、中街区の役割、基本方針、整備方針を次のように定めます。

朝倉駅周辺の上位計画における位置付け

駅を核にした利便性の向上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

【ポテンシャル・市民ニーズ】

- 歩行者が安全・快適に滞留できる空間が求められている
- 市役所建替えの立地ポテンシャルが高い
- 憩い・交流の場のニーズがある

【現況・課題】

- 駅前広場を中心に駐車場、自転車駐車が設置されている
- 駅西側にある駅前広場の乗降利用が多い

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、
計画対象地区の中核的役割を担う街区

中街区の基本方針

駅前広場等の優れた交通結節機能と一体となって、
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

中街区の整備方針

中街区は、駅前広場等の優れた交通結節機能と一体となって、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します。

- 市役所等行政サービスの充実
- 駅前ならではの飲食・物販等利便施設の導入
- 市民、来訪者が交流できる場づくり

優れた
回遊性と
滞留空間の
確保

生活利便性の
向上と
にぎわいの
創出

安全で快適な
交通結節点の
創造

- 誰もが快適に過ごせるユニバーサルデザインの空間
- 安全で快適に移動できる歩行者動線の確保
- 知多市の“顔”にふさわしい景観を演出
- 市民と来訪者がともに楽しみ、憩える広場空間の確保

- 合理的な駅前広場の再配置による交通渋滞の緩和
- バスとタクシー、一般車の安全で円滑な交通動線
- 歩車分離による安全安心な歩行者動線

中街区

計画対象地区の**中核的役割**を担うとともに、**知多市の玄関口**にふさわしいにぎわいを形成



5. 街区別整備方針

(1) 中街区の導入機能と施設のイメージ

導入機能と施設のイメージは次のとおりです。

■中街区の導入機能、施設のイメージ

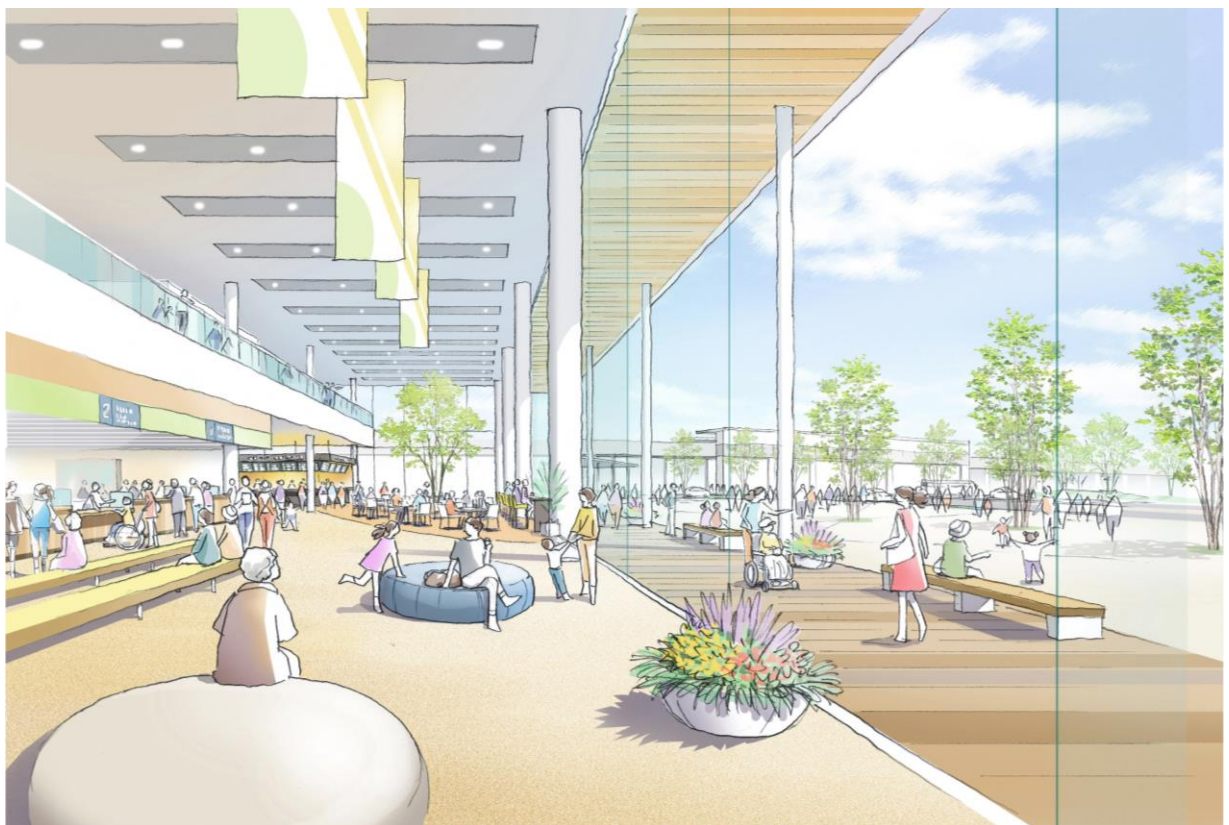
導入機能	導入機能のイメージ	施設のイメージ
公共機能	○ 北街区にある老朽化した市役所の建替え地として、市民サービスの向上に資するとともに、高齢者も含めた全ての市民が憩い・交流できるような快適で、利便性の高い空間を確保する	○ 市役所（本庁舎機能）
商業機能	○ 駅利用者が利用しやすい飲食、コンビニ、子育て支援施設など、多様なニーズに対応し、利便性を増進する	○ 公共施設や駅利用者ターゲットとした飲食・物販、その他商業施設
子育て支援機能		○ 子育て支援施設
宿泊機能	○ 臨海部の企業活動や観光需要に対応した、来訪者向けのサービス	○ ホテル
駐車場・自転車駐車場等の交通結節機能	○ 現況駐車場規模を踏まえて駐車場・自転車駐車場を確保する	○ 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 ※パーク&ライドとは、鉄道駅やバス停まで自家用車で行き、駅やバス停の周辺の駐車施設に駐車して、公共交通に乗り換えて目的地に向かう移動方法
駅前広場	○ 開発に合わせて駅前広場の見直しを図り、安全で快適な交通環境を整備 ○ 観光客・市民が集い、にぎわいを形成する交流空間を創出	○ 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

※事業実施にあたっては、関係者の意向も踏まえ、上記以外の施設の配置についても、整備方針の考え方に沿った施設は、整備を図ることとします。

(2) まちのデザインイメージ



■ 駅前や市役所付近のイメージ



■ 市役所建屋内のイメージ



5-3. 南街区の整備方針

上位関連計画やポテンシャル分析などから、南街区の役割、基本方針、整備方針を次のように定めます。

朝倉駅周辺の上位計画における位置付け

駅を核にした利便性の向上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

【ポテンシャル・市民ニーズ】

- 駅至便でマンションの立地ポテンシャルは高い
- ベッドタウンとしての傾向が強い
- コンパクトシティ※でくらしたいというニーズがある
- 自然あふれる公園・広場のニーズがある

【現況・課題】

- 旧保健センター跡地の活用が未定
- 鉄道東側からのアクセスが困難

※ コンパクトシティ…
くらしに必要な諸機能
が集積したまち

南街区の役割

優れた交通条件（交通結節機能、広域的な道路へのアクセス）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めるような魅力の高い、知多市の新たな定住拠点を形成

南街区の整備方針

優れた交通条件（交通結節機能、広域的な道路へのアクセス）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、南街区は市外からの転入者を呼び込めるような**魅力の高い定住拠点**を形成します。

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（市内及び産業道路等への移動利便性）

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
- 安全安心に子ども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

南街区

市外から人を呼び込めるような**新たな定住拠点**



5. 街区別整備方針

(1) 南街区の導入機能と施設のイメージ

導入機能と施設のイメージは次のとおりです。

■南街区の導入機能、施設のイメージ

導入機能	導入機能のイメージ	施設のイメージ
居住機能	<ul style="list-style-type: none">○ 優れた交通条件を背景にして、市外からの転入者を呼び込めるような魅力の高い定住拠点の形成を目指す	<ul style="list-style-type: none">○ 駅、産業道路に近く、優れた交通条件に恵まれた都市型集合住宅（マンション等）
休憩機能	<ul style="list-style-type: none">○ 自然があふれ、のんびりくつろぐことができる公園・広場の整備○ 子どもがのびのびとできる場所の確保○ 高齢者や障がい者が安心してくつろげる場所の確保	<ul style="list-style-type: none">○ 公園・広場

※事業実施にあたっては、関係者の意向も踏まえ、上記以外の施設の配置についても、整備方針の考え方に沿った施設は、整備を図ることとします。

(2) まちのデザインイメージ



■住宅街のイメージ



6. 交通計画

6-1. 道路

(1) 道路網の現況・課題

計画対象地区の道路網における現況と課題は次のとおりとなっています。

現況

●朝の通勤ラッシュ時における市役所南交差点付近の渋滞

- 朝倉駅、西知多産業道路（朝倉IC）、臨海部企業に向かう通勤交通等が市役所南交差点に集中しています。
- 朝倉駅周辺で鉄道と立体交差している東西方向の道路が、都市計画道路朝倉線にほぼ限定されており、その他の東西方向の道路が不足しています。
- 正規の乗降場以外でのキス&ライドが非常に多く、道路交通の安全性、円滑性を阻害しています。

