

朝倉駅周辺整備計画 調査検討報告書

平成 29 年 8 月

朝倉駅周辺整備計画調査検討会議

目次

はじめに	1
1. 朝倉駅周辺の位置付けと概況	2
(1) 上位計画における位置付け	2
(2) 計画対象地区の概況と課題	2
2. 計画対象地区の整備の基本的な方向性	4
3. 計画対象地区のポテンシャル	5
(1) ポテンシャルの分析	5
(2) 事業者ヒアリング	6
(3) 計画対象地区のポテンシャル（まとめ）	6
4. 導入機能の検討と空間構成（ゾーニング）	7
5. 街区別整備方針	10
(1) 北街区	10
(2) 中街区	14
(3) 南街区	18
6. 交通計画	22
(1) 交通現況	22
(2) 道路網の整備方針	27
(3) 駐車場・自転車駐車場の整備方針	31
(4) 駅前広場の整備方針	33
7. 事業化の方向性	37
(1) 考えられる主な事業手法	37
(2) 事業イメージ	38
参考資料	40

はじめに

名鉄朝倉駅周辺は、知多市都市計画マスタープランで、公共交通の利用者や市民の暮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の集積を図る拠点として位置付けられていますが、駅前には駐車場が設置されているだけで、特急停車駅にふさわしいにぎわいが確保されていないのが現状です。

駅利用者や市民の利便性を高め、都市拠点にふさわしいにぎわいの創造が求められているなか、耐用年数を迎える市庁舎の建替えや、旧保健センター跡地の利活用の検討と連携した新たなまちづくりの取り組みが始動しました。

「朝倉駅周辺整備計画調査検討会議」は、知多市の玄関口である朝倉駅を核とした駅周辺地域を、にぎわいの交流拠点として整備するために必要となる基本的構想の策定に向け、

- ①どのような機能を導入し、
- ②それをどのように配置すべきか、
- ③その開発を支える交通基盤施設の整備はどうあるべきか、
- ④また事業化においてはどのような方向性が考えられるか、

といったまちづくりの基本的な方向性について検討しました。

当検討会議は学識経験者、コミュニティ、交通事業者、各種団体、関係行政機関等多様なメンバーで構成され、それぞれの分野からの意見・提案を出し合いながら、平成28年度～29年度の2か年にわたって検討を重ねてまいりました。このたび、その検討結果を調査報告書として取りまとめました。

この調査報告書でまとめた内容をベースに、更なる市民ニーズ等を反映した計画の練り上げや事業化に向けた検討、手続き、調整等を速やかに行い、市民、民間事業者、行政の三位一体によるまちづくりが早期に実現することを期待します。

朝倉駅周辺整備計画調査検討会議

1. 朝倉駅周辺の位置付けと概況

(1) 上位計画における位置付け

○第5次知多市総合計画（平成23年度～平成32年度）

駅周辺の整備を行い、駅を拠点とした利便性の向上を図り、都市機能を充実する。

○知多市都市計画マスタープラン（目標年次：平成32年）

「都市拠点」として、現況の機能（行政、文化・スポーツ）の他に商業・業務機能及び交通結節機能等の集積を図る拠点とする。

(2) 計画対象地区の概況と課題

【土地利用等】

- 駅前は商業地域であるが、平面駐車場としての利用しかなく、用途地域に見合った土地の高度利用がなされていない。
- 朝倉駅は名鉄常滑線沿線の特急停車駅の中で3番目に乗降客の多い駅であるが、そのポテンシャルに見合ったにぎわいがもたらされていない。

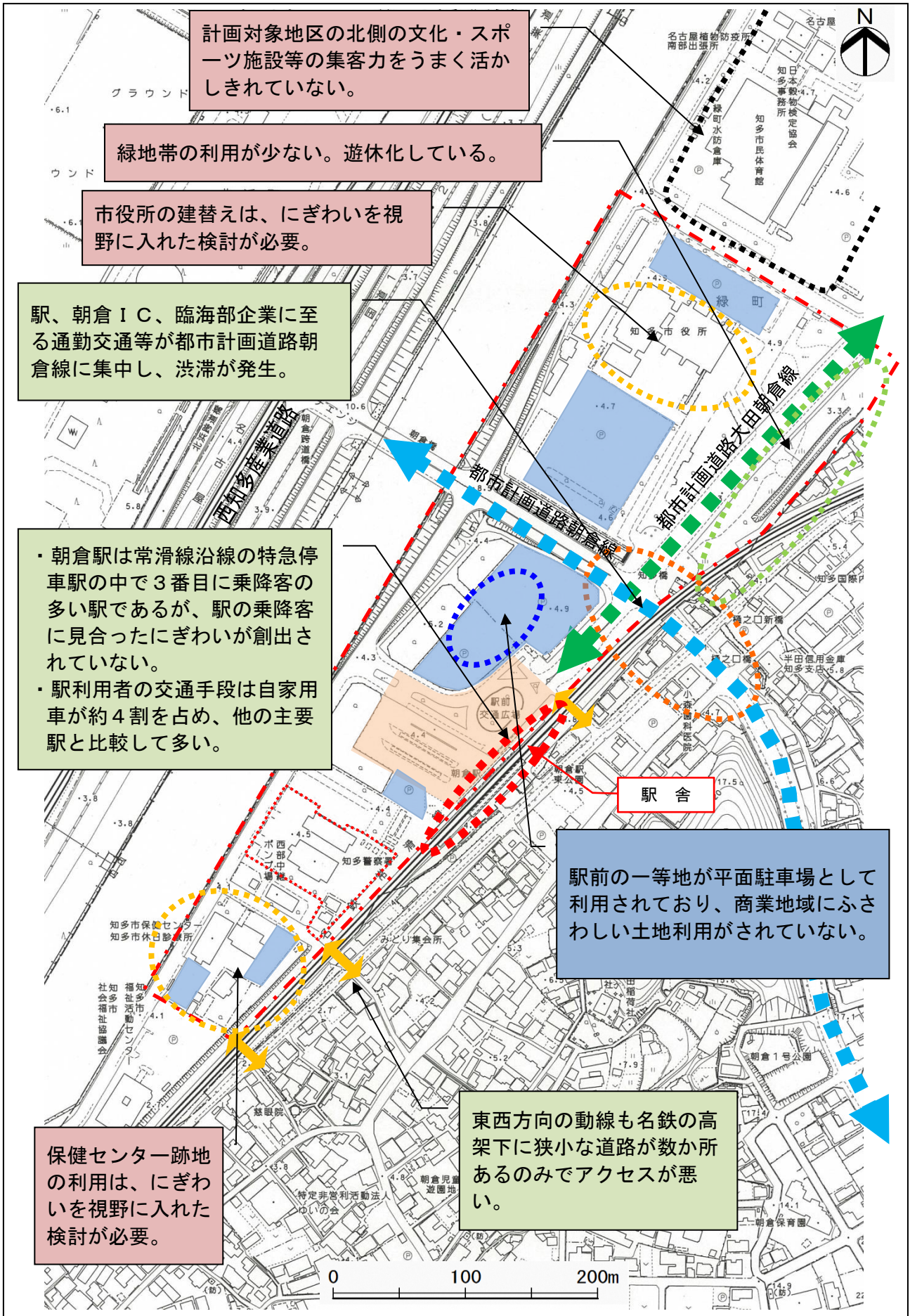
【都市拠点づくり（にぎわいを視野に入れたまちづくり）】

- 都市計画マスタープランで「都市拠点」に位置付けられているものの、現状では行政機能しかなく、都市拠点を形成する商業・業務機能等が不足しているため、これらの機能を新たに計画対象地区内に導入し、にぎわいを創出する必要がある。
- ・現市役所は老朽化が進んでおり、庁舎建替えにあたっては、にぎわいを視野に入れたまちづくりが必要である。
- ・保健センターの移転に伴う跡地利用について、にぎわいを視野に入れたまちづくりが必要である。
- 駅前広場や市営駐車場については、利便性の向上やにぎわいを醸成する再配置が必要である。
- 計画対象地区の北側の文化・スポーツ機能との相乗的なにぎわい創造が求められている。