●南街区の道路サービスの立ち遅れ

- 南街区にアクセスできる主な道路は堤防道路だけであるため、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があります。

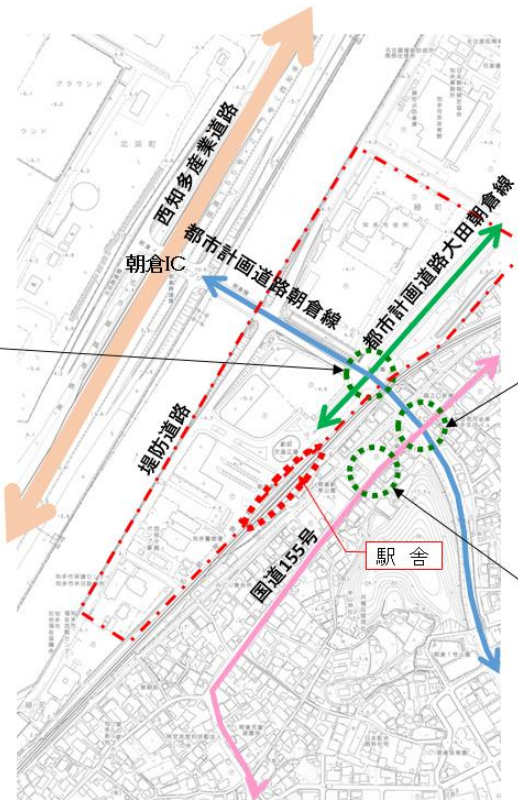
課題

- 市役所南交差点付近の交通負荷軽減を図ることが必要

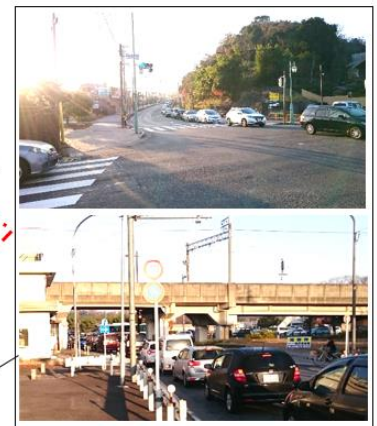
- 南街区へのアクセス向上が必要



市役所南交差点の渋滞状況



■道路の現況と課題



朝倉線の渋滞状況



国道155号の渋滞状況



6. 交通計画

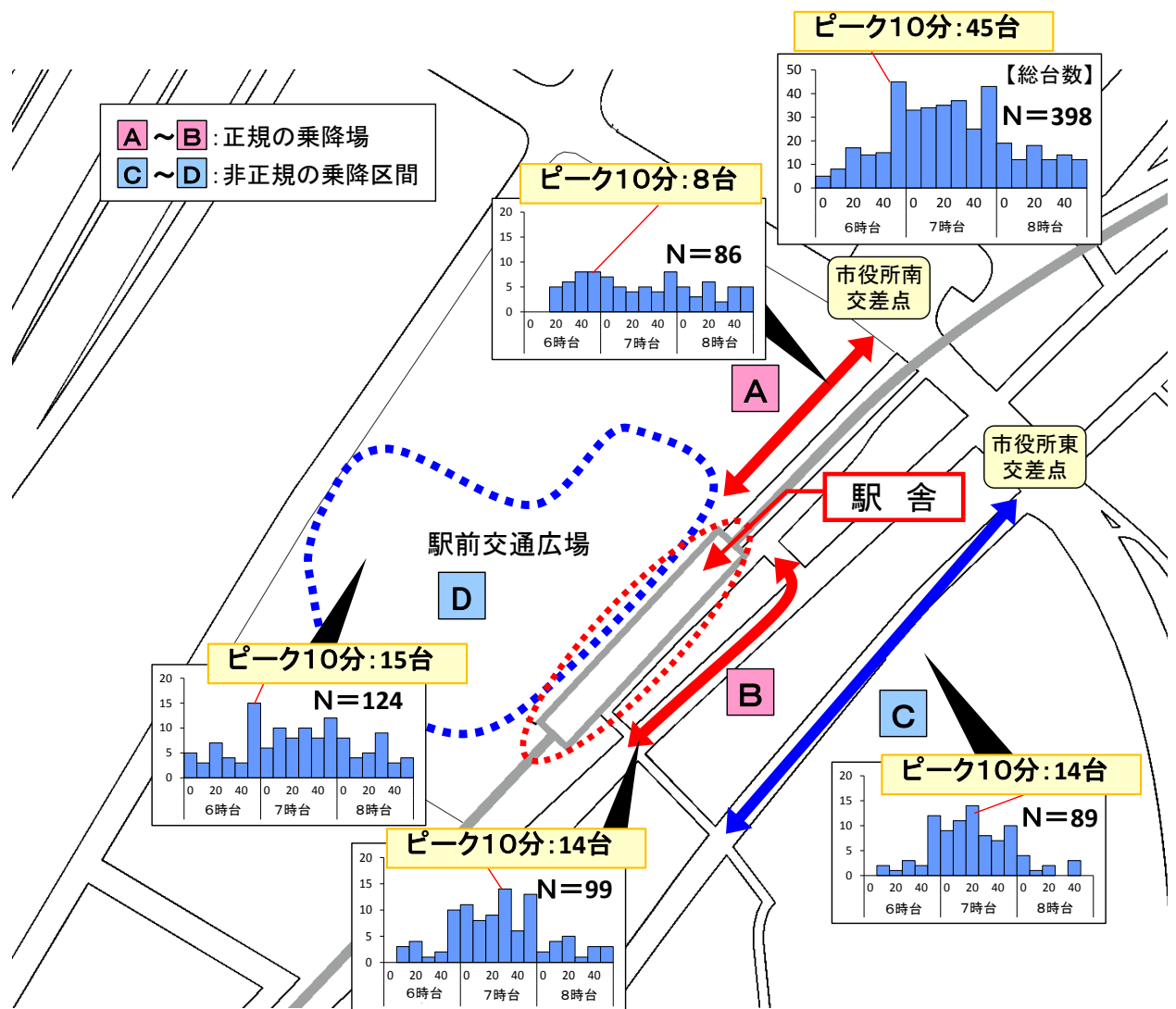
【参考】 駅周辺の朝のキス&ライド需要について

■ キス&ライド需要の現状

キス&ライド需要は、午前6時台後半から7時台にかけて多く、特に午前6時50分～7時00分の間に非常に多くの需要（45台）が集中しています。

市役所南交差点等の渋滞により、非正規の乗降区間でのキス&ライドが非常に多く、道路交通安全性、円滑性を阻害しています。

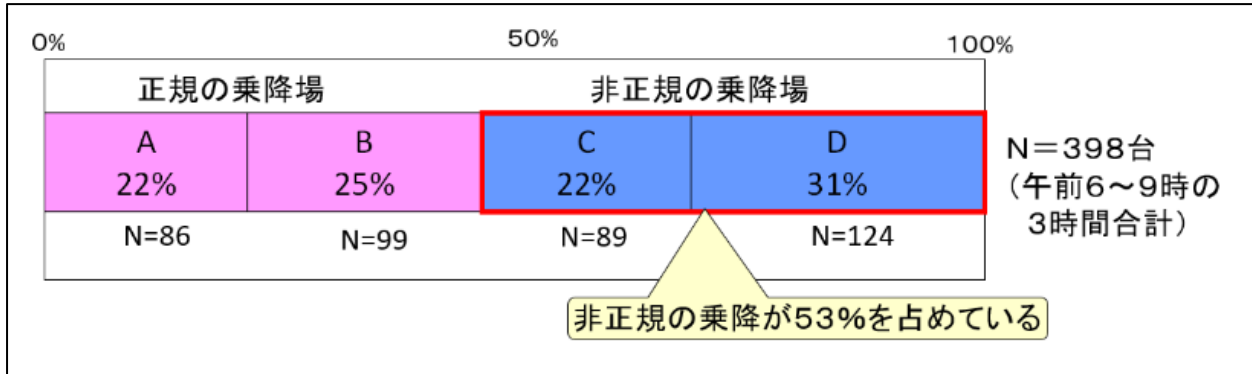
非正規の乗降区間でのキス&ライドは総需要の約53%と高く、過半数を上回っており、駅利用者の利便性向上及び市役所南交差点付近の交通負荷軽減のためにも、安全で円滑なキス&ライド施設が必要です。



資料：交通実態調査より
(平成29年7月4日(午前6時～9時)実施)

■ 調査地点別キス&ライド需要の時間変動

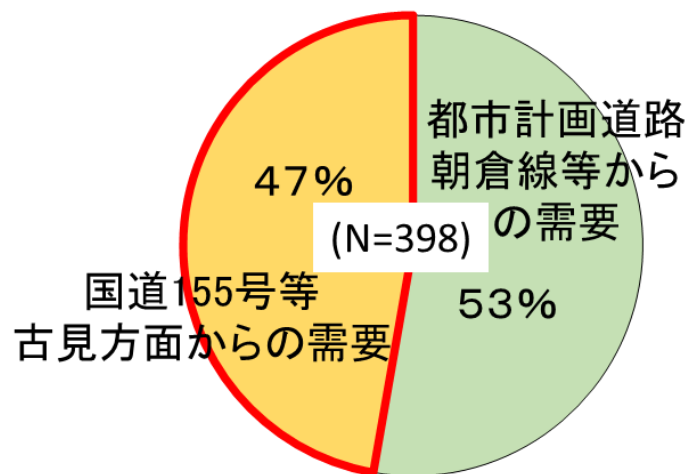
■乗降位置別のキス&ライド需要



■方面別のキス&ライド需要

方面	キス&ライド需要	備考
国道155号等古見方面からの需要 ※東西連絡道路利用によるアクセス ※ポンプ場の敷地を活用したキス&ライド施設で対応	188台 (47%)	調査区間 B、C
都市計画道路朝倉線等からの需要 ※駅前広場内の一般車乗降場で対応	210台 (53%)	調査区間 A、D

※キス&ライド需要は、午前6時から9時までの3時間の需要



(2) 道路網の整備方針

1) 整備方針

道路網の整備方針は、課題から、次のように考えます。

■ 東西連絡道路の改良

南街区付近の狭小な東西連絡道路を拡幅し、駅前広場と国道 155 号までの円滑な連絡を確保することにより、市役所南交差点付近の交通負荷を軽減し、南街区の道路サービスを向上します。(次ページ (ア))

■ 西部中継ポンプ場の敷地を活用したキス&ライド施設（ポンプ場ロータリー）の整備

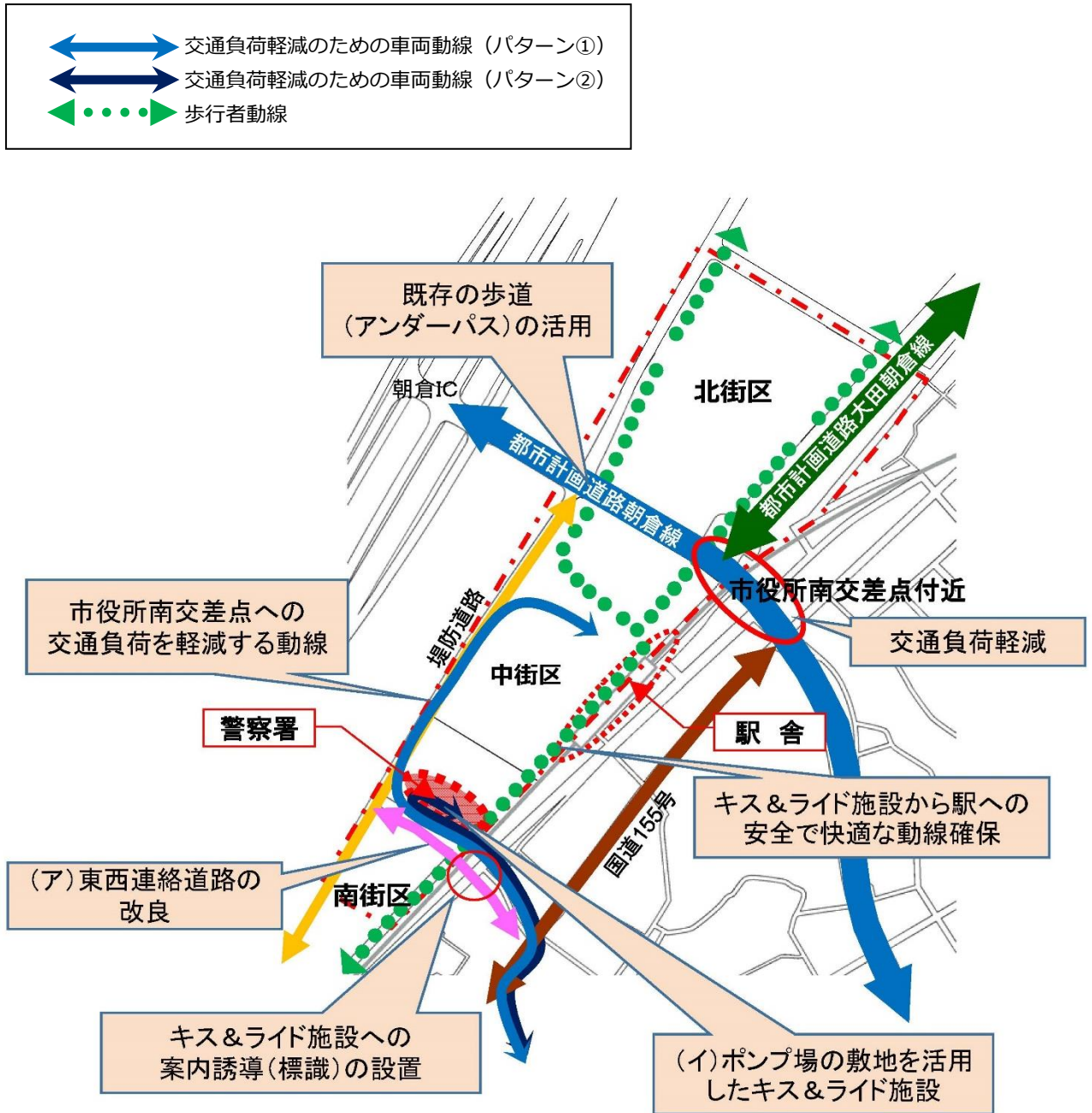
駅周辺の朝の交通量調査から、駅への送迎需要の約半数近くが古見方面からであるため、東西連絡道路の改良により、同方面からの送迎は、市役所南交差点付近を経由せずに駅前広場を利用することになります。

このため、朝夕のピーク時は、駅前広場に交通が集中し、渋滞が予想されるため、既存の西部中継ポンプ場の敷地を活用したキス&ライド施設を設けます。(次ページ (イ))



2) 交通動線計画

計画対象地区周辺の交通動線は、東西連絡道路の改良により、市役所南交差点付近の交通負荷を軽減します。また、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、安全な動線を確保します。



■ 交通動線計画図

6-2. 駐車場・自転車駐車場

(1) 駐車場・自転車駐車場の現況・課題

駐車場及び自転車駐車場の現況と課題は次のとおりとなっています。

現況

●有効な土地利用がされていない

- 駐車場と自転車駐車場しかなく、駅前にふさわしいにぎわいが形成されていません。
- 駐車場は、市役所駐車場と駅前有料駐車場を合わせて約 790 台の駐車が可能です。
- 自転車駐車場は、第 1 から第 3 駐車場を合わせて約 600 台の駐車が可能です。