【交通アクセス】

- 鉄道が高架化されているが、計画対象地区への幹線道路は、都市計画道路朝倉線、都市計画道路大田朝倉線に限定されている。
- 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、名鉄線東側市街地からのアクセスが困難な状況である。
- 駅前広場は名鉄線西側のみの設置であるため、朝夕の送迎時には、西知多産業道路へのアクセス交通も加わり、交通渋滞が発生している。

■課題整理図



2. 計画対象地区の整備の基本的な方向性

【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の整備により、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、知多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ます。



【整備の方向】

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

3. 計画対象地区のポテンシャル

(1) ポテンシャルの分析

上位計画における朝倉駅周辺の位置付けや既存機能を踏まえ、住宅、商業、業務、宿泊、交流といった導入機能について分析を実施した。

■計画対象地区周辺の開発ポテンシャル

機能	分析内容	ポテンシャル
住宅系	<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いため、鉄道の利便性が高い計画対象地区は、需要が見込まれる。 	<p>高</p> <p>駅至便であり、住居機能のポテンシャルは高い。</p>
商業系	<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も数も少なく、購買客は市外へ流出するなど、需要に対応したサービスが不足している。 ○広域型店舗(商圏約20km)及び地域型店舗(商圏約10km)は、既に隣接市町に立地している。 	<p>高</p> <p>広い商圏を持つ店舗は充足しており、駅利用者や近隣住民をターゲットとした競争力のある近隣型商業機能のポテンシャルが高い。</p>
業務系	<ul style="list-style-type: none"> ○市内の第3次産業の事業所数、従業員数は年々減少している。 ○名古屋駅周辺の開発に伴うオフィス供給の急増等で、名古屋市全体の空室率が高い。 	<p>低</p> <p>需要の高い名古屋でも苦戦、知多市における業務機能のポテンシャルは低い。</p>
宿泊系	<ul style="list-style-type: none"> ○愛知県全体として、宿泊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の開通による広域交流人口もさらに増えると予測される。 ○市内には近隣市に比べ、客室数が少なく、増加が予想される宿泊者数に対応できない。 ○周辺地域でホテル建設が進められており、早期開業が求められる。 	<p>中</p> <p>今後、増加する交流人口に対応した宿泊機能のポテンシャルは高いが、スピード感が必要である。</p>
交流系	<ul style="list-style-type: none"> ○交流施設(道の駅)の空白地域であり、競合する施設がない。 ○広域的にPRできる地域資源があり、西知多道路の整備等による交流人口の増加も期待できる。 	<p>高</p> <p>道の駅等が知多半島になく、西知多道路の整備による交流人口増加が見込まれる。</p>

(2) 事業者ヒアリング

■事業者ヒアリング結果

事業者等	意見概要
住宅 (開発事業者)	○一度に大規模なマンションの建設は困難であるが、100戸程度のマンションを複数建設することは可能。
商業 (総合スーパー事業者)	○既存施設と商圈が重複するとともに、規模的に広域型のショッピングモールは不可能だが、最寄品を主体とした近隣型商業施設であれば進出可能。 ○医療(メディカルモール)、文化施設(カルチャーセンター)等との複合的な業態も可能。地域の物産品販売等交流機能の導入も考えられる。 ○進出可能な土地の最低面積は、約6000坪。
宿泊 (ホテル事業者)	○知多市(朝倉駅周辺)でも条件次第では進出可能。主にビジネス(平日)、国内観光、インバウンド観光といった複合的な客層が想定できる。 ○客室数は150室が上限で、周辺地域で進められているホテル建設に合わせ、早期の開業が望ましい。

(3) 計画対象地区のポテンシャル(まとめ)

ポテンシャル分析及び事業者ヒアリングより、計画対象地区のポテンシャルは次のように整理できる。

■調査対象地区のポテンシャル整理

機能	ポテンシャルと事業者ヒアリングの分析結果	ゾーニングの考え方
住宅	○駅至便でマンションの立地ポテンシャルは高い。 ○一度に大規模な建設が困難であるが、100戸程度のマンションを複数建設することは可能。	駅に近く良質で快適な居住空間が望ましい。
商業・交流	○広域型の店舗は困難だが、近隣型の店舗の立地ポテンシャルは高い。 ○近隣型店舗でも約6000坪以上のまとまった面積が必要。 ○商業だけでなく、地域の物産販売等の交流機能等との複合化が可能。	広い面積が確保できる場所が望ましい。
業務	○オフィスビルの立地可能性は低い。	単独での配置は難しい。
宿泊	○近年の宿泊需要は多く、立地ポテンシャルはある。 ○ただし、周辺地域でのホテル建設が進んでおり、早期の誘致が必要。	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。
行政	○駅至便で公共施設(市役所(建替え)等)の立地ポテンシャルは高い。	駅に近いことによる利便性が高く、交流を促進する場所が望ましい。

4. 導入機能の検討と空間構成（ゾーニング）

〔朝倉駅周辺の機能配置〕

計画対象地区の整備の基本的な方向性とポテンシャル分析の結果から、計画対象地区を北街区、中街区、南街区の3つのゾーンに分類し、導入機能の配置を検討する。

【北街区】

- 商業・交流にぎわいゾーンとして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の多様な機能の集積を図る街区。

【中街区】

- シビックコアゾーン（官民複合）として、行政機能や宿泊機能を始め、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整備の中核的役割を担う街区。