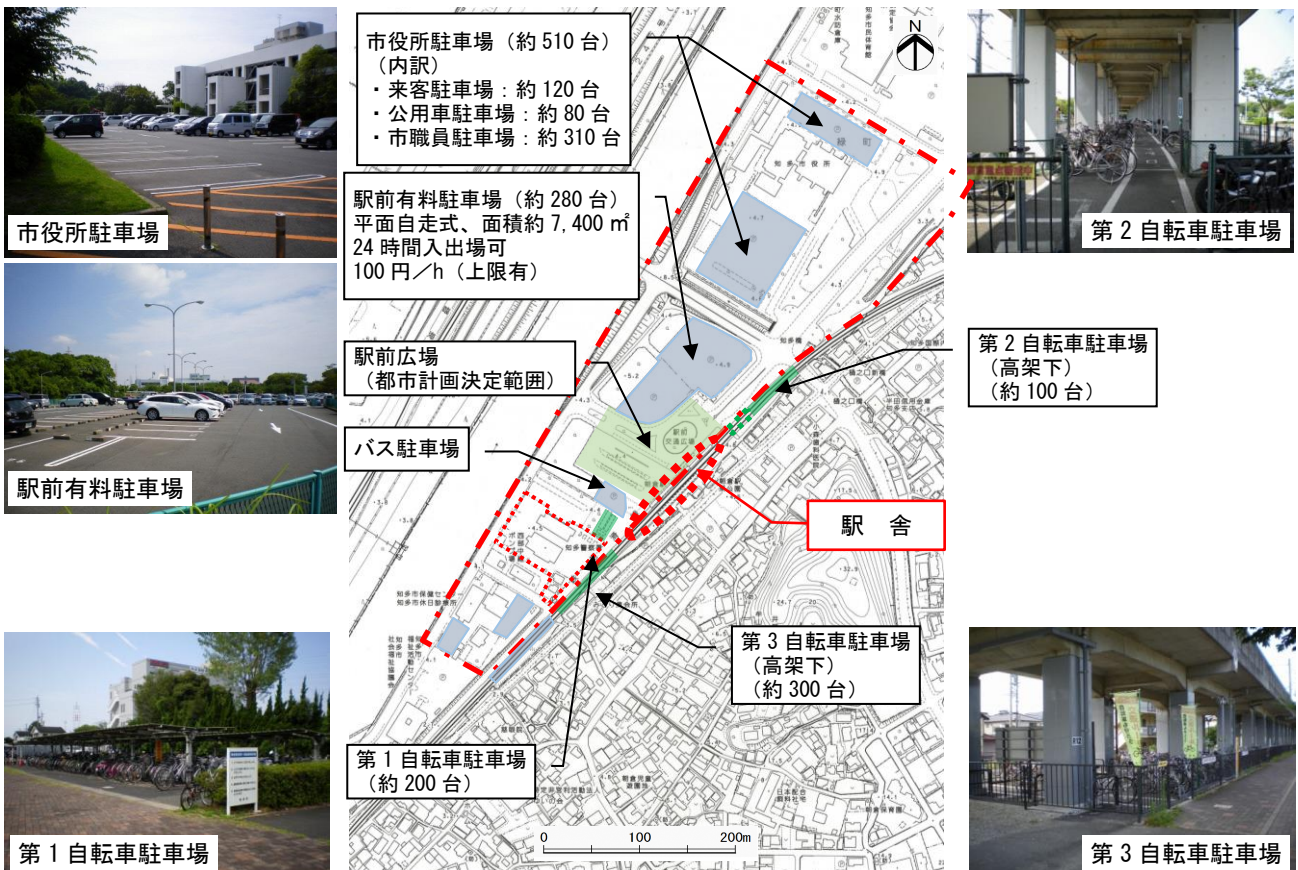
●駅前広場整備に伴う第 1 自転車駐車場の廃止

- 駅前広場整備に伴い第 1 自転車駐車場が廃止されます。

課題

- 土地の高度利用が必要
- 引き続き円滑な駐車環境の維持が必要

- 廃止する第 1 自転車駐車場の駐車台数の確保が必要



■現況・課題図

(2) 駐車場・自転車駐車場の整備方針

駐車場・自転車駐車場の駐車台数については、計画対象地区全体で現況の駐車台数を確保することを基本とします。

1) 整備方針

○駐車場の整備方針

土地の高度利用を図りながら、現況の駐車台数を確保します。

街区	駐車場	現況駐車台数
北街区	市役所駐車場（平面）	約 510 台
中街区	駅前有料駐車場（平面）	約 280 台
南街区	—	—
合計	約 790 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、廃止する第1自転車駐車場の現況台数を駅周辺で確保します。

	収容能力	現況駐車台数
第1自転車駐車場 （※廃止）	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 台分
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する



6. 交通計画

6-3. 駅前広場

(1) 駅前広場の現況・課題

駅前広場の現況と課題は次のとおりとなっています。

現況

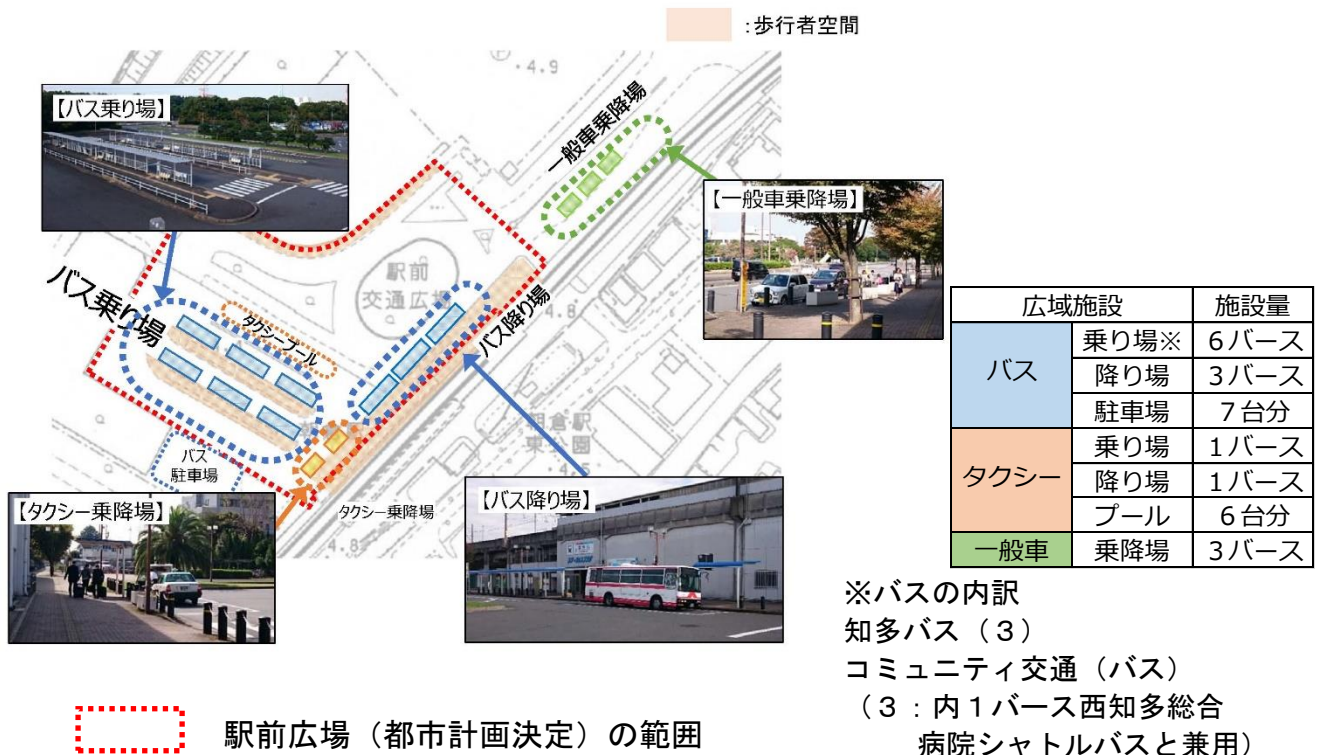
- 現在の駅前広場は、ほとんどがバス、タクシー等の乗降場及びロータリーなどの交通施設により構成されています。
- 市民が集い・憩うことができ、歩行者が安全・快適に滞留する空間が不足しています。

- 現在の駅前広場は、公共交通と一般車の停車場所は分かれています、ロータリーは共有しています。

課題

- 環境広場（歩行者滞留空間）の導入を考慮した交通結節施設の検討が必要

- 一般車、公共交通の安全な動線の確保が必要
- 交通需要に対応した施設量の見直しによる駅前広場整備が求められている



【駅前広場の都市計画決定の概要】

名称：名鉄朝倉駅前広場

面積：9,000 m²

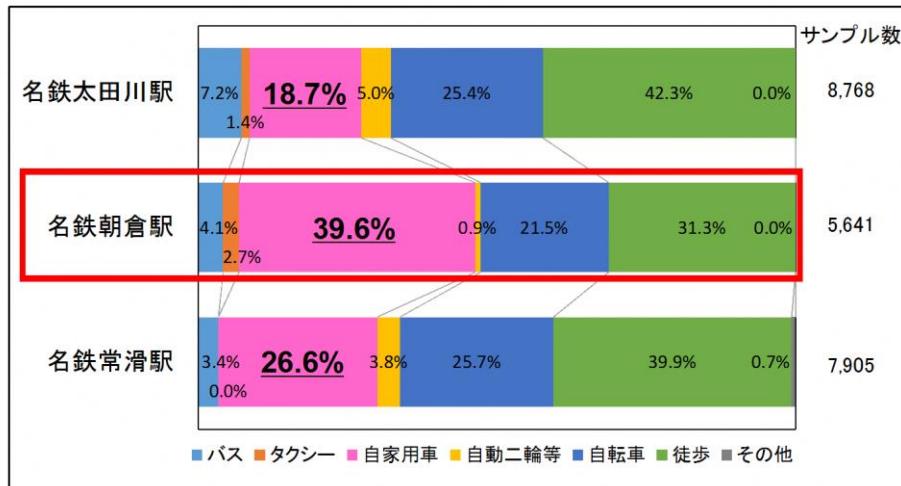
（都市計画決定 昭和53年）

■ 現況・課題図

(2) 現在の駅利用状況

1) 駅利用者の交通手段

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

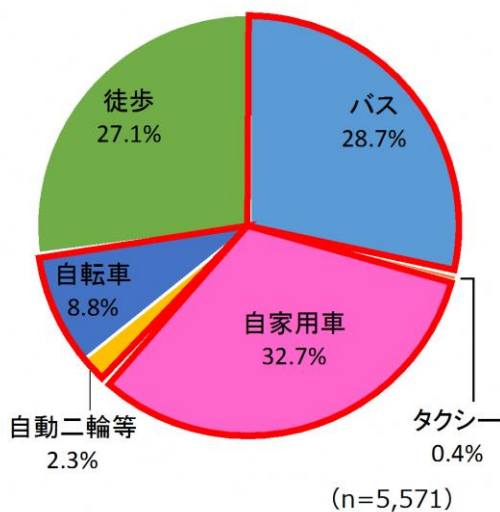


資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

■ 駅までの交通手段の比較

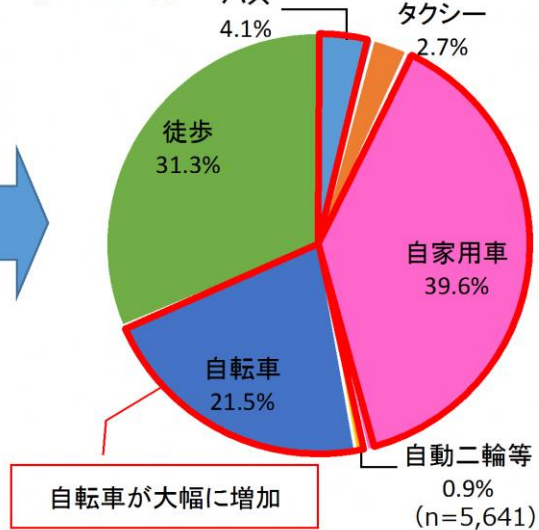
朝倉駅までの交通手段は、この30年でバス利用が大幅に減少し、自家用車、自転車が増加しており、特に自転車の利用割合は2倍以上になっています。