【南街区】

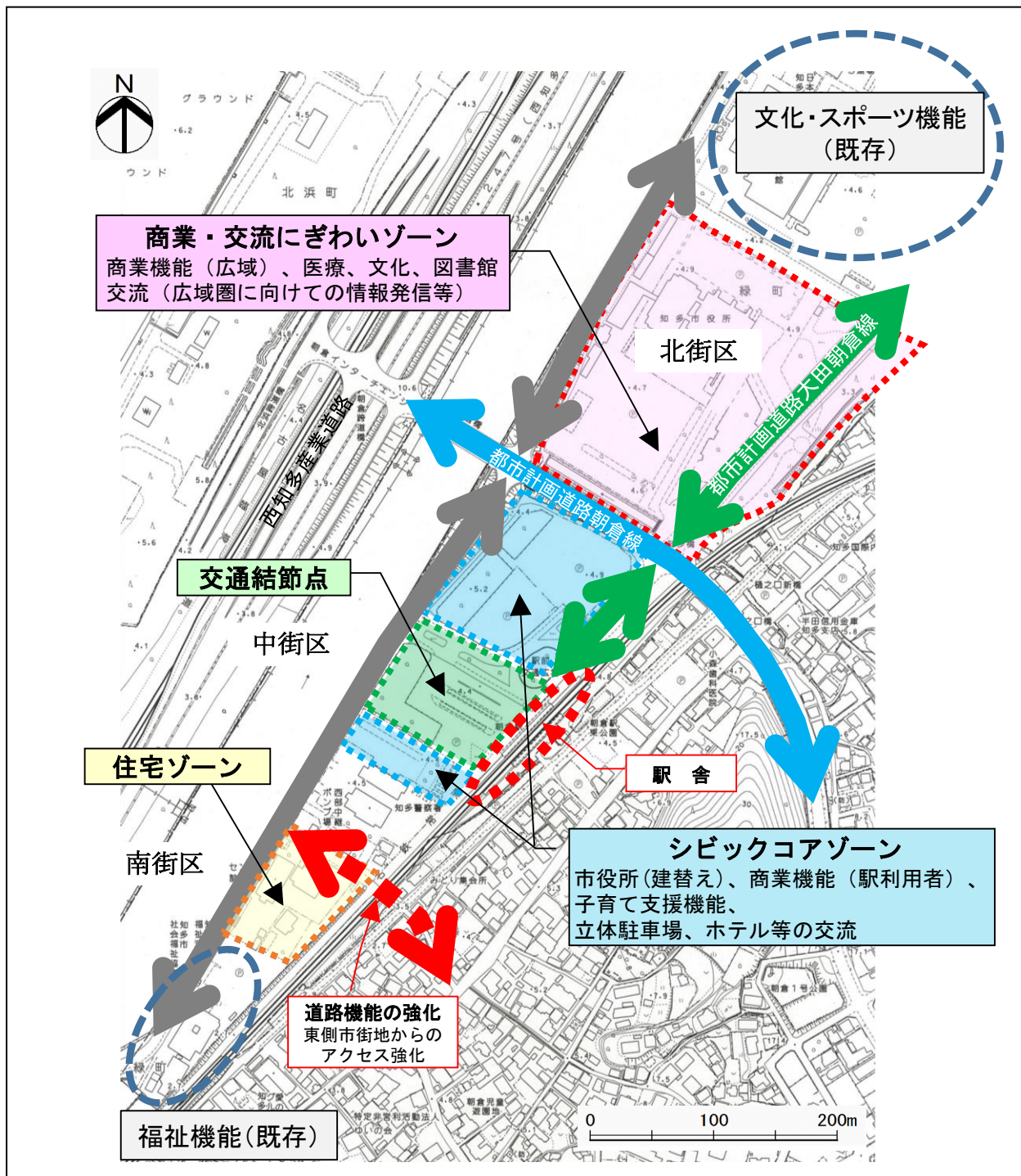
- 住宅ゾーンとして優れた交通結節機能や北街区、中街区の開発による生活利便性の向上を背景に、新たに定住を促進する街区。

各ゾーンのイメージは以下のとおりとする。

■ ゾーニングイメージ

ゾーン	イメージ
【北街区】 商業・交流 にぎわいゾーン	○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・にぎわい拠点形成する。 ・多くの市民が集い・楽しめる、商業・にぎわいを創造する。 ・快適な憩い・くつろぎの空間をつくる。 ・全ての人が円滑に来訪できる、優れたアクセス性を確保する。
【中街区】 シビックコア ゾーン （官民複合）	○行政機能（市役所（建替え）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る。 ・生活利便の向上とにぎわいを創出する。 ・安全で快適な交通結節点を創造する。 ・優れた回遊性と滞留空間を確保する。
【南街区】 住宅ゾーン	○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する。 ・生活利便性の高い住環境を創造する。 ・良質で快適な居住空間をつくる。

■計画対象地区のゾーニング図



【検討会議の意見・提案】

▶導入機能について

- 駅前で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。
- 北街区への商業施設の出店により、にぎわいの創造を図る他、事業者からの借地料等も期待できる。
- 調査対象地区には、人が集まり、にぎわいの的になる商業施設、子育て支援施設、図書館等の導入が望ましい。
- 子育て支援施設は、利便性の高い駅前が望ましい。
- 子育て支援施設は保育園そのものをつくるのではなく、園庭のある保育園への送迎ステーションを整備することも検討すべきである。
- 図書館については、これからの利用形態として、例えば、コーヒーを飲んだり、飲食したりできる機能など図書館を一つのアミューズメント施設としてとらえ、商業施設とのにぎわいの相乗効果を図るため、北街区への配置が望ましい。
- 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。ホテルの場所は、シビックコアゾーンでよいが、誘致は早めに整備をしないとほかの地域に流れて行ってしまうので、本市においても誘致を早急に取り組むべきである。
- 市役所の移転は、老朽化によるものであるため、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。
- 市役所の建替えは、まず、新しい市役所を建ててから、古い市役所を解体する手順になるため、相当な時間を要することになる。このことを踏まえ市は、早急に新市役所についての話を進めることがとても大切である。このプロジェクトをいかに早く進めるかにかかわってくる。