【1981年】



資料：第2回中京都市圏パーソントリップ調査

【2011年】



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

■ 朝倉駅までの交通手段の変化

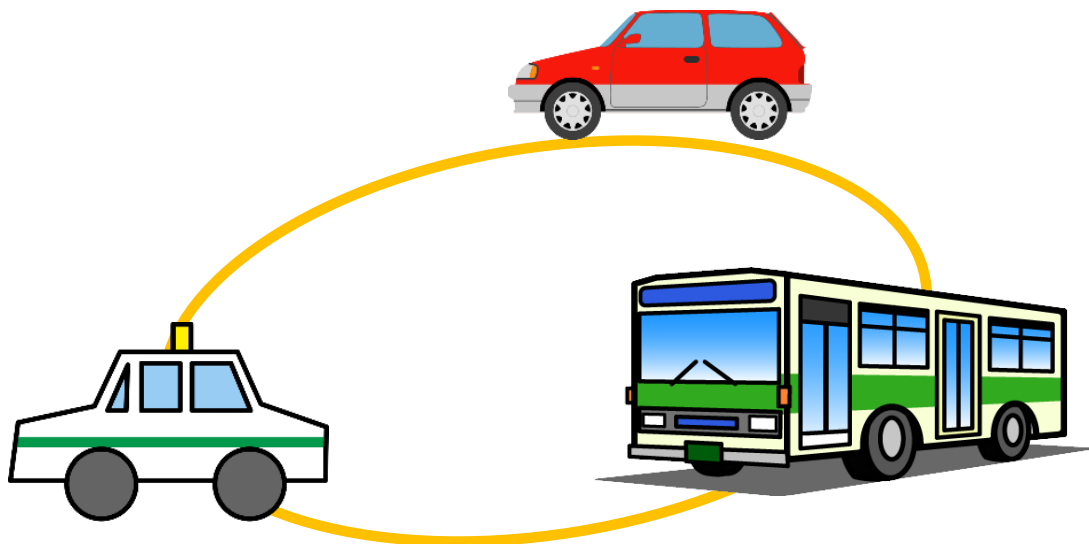
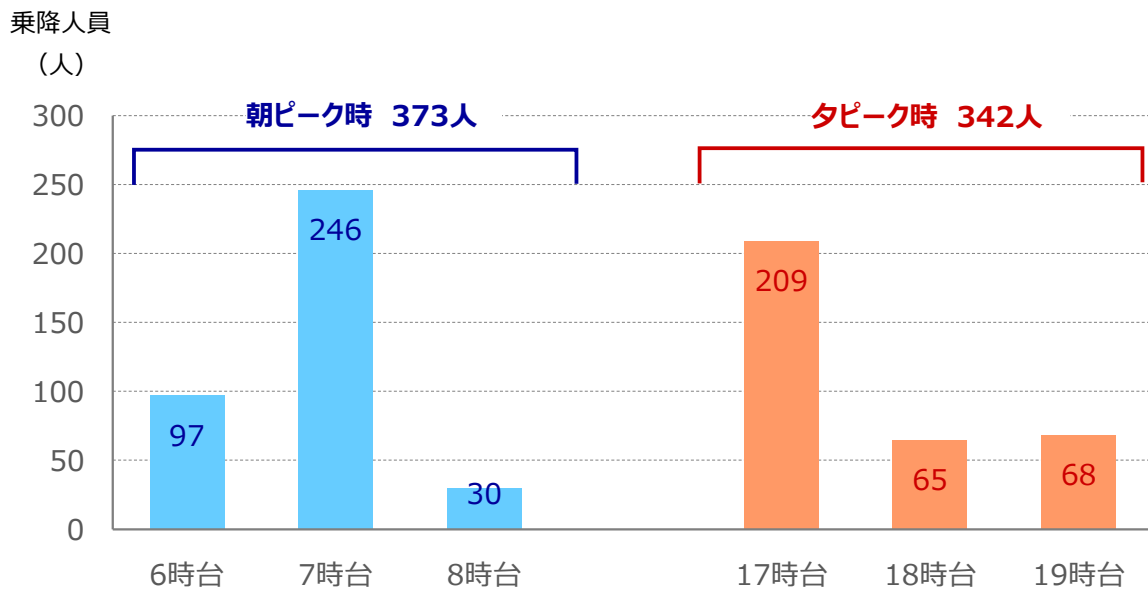


6. 交通計画

2) 企業送迎バスの実態

時間帯別の送迎車乗降人員は次のとおりで、7時台、17時台に集中しています。

■時間帯別企業送迎車乗降人員数



(3) 駅前広場の整備方針

1) 整備方針

○駅前広場の配置

駅前広場の配置は、駅舎の前面に直結し、障がい者や高齢者の方々にも配慮した安全で便利なものとしします。

ロータリーは、公共交通（バス・タクシー）と一般車の交錯を避けるため分離するなど、安全に配慮した配置が必要です。また、バス・タクシーロータリーへの一般車の誤進入等を回避するため、標識や案内誘導等を設置し、安全な交通動線を確保するものとしします。

○駅前広場の施設規模

駅前広場の施設規模については、交通需要に対応した施設量としします。また、現在の駅前広場に不足している環境機能（市民の憩いの空間や歩行者滞留空間）を取り入れた面積規模を確保するものとしします。

■駅前広場面積

算定パターン	現況	整備方針
算定の考え方	現況施設量	現況の交通需要に対応した施設量を確保
広場面積	約 9,500 m ² (都市計画決定面積 9,000 m ² にバス 駐車場 500 m ² を加えた面積)	11,000 m ² (目安)

※「駅前広場計画指針」によると、環境機能とは、“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

※「駅前広場計画指針」一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月一に準じて算定

■駅前広場の施設量の内訳

		施設量	備考
コミュニティ交通 (バス)	乗車バス	1台	○ピーク時に3便、1バスで対応可能
	降車バス	1台	○同上
路線バス	乗車バス	3台	○ピーク時に6便と多く、路線系統ごとに乗場を確保
	降車バス	1台	○1バスで対応可能
企業用送迎バス		2台	○2バスで対応可能
バス駐車場		7台	現況施設量を確保
タクシー	乗車	1台	○同上
	降車	1台	○同上
	プール	6台～	○同上
一般車乗降バス		3台～	○同上

※西知多総合病院シャトルバスは小型車両であることから、一般車乗降バスにおいて乗降



6. 交通計画

2) 駅前広場の配置

バス・タクシーと一般車は、一体のロータリーよりも、分離していた方が安全であると考えられます。バス・タクシーロータリーへの一般車の誤進入等を回避するため、標識や案内誘導等を設置し、安全な交通動線を確保するものとします。また、市民がくつろぎ、歩行者が滞留できるような空間を確保します。

駅前広場 計画の概要			
		車 両 動 線	通過交通
車 両 動 線	広場内動線	○公共交通と一般車が完全に分離されており、安全性は高い	
施 設 配 置	バス、タクシー	○駅舎前面にバス、タクシー乗り場があり、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	
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	