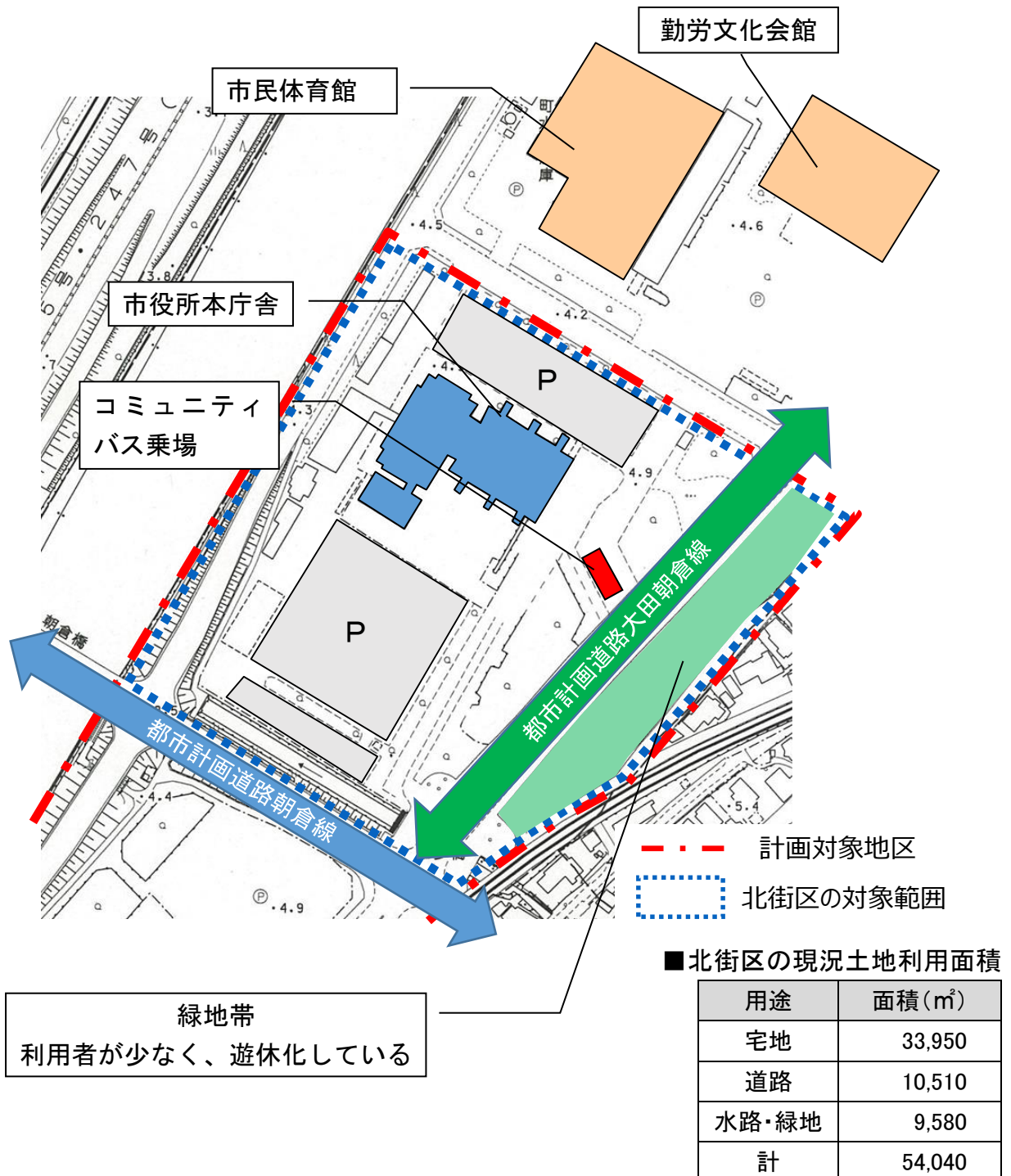


5. 街区別整備方針

(1) 北街区

① 現況

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

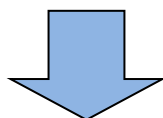


②北街区の整備方針

【朝倉駅周辺の上位計画における位置付け】

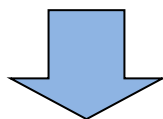
■ 駅を核にした利便性を図り都市機能を充実（第5次知多市総合計画）

■ 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

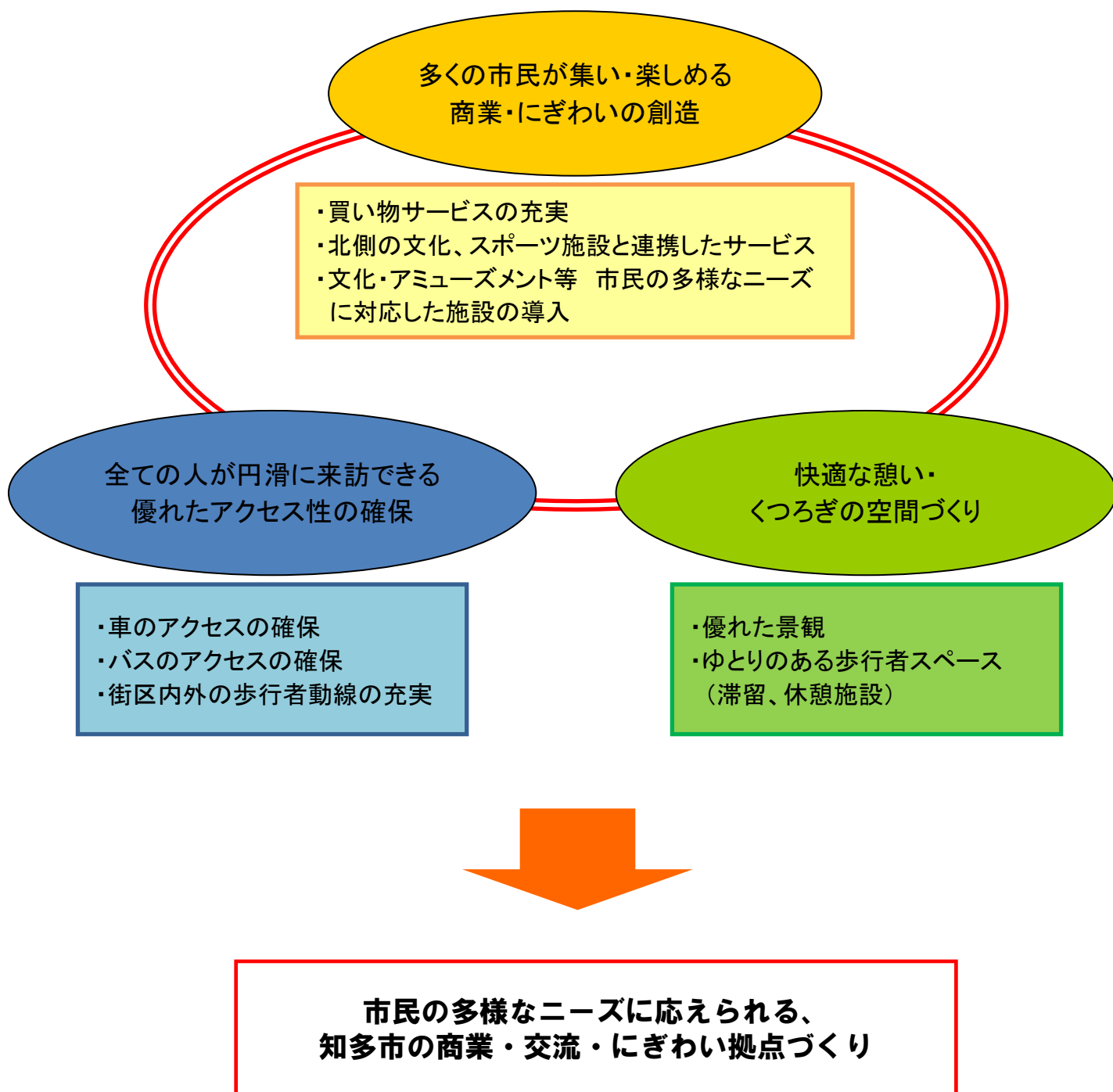


【北街区の基本方針】

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

【北街区の整備方針】

北街区は商業・図書館機能を中心に、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商業・交流・にぎわい拠点を形成します。



③北街区の計画案

【望ましい導入施設の内容とイメージ】

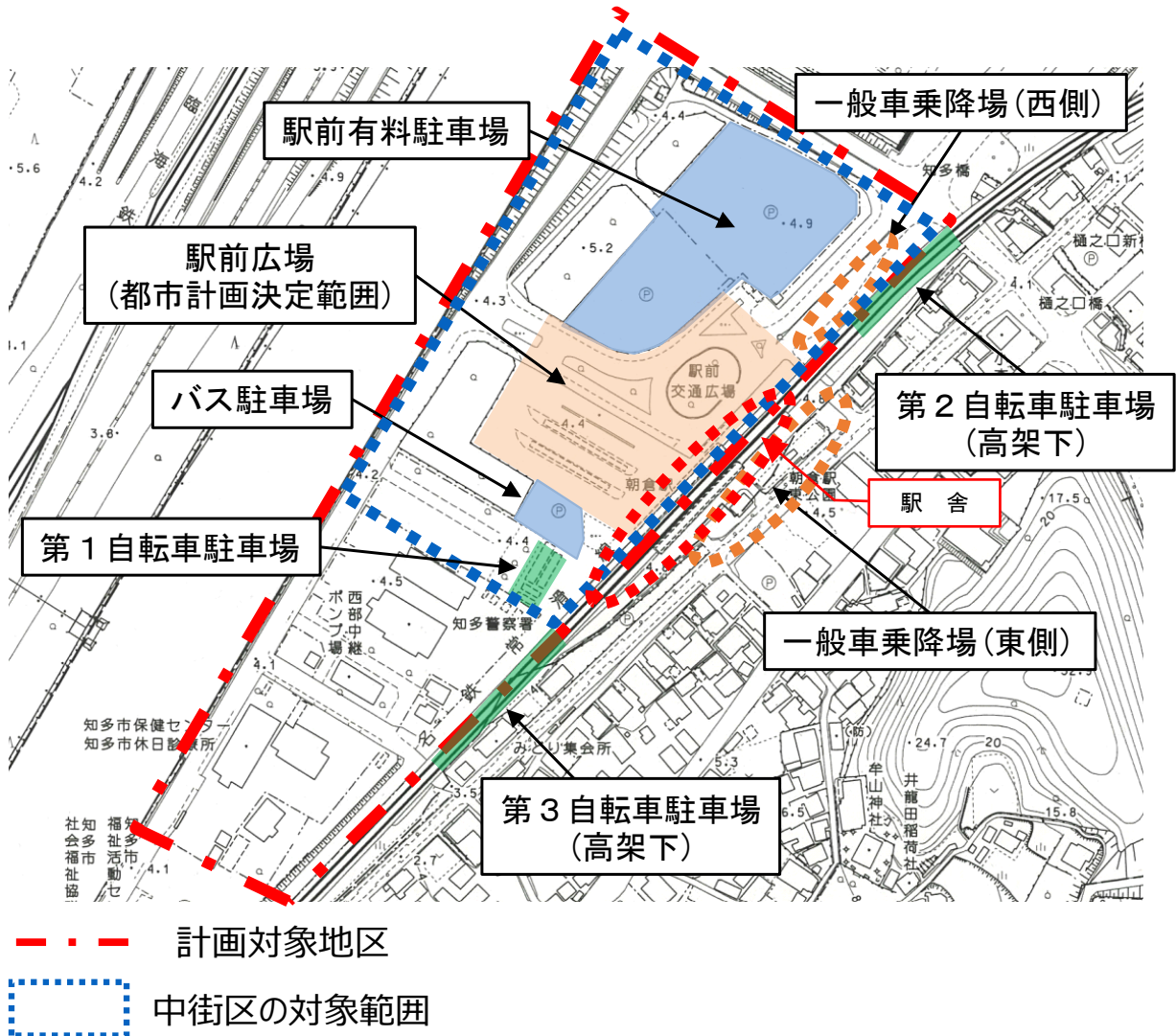
■北街区の導入施設のイメージ

導入施設	期待される施設	導入施設のイメージ
複合商業施設	飲食・物販、図書館、地域の物産・交流コーナー、カルチャーセンター、メディカルモール 等々	<p>○街区の大きさ（約 3.9 ヘクタール）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を図りながら、多くの市民が集い・楽しめる、にぎわいとくつろぎの空間形成を図る。</p> <p>○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を向上するとともに、知多市の商業交流拠点を目指す。</p>
休憩施設	公園、広場、オープンスペース 等々	<p>○図書館については、例えば、コーヒーを飲んだり、飲食したりできる機能など、図書館を一つのアミューズメントとしてとらえ、にぎわいに寄与する施設とする。</p> <p>○商業機能に合わせて、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、相互に地域情報を交換・発信できるような機能の導入を図る。</p>
駐車場	中街区で不足する駐車場を整備	<p>○市民が快適に交流し、憩えるように、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。</p> <p>○円滑な駐車環境に配慮した駐車容量を確保する。</p>

(2) 中街区

①現況

- 中街区周辺には駅前広場を中心にして、駐車場、自転車駐車場等が設置されている。
- 一般車の乗降場は駅の東西に設置されているが、主に駅西側の駅前広場で乗降している。



■中街区の現況土地利用面積

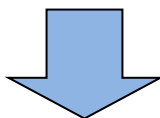
用途	面積(m ²)
宅地	19,900
駅前広場	10,900
道路	6,750
計	37,550