※駅前広場の整備にあたっては、詳細な設計を検討後、県公安委員会、交通事業者等との関係者協議を踏まえ、施設内容や施設量が修正されることもあります。

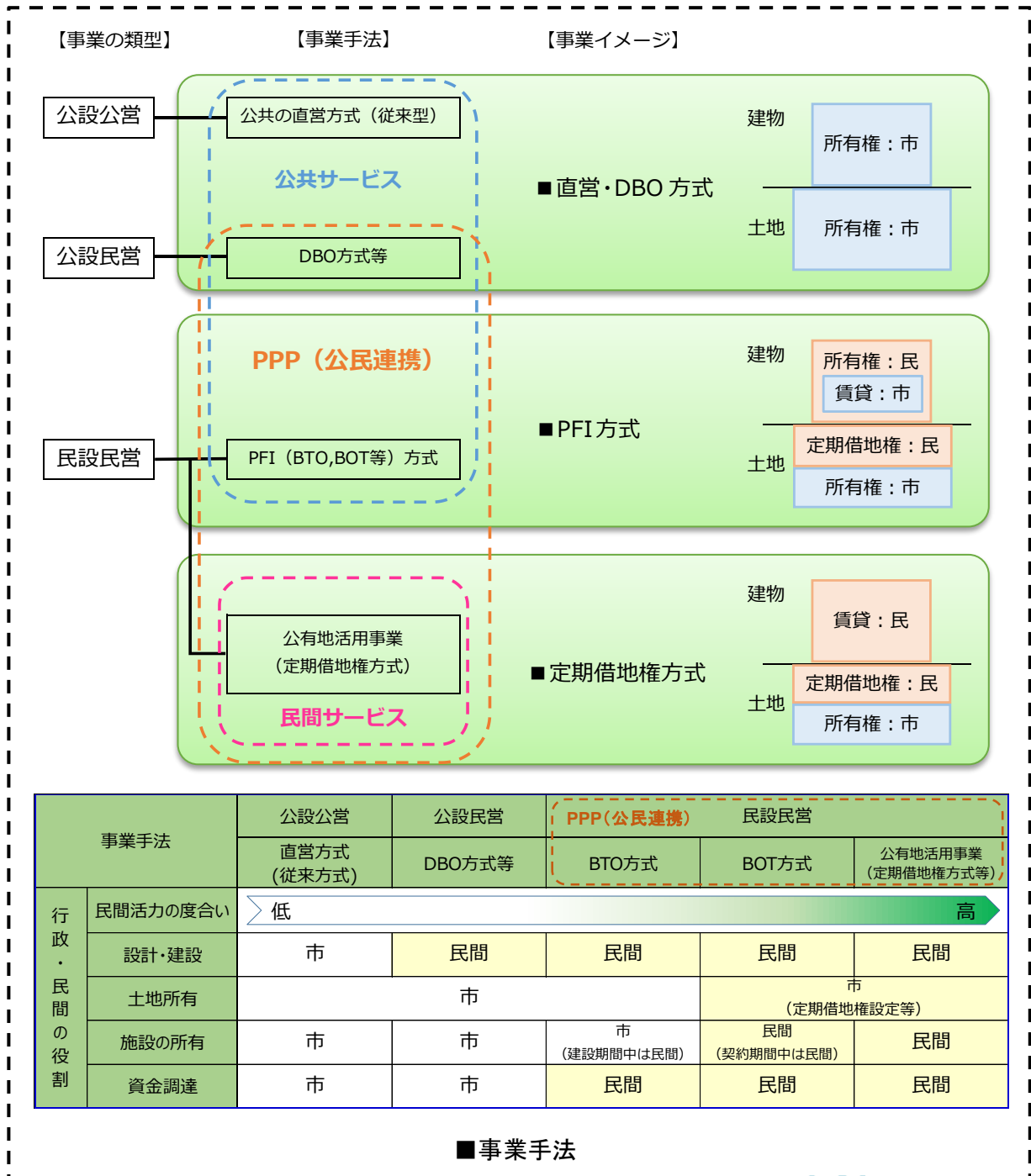
7. 事業化の方向性と今後のスケジュール等

7-1. 考えられる主な事業手法と事業イメージ

事業手法については、民間活力の導入を視野に入れ、事業手法、土地・建物の所有、事業期間などを十分に検討して、事業効果の最も高いものを選択します。

民間と連携して事業を実施する PPP/PFI 手法では、建物の設計から運営管理までを一括発注・長期契約とするとともに、民間が資金調達を行うことによる金融機関のチェック機能を活用し、現実的な建設コストに抑えるなどの効果が期待されます。

これらを踏まえ、考えられる事業手法は次のとおりです。



7. 事業化の方向性と今後のスケジュール等

PPP/PFI 方式 導入のメリット

- ① 一括発注による民間経営ノウハウの活用
- ② 工期の短縮による設計・建設費の削減
- ③ 性能発注による施設のコストパフォーマンスの最適化
- ④ 維持管理・運営を考慮した設計・施工の実施
- ⑤ リスク移転による管理コストの抑制

PPP (Public Private Partnership)	公民が連携して公共サービスを提供する手法（PFI、リース、定期借地権設定など）
PFI (Private Finance Initiative)	施設的设计・建設・維持管理・運営を、民間の資金や経営能力、技術的能力などのノウハウを活用して行う事業手法（BTO、BOT、BLTなど）
BTO (Build Transfer Operation)	民間が公共施設を整備した後、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。
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、その施設の所有権を公共に移転する。
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。

■用語の解説（民間活力導入手法）

7-2. 概算事業費

公共公益的施設（図書館、駅前広場、市役所等）を現施設と同規模で整備した場合の概算事業費は、約 85 億円を想定しています。

なお、市の実質負担額としては、概算事業費から土地の貸付料等を差引いたものになります。

概算事業費 (直営方式)	<table border="1"> <tr> <td rowspan="3">整 朝 備 倉 事 駅 業 周 辺</td> <td>図書館</td> </tr> <tr> <td>駅前広場整備</td> </tr> <tr> <td>歩道橋整備</td> </tr> </table>	整 朝 備 倉 事 駅 業 周 辺	図書館	駅前広場整備	歩道橋整備	① 概算事業費計 85億円
	整 朝 備 倉 事 駅 業 周 辺		図書館			
			駅前広場整備			
		歩道橋整備				
市役所						
撤去、移転等						
収入	<table border="1"> <tr> <td>土地の貸付料等 (20年間)</td> </tr> </table>	土地の貸付料等 (20年間)	② 全街区の貸付料 25億円			
土地の貸付料等 (20年間)						
市の実質負担額 (①-②)		60億円				

7-3. 基本構想の実現に向けたスケジュール

計画対象地区の整備は、県、公安委員会、交通事業者、地元等との協議と協力を得ながら事業化に向けて協議・検討を進め、平成 32 年度（2020 年度）以降の事業着手、リニア中央新幹線の開業が予定される平成 39 年度（2027 年度）の事業完了を目標とします。事業実施にあたっては、将来の施設の維持管理・運営コストも考慮した事業期間等の設定により、未来に過度な財政負担を残さないよう努めます。

年度	西暦	行政	民間事業者
H29	2017	朝倉駅周辺整備基本構想の策定	
H30	2018	関係者（県・公安委員会・交通事業者・地元）との調整・協議	
H31	2019		事業化可能性の追加調査
H32	2020	事業着手（平成 32 年度以降）	公募による民間事業者の選定
H33	2021	基盤整備の実施 （道路、駅前広場等）	施設整備の実施 （公共施設、商業施設等）
H34	2022		
H35	2023		
H36	2024		
H37	2025		
H38	2026	整備事業完了	
H39	2027		



參考資料



(1) 朝倉駅周辺整備計画調査検討会議

朝倉駅周辺整備計画調査検討会議において、朝倉駅周辺整備計画調査検討報告書が作成されました。本構想は、この報告書を踏まえて作成しています。

【検討会議構成員】

区分	職名	氏名
学識経験者	名城大学都市情報学部教授	おおの えいじ 大野 栄治
コミュニティ	八幡コミュニティ会長	てらしま やすお 寺島 康夫
	つつじが丘コミュニティ会長	おぼら ひでお 小原 秀男 (平成 29 年度) にわ たかひら 丹羽 鷹平 (平成 28 年度)
	新知コミュニティ会長	たけうち たまゆき 竹内 玉行 (平成 29 年度) こんどう ひろし 近藤 広志 (平成 28 年度)
交通事業者	名古屋鉄道株式会社鉄道事業本部 土木部建設課長	やまがた まさあき 山縣 正明
	名鉄知多タクシー株式会社代表取締役社長 (愛知県タクシー協会知多支部長)	ふじた しげき 藤田 重記
	知多乗合株式会社取締役バス営業本部長	さかもと なおや 坂本 直也
各種団体	知多女性たちの会	いんでん みさ 位田 美砂
	特定非営利活動法人 起業支援ネット代表理事	くの みなこ 久野 美奈子
	知多市商工会副会長	たけうち えいどう 竹内 栄道
	知多三四会会長	ふじわら やすひろ 藤原 康洋 (平成 29 年度) ながおか としひで 長岡 俊英 (平成 28 年度)
行政機関	愛知県知多建設事務所道路整備課長	かわむら えつじ 川村 悦司 (平成 29 年度) すぎもと たかひろ 杉本 孝博 (平成 28 年度)
	愛知県知多警察署交通課長	にわ ひろみつ 丹羽 宏充 (平成 29 年度) ふじたに かずのり 藤谷 和憲 (平成 28 年度)