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付け】

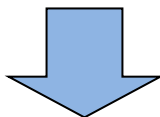
■ 駅を核にした利便性を図り都市機能を充実（第5次知多市総合計画）

■ 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

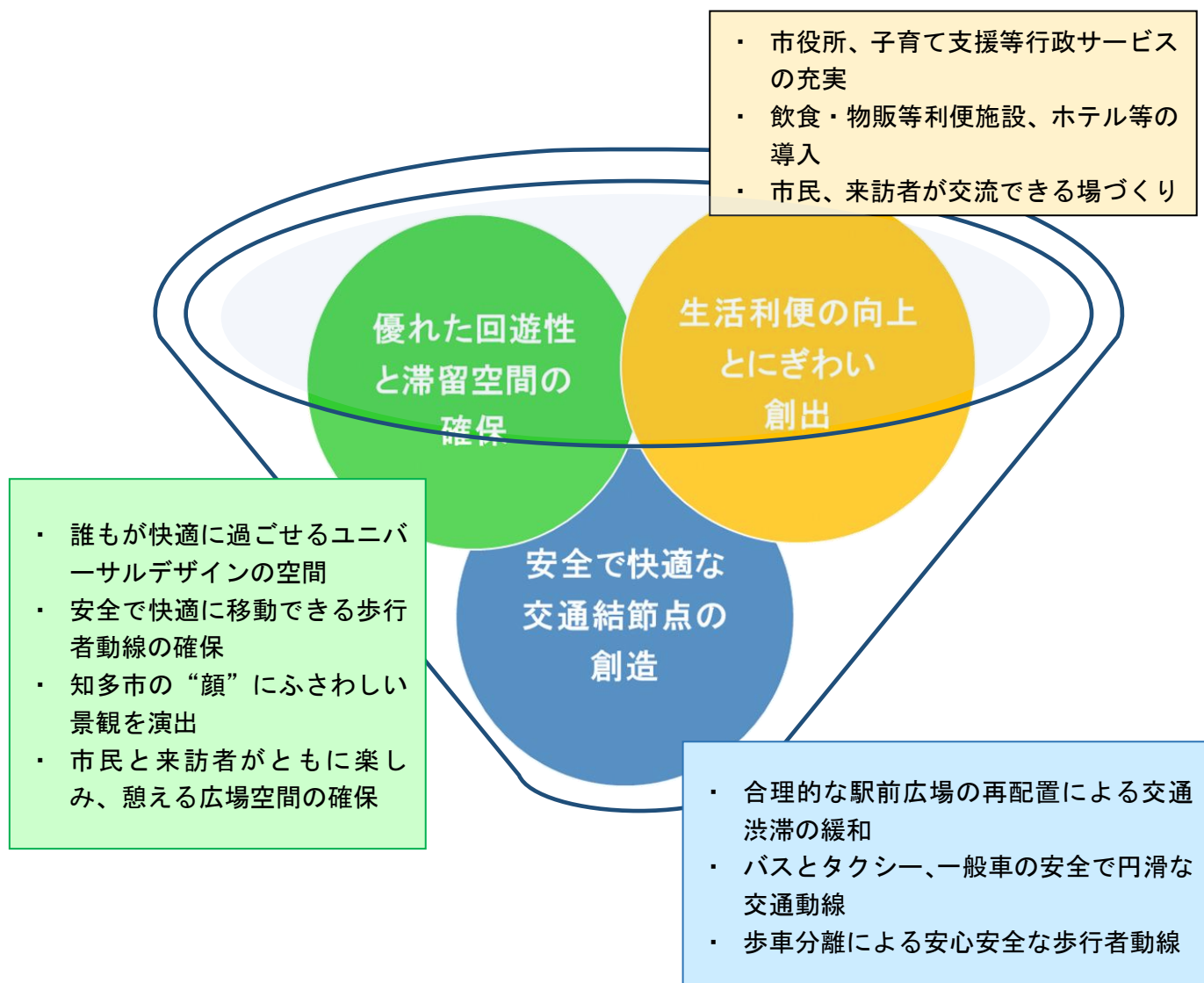


【中街区の基本方針】

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。



**朝倉駅周辺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**

③中街区の計画案

【望ましい導入施設の内容とイメージ】

■中街区の導入施設のイメージ

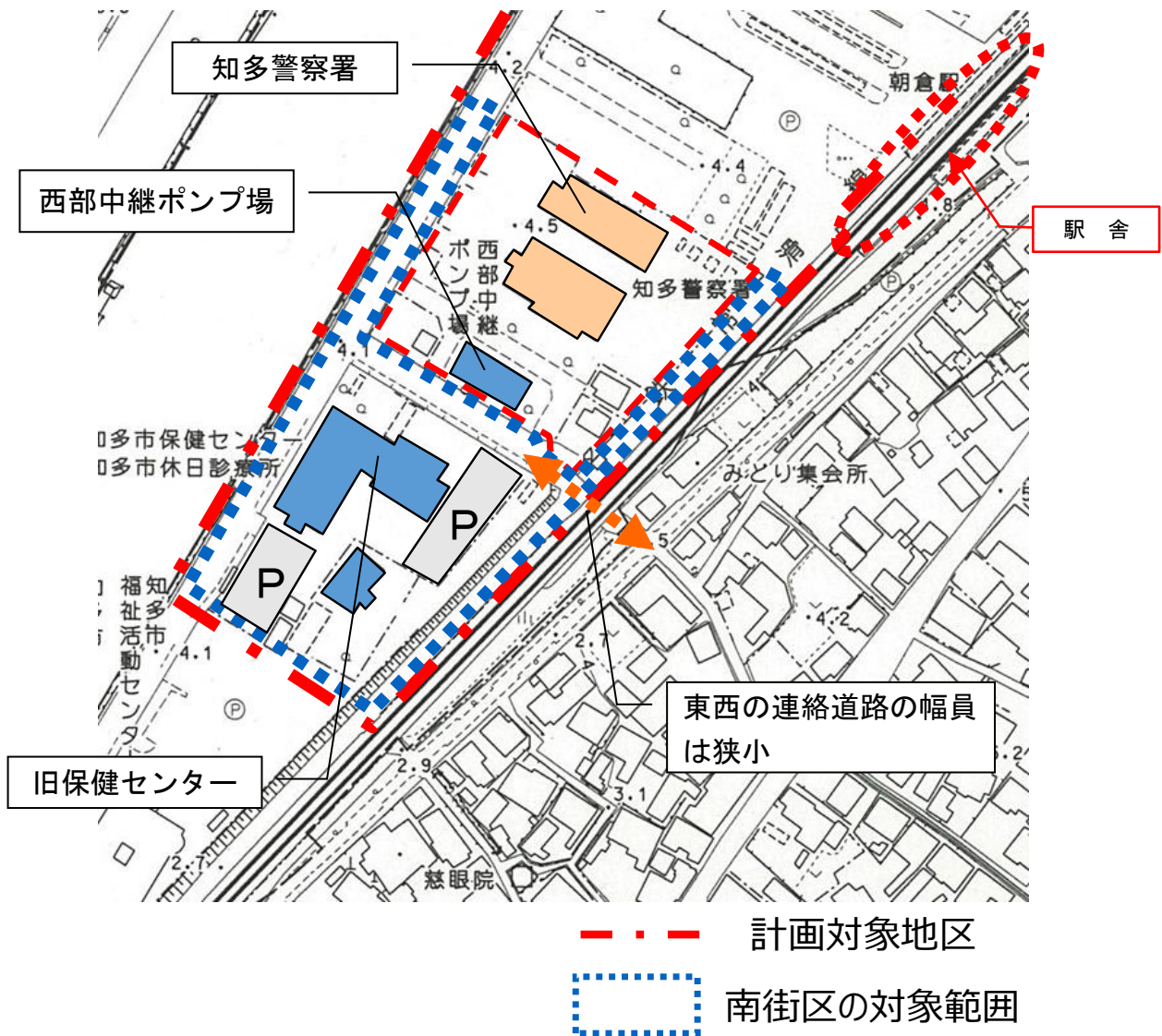
導入施設	期待される施設	導入施設のイメージ
公共施設	市役所（本庁舎機能）、子育て支援施設	○駅前広場等の優れた交通結節機能を活かした、知多市の玄関口にふさわしいにぎわいの形成を図る。 ○市役所は築約 50 年を経て、建物の本体や設備機器の老朽化が著しくなっている。このため、老朽化した庁舎を建替えて、市民サービスの向上に資するとともに、高齢者も含めた全ての市民が憩い・交流できるような快適で、利便性の高い庁舎整備を進める。
商業施設	公共施設や駅利用者ターゲットとした飲食・物販、その他商業施設	○駅前という好立地を背景に、市庁舎、飲食、コンビニ、子育て支援といった複合的な機能を導入し、市民及び来訪者の利便性を増進する。
ホテル	臨海部の企業活動や観光需要の受け皿	○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創造する。 ○駅前広場等に観光客、市民が集い、にぎわいを演出する交流空間をつくる。 ○知多市の“顔”にふさわしい景観や誰もが快適に過ごせるユニバーサルデザインのまちづくりとする。

交通施設	期待される施設	導入施設のイメージ
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 ※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	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 m ² （目安）

(3) 南街区

①現況

- 保健センターは平成 29 年 5 月 1 日に移転し、現在は未利用となっている。
- 北側に隣接して西部中継ポンプ場、知多警察署が立地している。
- 産業道路により広域的な道路へのアクセスは優れているものの、南街区へのアクセ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である。



■南街区の現況土地利用面積

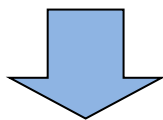
用途	面積(m ²)
宅地	7,100
道路	4,640
計	11,740

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付け】

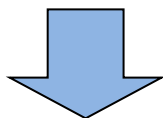
■ 駅を核にした利便性を図り都市機能を充実（第5次知多市総合計画）

■ 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むような、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

【望ましい導入施設の内容とイメージ】

■南街区の導入施設のイメージ

導入施設	期待される施設	導入施設のイメージ
都市型住宅 (マンション 等)	駅、産業道路に近く、優れた交通条件に恵まれた集合住宅	○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図る。

【検討会議の意見・提案】

▶商業施設の誘致について

- にぎわい創出のため、知多半島初、愛知県初といった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の検討が望ましい。
- 利益追求を優先するだけの施設ではなく、買い物に加えて散歩に立ち寄っても楽しい空間づくりが望ましい。
- 市民の意見を聞く機会を設け、市民の多様なニーズを把握したうえで、具体的な街区づくりをするべきである。
- 商業機能の導入に合わせて、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、相互に地域情報を交換・発信できるような機能の導入を図るべきである。

▶中街区の導入施設について

- 朝倉駅周辺の再開発は市役所の建替え事業が肝である。
- 新しい市役所を建設してから、古い市役所を解体する手順となるため、相当な期間を要することから、早急に市役所建替え事業の話を進めるべきである。
- 中街区には高齢者など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。



6. 交通計画

(1) 交通現況

① 道路

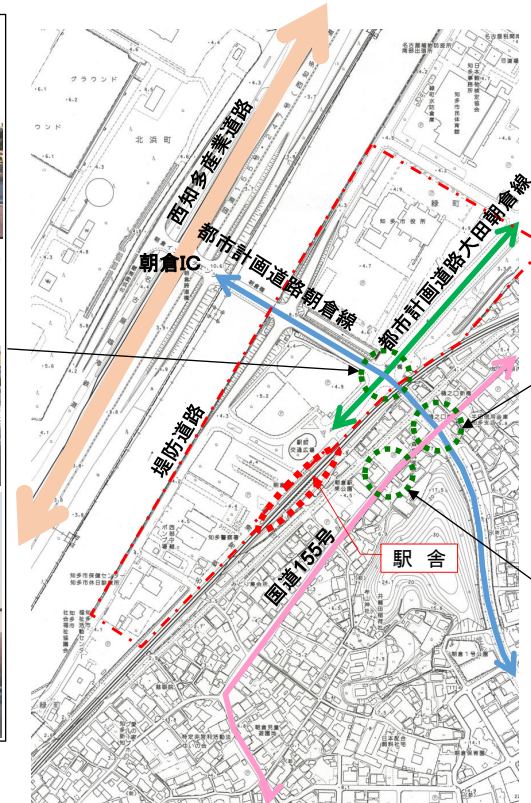
朝倉駅周辺の道路サービスにおける現状と課題は次のとおりとなっている。

【現状】

○朝の通勤ラッシュ時には駅や西知多産業道路及び臨海部の事業所に向かう車が集中し、市役所南交差点付近で渋滞がみられる。



市役所南交差点の渋滞状況



朝倉線の渋滞状況



国道155号の渋滞状況

【課題整理】

○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 I C）、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る。
- ・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る。

■市役所南交差点付近の交通負荷軽減を図ることが必要である。

○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のみであるため、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る。

■南街区へのアクセス向上を図る必要がある。

② 駐車場・自転車駐車場

駐車場及び自転車駐車場の現状は次のとおりとなっている。

【現状】

○現在、駐車場は、市役所駐車場と駅前有料駐車場と合わせて約 790 台、自転車駐車場は、第 1 から第 3 駐車場を合わせて約 600 台の駐車が可能となっている。



【課題整理】

○引き続き円滑な駐車環境を整備

- ・現状と同等の駐車台数を確保することは、新たなまちづくりにおいても必要である。

○廃止する第 1 自転車駐車場の駐車台数を確保

- ・既存施設と未利用スペースの活用を促進し、第 1 自転車駐車場の現況台数を駅周辺で確保する必要がある。

③駅前広場

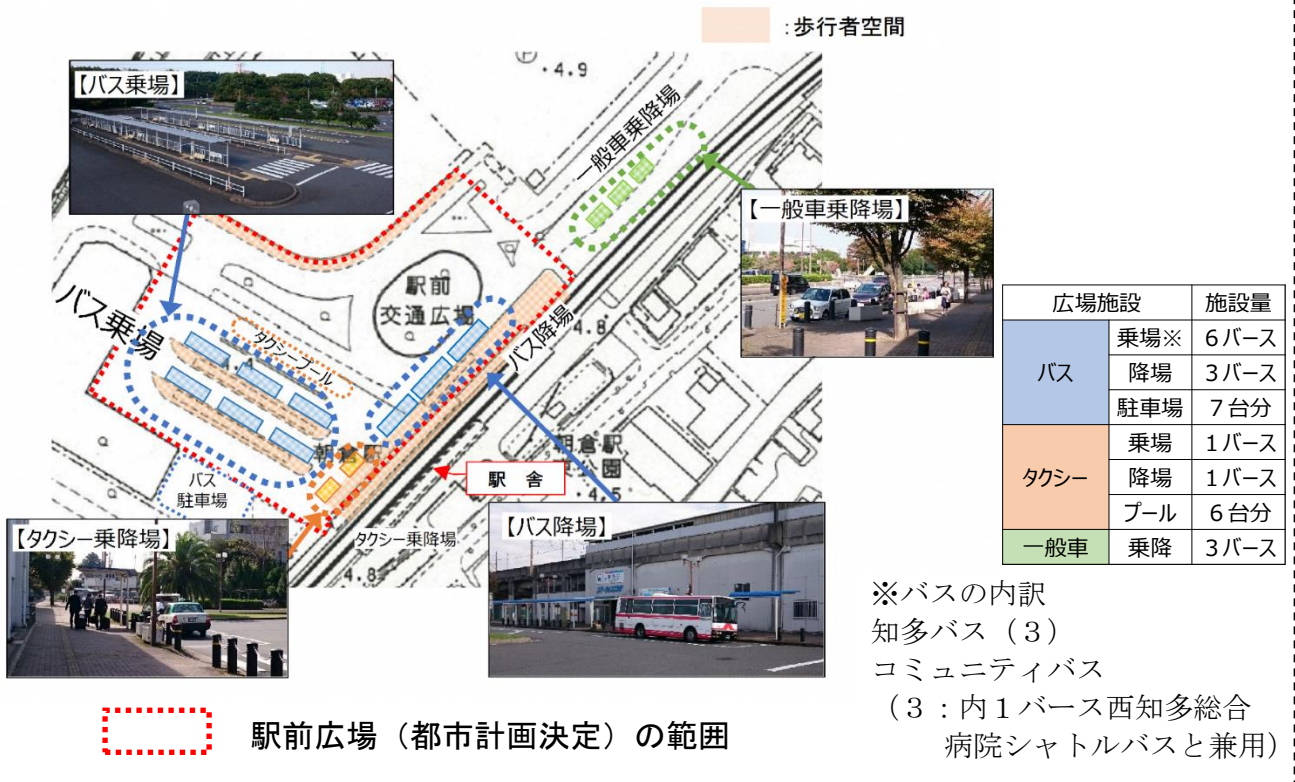
朝倉駅西側の駅前は昭和53年に都市計画決定された駅前広場となっている。

【駅前広場の概要】

名称：名鉄朝倉駅前広場（都市計画決定・昭和53年）
面積：9,000㎡（道路含め10,900㎡）

【現状】

○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といった交通施設により構成されている。



【課題整理】

- 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
 - ・市民が憩い・集うことができ、歩行者が安全快適に滞留する空間が不足している。
- 一般車、公共交通の安全な動線を確保
- 交通需要に対応した施設量の見直し