【検討経緯】

検討会議	検討テーマ	開催日
第1回	○朝倉駅周辺整備計画の検討フロー ○朝倉駅周辺の現況とポテンシャル分析 ○導入機能と整備イメージ（案）	平成28年10月14日（金）
第2回	○導入機能の検討と配置（案） ○中街区の整備方向 ○駅前広場計画案	平成29年2月7日（火）
第3回	○北街区、南街区の整備方向 ○交通計画案 ○事業化の方向	平成29年5月12日（金）
第4回	○調査検討報告書（案）	平成29年7月18日（火）
第5回	○調査検討報告書の確認、提出	平成29年8月24日（木）



検討会議の意見・提案

○ 東西連絡道路の整備について

- ・ 東西連絡道路の拡幅は、用地買収が必要となるため、地権者との折衝や、地域の合意形成に時間がかかると思われる。したがって、早めに検討を進めていくことが望ましい。
- ・ 東西連絡道路が改良整備されて利便性が向上した際に、通行車両の増加が見込まれるため、堤防道路と都市計画道路朝倉線との交差点や、堤防道路と東西連絡道路の交差点などにおける安全確保が課題である。

○ 駅前広場の整備について

- ・ 駅前広場が駅舎に直結しており、車椅子、高齢者の方々の移動が安全で便利であることから、駅前広場の配置は、駅舎正面に配置することが望ましい。
- ・ 公共交通と一般車の動線は、分離したほうが安全であり、駅を利用する市民の立場からも使いやすい。
- ・ 公共交通と一般車の動線を確実に分離し、一般車の公共交通ロータリーへの誤進入等を回避するため、標識や案内誘導等のサインの設置が必要である。
- ・ ワゴンタイプ車両である西知多総合病院へのシャトルバスの乗降場は、一般車ロータリー内の駅舎に近い場所へ設置することが望ましい。

○ キス&ライド施設（ポンプ場ロータリー）の整備について

- ・ キス&ライド施設は、駅東側からのアクセスの受け皿として整備するため、駅東側のコミュニティ道路等からキス&ライド施設に誘導できる標識等の設置が必要である。
- ・ キス&ライド施設の利用を促進するため、雨天時でも駅に濡れずに行けるような工夫などをして、駅までの安全で、快適な動線を確保することが必要である。



○ 実現化に向けて

- ・ 商業や宿泊機能の現状をみれば分かるように、知多市は周辺地域と比較してポテンシャルを活かしきれていない。行政だけでなく企業、市民、商工会等全体で活性化に取り組む必要があり、この駅前開発が知多市の活性化の契機になるとよい。

○ 民間活力の導入について

- ・ 民間のノウハウによって、アイデアや意見の活発な議論が見込まれるため、民間活力は活用していくべきである。民間事業者に進出してもよいと思ってもらえるような施策を検討できるとよい。
- ・ 民間の資本を活用することで、市の財源に一度にかかる負担を減らすことができるのは、よいことである。



(2) 市民ワークショップ

市民ワークショップ「知多市朝倉駅周辺整備計画 未来を語るワークショップ」では、朝倉駅周辺整備基本構想の策定に向けて市民・利用者等の意見やアイデアを取り入れるため、知多市在住または在勤・在学の方から公募により選出した多様な世代の参加者42名に集まっていただき、全3回の行程で朝倉駅周辺のにぎわい空間について考えました。

本構想は、このワークショップで提案されたまちづくりの考え方を取り入れて作成しています。

■全体テーマ

『知多市の顔である朝倉駅周辺に、
みんなに集まってもらえるような
知多市らしいにぎわいの空間を創造しよう』

【検討経緯】

ワークショップ	検討テーマ	開催日
第1回	○みんなの理想の駅前空間のイメージや使い方	平成29年 9月9日(土)
第2回	○みんなの“やりたい”を実現する空間づくり	平成29年 9月30日(土)
第3回	○みんなで創る朝倉駅前の 理想の“未来予想図”を描こう！	平成29年 10月14日(土)



1) 知多市朝倉駅周辺整備計画 未来を語るワークショップ まとめ

市民ワークショップで参加者から集まったたくさんのアイデアをもとに、朝倉駅周辺のまちづくりの考え方をまとめました。

【便利な駅前のにぎわい空間】(中街区)

(街区づくりの考え方)

朝倉駅に直結する中街区には、市役所などの行政機能に加え、市民の生活利便性を高め、余暇を充実させる商業、業務機能が集積している。

また、『知多市といえば朝倉』といわれるようなシンボルづくりや、人が集まることのできる開放的な広場空間、利用しやすい交通機能が整備されている。

(目指すべき空間のイメージ)

駅舎を出ると、知多市のシンボルと開放感のある広場空間が広がり、周りにある飲食店や公共スペースでたくさんの人が思い思いの時間を過ごしている。駅や電車からは駅前のにぎわいを見渡すことができる。

また、隣接する公共交通の乗降場や送迎スペースからは雨に濡れずに駅舎まで行ける動線が確保されているほか、十分な照明があり、夜間でも安心して歩くことができる。

【まちの利用イメージ】

○平日の昼間

- ・ジョギングやウォーキングをする人が開放的な空間でリフレッシュしている
- ・子育て世代のママたちがランチやお茶を楽しんでいる
- ・緑や花に囲まれた空間でシニア世代が集まってくつろいでいる
- ・働いている人が市役所で手続きをした後、昼食をとっている
- ・まちを訪れる人や駅利用者が利用しやすい駐車場が十分に確保されている

○平日の夕方以降

- ・学校帰りの学生がフリースペースで友達としゃべったり勉強したりしている
- ・仕事帰りのサラリーマンが同僚と一緒にお酒を楽しんでいる

○休日

- ・家族でお店での買い物や食事を楽しんでいる
- ・多様な世代の人たちがシンボルの近くやカフェで待合わせをしている
- ・広場では様々なイベントが催され、多くの人でにぎわっている



【緑あふれるくつろぎとにぎわいの空間】(北街区)

(街区づくりの考え方)

北街区には、樹木、季節の花、芝生広場などが配置され、知多市らしいゆったりとした交流空間が整備されている。

芝生広場は、多様な交流イベントや商業目的の利用ができるだけでなく、災害時には避難場所として機能するなど、何でもできて、いつでも誰でも使いやすい、多機能空間になっている。

(目指すべき空間のイメージ)

中街区と北街区は歩行者が安全に移動できるデッキでつながっており、デッキからは朝倉駅周辺のまちを見渡すことができる。

ショッピングモールには開放的な緑の空間や子どもが遊べる空間が整備され、家族連れを中心に利用されている。

花や木に囲まれた芝生広場では、四季を楽しむことができ、訪れた人がそれぞれゆったりとした時間を過ごしている。週末にはマルシェ、音楽祭などのイベントが開催され多くの人が集まっている。

【まちの利用イメージ】

○平日の昼間

- ・天気の良い日は散歩やスポーツ、体操をしている人がいる
- ・ママたちが様々な活動をしている(ヨガ教室など)
- ・仕事の合間にお店でお弁当を買ってベンチで食べている
- ・木陰でお昼寝をしたり、読書をしっている人がいる
- ・子どもたちが楽しそうに遊具で遊んでいる

○平日の夕方以降

- ・学校帰りの子ども達が集まって遊んでいる
- ・パートを終えた主婦が晩ご飯の材料を買っている
- ・星空映画祭が開催され、開放的な空間で映画を楽しんでいる
- ・仕事や学校帰りにストリートバスケットを楽しんでいる

○休日

- ・ショッピングモールで家族連れがのんびりと買い物や食事を楽しんでいる
- ・マルシェが開催され、地元の新鮮な野菜やハンドメイド雑貨を求める人でにぎわっている
- ・家族でピクニックやBBQを楽しんでいる
- ・ペットの動物を連れてきて遊ばせている
- ・ステージで音楽やダンスなどの発表会が開催されている

○災害時

- ・緊急時の一時避難所として利用されている



市民が誇りに思える 人にやさしいにぎわいのまち

(朝倉駅周辺まちづくり全体の考え方)

- 知多市民が市外の人に自慢したくなるような、ここを訪れた人が家族や友人に紹介したくなるようなまち
- 緑に囲まれ、訪れた人がのんびり過ごせるまち
- いつでも、誰でも使いやすい多機能で自由度の高いまち
- バリアフリーに配慮され、ベビーカーや車いすの人も安心なまち
- 公共交通を利用しやすいアクセス性の高いまち



【歩いてくらすゆとりのまち】(南街区)

(街区づくりの考え方)

南街区には、駅へのアクセス性の高さに加え、中街区・北街区の市役所、飲食店、交流広場などを歩いて利用できる好立地を活かした居住空間が整備されている。

(目指すべき空間のイメージ)

駅前とのまちの一体性を保ちつつ、多様な世代がくらすマンションなどの都市型住宅が整備されている。居住者が集い、子どもが遊べる広場空間があり、雨に濡れずに駅にアクセスできる動線には、夜でも暗くないよう十分な照明が設置されるなど、まちなかでも安心してくらす環境が整っている。

2) 各回の意見

第1回

ワークショップテーマ『みんなの理想の駅前空間のイメージや使い方』

わたし「朝倉」で〇〇したい！！を話し合いました。

■第1回ワークショップの意見

〈人とつながりたい、活動したい〉

- 趣味を共有できる新しい仲間に出会いたい
- 世代交流したい（赤ちゃんから高齢者まで）
- 悩み相談など、おしゃべりしたい
- 知多市の魅力をPRしたい
- 発表したい（音楽、ダンス、美術 など）
- 子育てや家事をしながら働きたい

〈学びたい〉

- 学校帰りに寄りたい（本屋、勉強スペースなど）
- 家具づくり、お菓子作りなどをしてほしい

〈のんびりしたい〉

- 緑や花があふれる空間でのんびりしたい
- おしゃれなカフェで過ごしたい
- 一人で自分だけの時間を過ごせる場所もほしい
- 夜でも明るく安心な場所が良い
- 携帯の充電ができて free Wi-fi があるところが良い
- 公園のハンモックに揺られたい

〈食べたい、飲みたい〉

- 仕事移動中にフードコートで手軽に食事したい
- ママ友とランチをしたい
- 知多市の名産品を食べられる料理店がほしい
- 駅前の居酒屋で仕事帰りに飲みたい
- 自然の中でランチや BBQ をしたい

〈運動したい、健康でいたい〉

- スポーツジムなど週末も使える施設がほしい
- 自転車に乗って遊べる場所
- ウォーキング（コース）＝健康づくりのための日課

〈買いたい、遊びたい〉

- フリーマーケット、小物・雑貨市、ハンドメイドショップ
- イオン、近鉄パッセやパルコみたいな商業施設
- 市場、マルシェ（地産地消）
- 子どもがのびのびと遊べる場所がほしい
- ライブ・フェスができる広場がほしい
- 大きなスクリーンで映画やドラマを見たい
- 日常の買い物
- ラウンドワン、プリクラ、ゲームセンターがほしい

〈その他のしたい〉

- 仕事の疲れを取りたい
- 朝倉からも海がみたい
- 彼女と待合わせしたい（シンボルがほしい）
- コンパクトシティでくらしたい（老後歩いて通院、買い物）



第2回

ワークショップテーマ『みんなの“やりたい”を実現する空間づくり』

楽しくて使いやすい“自分たちの居場所”について、必要な機能、景観、ルールなどを話し合いました。

■第2回ワークショップの意見

〈デザイン・素材〉

- おしゃれ
- 自然を活かした緑園
- 知多市らしさ・シンボル
- 歩きやすい路面

〈景観・雰囲気〉

- 暗すぎず、明るすぎず
- 日常⇔非日常
- 自然に囲まれている
- 広くてゆったり、開放的
- のんびり、落ち着く
- たくさんの人が集まっている
- おしゃれ
- 小ぢんまり
- いい匂い

〈設備・道具〉

- マッサージ室、足湯
- ゆったりできるソファ
- きれいなトイレ
- 手軽に借りられる場所
- ベンチ、テーブル
- ゴミ箱
- Free Wi-fi、充電スポット
- 情報交換掲示板
- スタジオ（音楽、ダンス）
- ハンモック
- 健康器具、遊具
- 屋根付き通路
- シンボル
- 待合わせ場所
- ロッカールーム
- 屋台のようなもの

〈心地よさ・環境〉

- 雨天時も利用できる
- 一人になれる
- 多目的で利用できる
- 多世代が気軽に寄れる
- 人や木のぬくもりを感じる環境
- 風のおい、太陽の光が心地良い
- 芝生広場
- 臭くない

〈ルール・管理〉

- 早朝から深夜まで利用可能なお店
- 無料で長時間滞在できる
- 規制が少ない
- 無料スペース、予約不要
- レンタル可（場所、道具）
- 飲食可の施設
- 多用途に使える

〈安全性・安心〉

- 夜でもバスが走っている
- 移動しやすい施設配置
- 人と車両の分離
- スロープやエスカレーター
- ボランティアがたくさんいる
- 災害時の避難場所
- ベビーカーなども移動しやすい
- 雨でも濡れずに移動できる
- 防犯カメラや照明
- 飲み会+代行タクシー
- 大人が子どもを見守りやすい
- 夜間警備がいて安心



第3回

ワークショップテーマ『みんなで創る朝倉駅前の理想の“未来予想図”を描こう』

第1回、第2回の意見交換を踏まえ、それぞれの思い描く理想の駅前空間をデザインしました。

■第3回ワークショップの意見

〈中街区のイメージ〉

- ウォーキングコースがあり、歩いて・見て楽しい、SNS 映えする空間
- 駅舎を出ると目の前が開放感のある広場
- 学校帰りにおしゃべりや勉強できるおしゃれなカフェや図書館（携帯充電＋無料 Wi-fi）
- 郵便局や銀行があるとついでに寄れて便利
- 屋内外で多世代の人たちが BBQ などをして交流
- 産直で知多の名産（梅、野菜、みそ、たまり）が買え、隣に郷土料理教室がある
- レトロな駄菓子屋さんがあると大人も子どもも楽しい
- 駅のシンボル（友達に自慢できるようなもの）
- 季節の花が楽しめる景色のいいところでシニアがのんびり
- 乗降場には屋根があって雨の日も濡れない
- 夜も街路灯などがあって明るく、安心して歩ける

〈北街区のイメージ〉

- 家族でショッピングセンターでの買い物を楽しむ
- 商業施設にも緑の広場がほしい
- 芝生広場（マルシェ、イベント、避難所など多機能）
- 平日の日中はママたちが習い事などをしている
- 駅周辺で働いている人が買い物をして帰る

- ・ 家族連れでピクニックなどを楽しむ
- ・ 畑で作った作物を収穫して、調理して食べられる
- ・ 犬、猫、ウサギなどの動物と触れ合える
- ・ ステージで発表会など
- ・ マルシェでハンドメイド雑貨を販売したい
- ・ 広場内には屋根のあるスペースもほしい
- ・ 星空映画祭（子ども連れも気軽に参加できる）

〈その他〉

- 中街区と北街区の間はペDESTリアンデッキで安全に移動
- 計画エリア西側の水路を使った親水空間がほしい
- 企業の会議室が不足するため、気分を変えて駅前で会議
- 多くの人が車で来るので、各街区には十分な駐車場
- 朝倉を日本一人にやさしく（バリアフリー）、子育てしやすいまちに
- その日の気分で使えるような場所になると良い
- 遠方の住まいの人もアクセスしやすい交通が整うと良い



(3) 朝倉駅周辺整備基本構想検討委員会

本構想の策定にあたり、朝倉駅周辺整備基本構想検討委員会を開催し、関係各課との連絡・調整を踏まえ、意見を反映させています。

【検討委員会委員】

役名	職名	氏名
会長	参与	長谷川 勝春
副会長	都市整備部長	立川 泰造

部名	課名	氏名
総務部	総務課	岩田 光寿 (平成 29 年度) 伊藤 明典 (平成 28 年度)
	財政課資産経営室	下谷 裕一
企画部	企画情報課	細川 賢弘 (平成 29 年度) 早川 幸宏 (平成 28 年度)
市民生活部	市民協働課	渡真利 浩 (平成 29 年度) 二木 輝夫 (平成 28 年度)
健康福祉部	福祉課	永井 智仁 (平成 29 年度) 竹之越 康正 (平成 28 年度)
	健康推進課	森下 剛 (平成 29 年度) 伊藤 中一 (平成 28 年度)
子ども未来部	子ども若者支援課	梶間 素弘 (平成 29 年度) 松井 みゆき (平成 28 年度)
	幼児保育課	市田 政充
環境経済部	商工振興課	林 和宏 (平成 29 年度) 早川 毅 (平成 28 年度)
都市整備部	都市計画課	安永 明久
	都市計画課 朝倉駅周辺整備推進室	春日谷 真史 (平成 29 年度)
	土木課	鈴木 宏式
水道部	下水道課	村川 和久
教育部	生涯学習課	柴山 利之



（４）朝倉駅周辺整備推進アドバイザー

事業の実現化に向けた課題解決の方策について、専門的な知見から意見を求め本構想に反映させています。

【アドバイザー名簿】

区分	職名	氏名
学識経験者	椋山女学園大学生生活科学部教授	村上 心
	名城大学理工学部教授	松本 幸正

（５）市議会

本構想の策定における市議会への報告等経緯は次のとおりです。

【市議会報告等経緯】

開催月	内容
平成 29 年 10 月	○朝倉駅周辺整備基本構想の策定状況について（報告）
平成 29 年 12 月	○朝倉駅周辺整備基本構想（案）（報告）
平成 30 年 3 月	○朝倉駅周辺整備基本構想（報告）





知多市シティプロモーション・キャッチフレーズ「ちよどいいまち 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) ちよどいいまち」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

「ちよどいい」というフレーズから何かほどよく収まる、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 神威^{かむい}さん 愛知県立知多翔洋高等学校)

朝倉駅周辺整備基本構想

平成30年3月策定

知多市都市整備部都市計画課朝倉駅周辺整備推進室

〒478-8601 愛知県知多市緑町1番地

電話 <0562>36-2667 (直通)

ホームページ <http://www.city.chita.lg.jp>