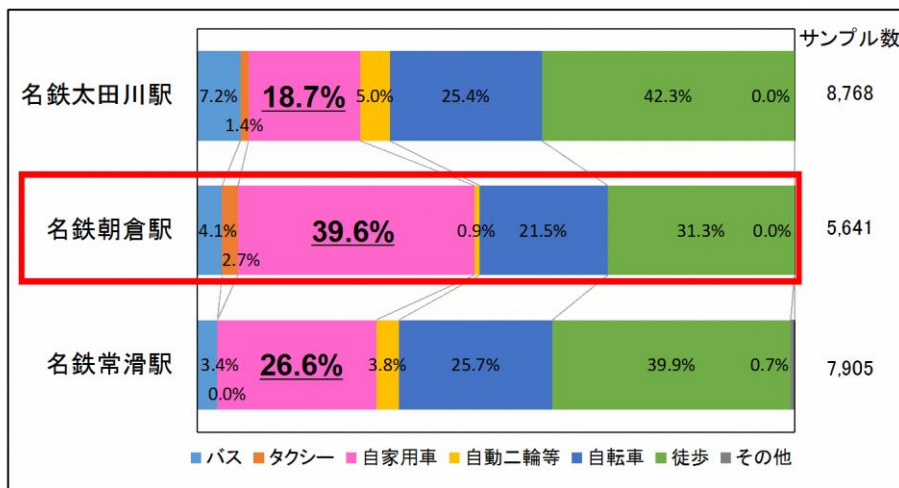
■合理的な駅前広場の再配置を図ることが必要である。

④現在の駅利用状況

■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る。

■駅までの交通手段の比較

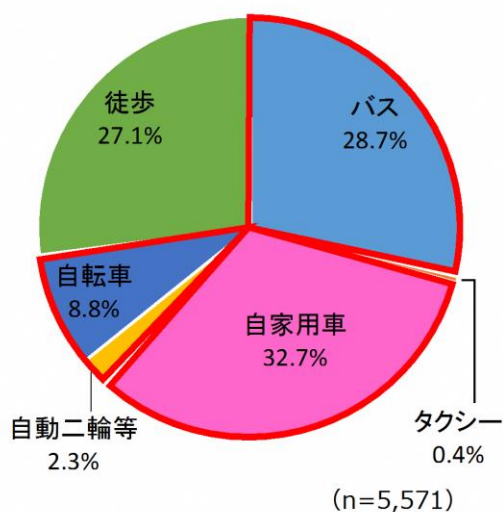


資料：第5回中京都市圏パーソナル調査

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。

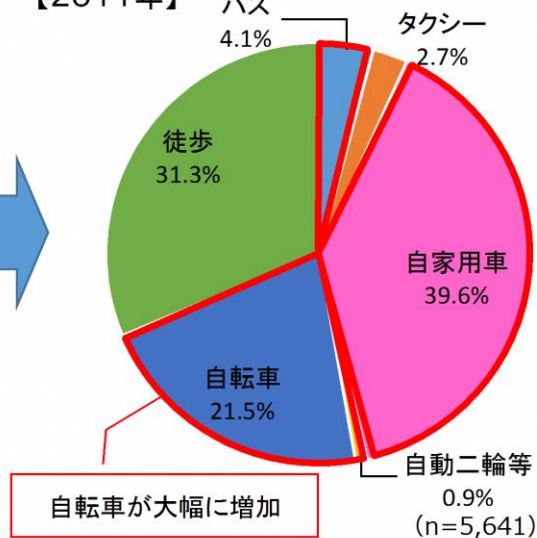
■朝倉駅までの交通手段の変化

【1981年】



資料：第2回中京都市圏パーソナル調査

【2011年】

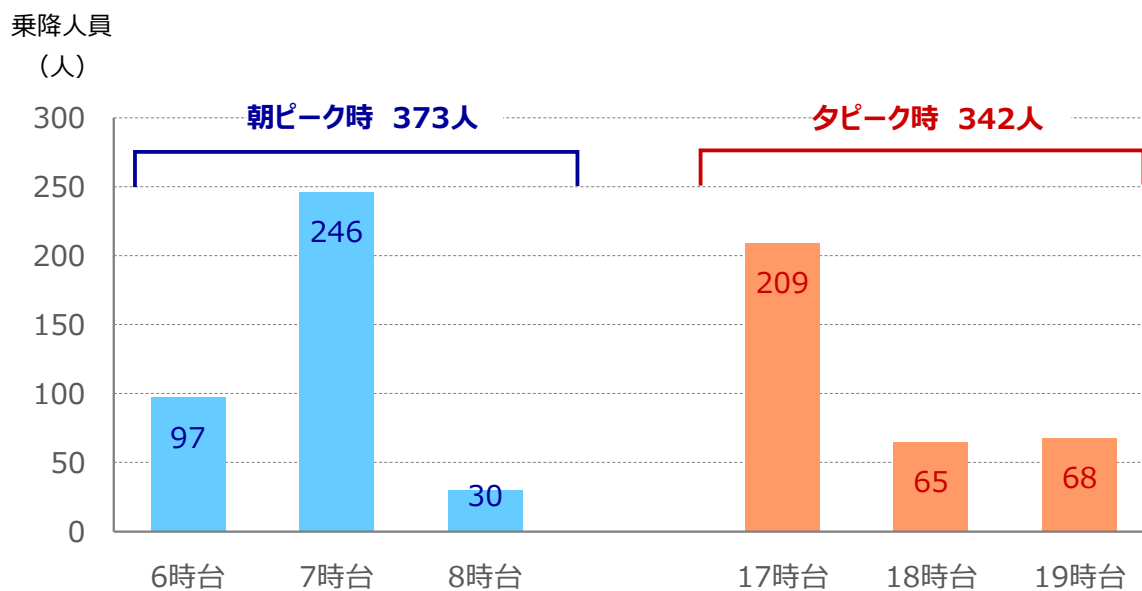


資料：第5回中京都市圏パーソナル調査

■企業送迎バスの実態

時間帯別送迎車乗降人員は以下のとおりで7時台、17時台に集中している。

■時間帯別企業送迎車乗降人員



(2) 道路網の整備方針

①課題

- 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
- 南街区の道路サービスの立ち遅れ

②整備方針

(ア) 東西連絡道路の改良

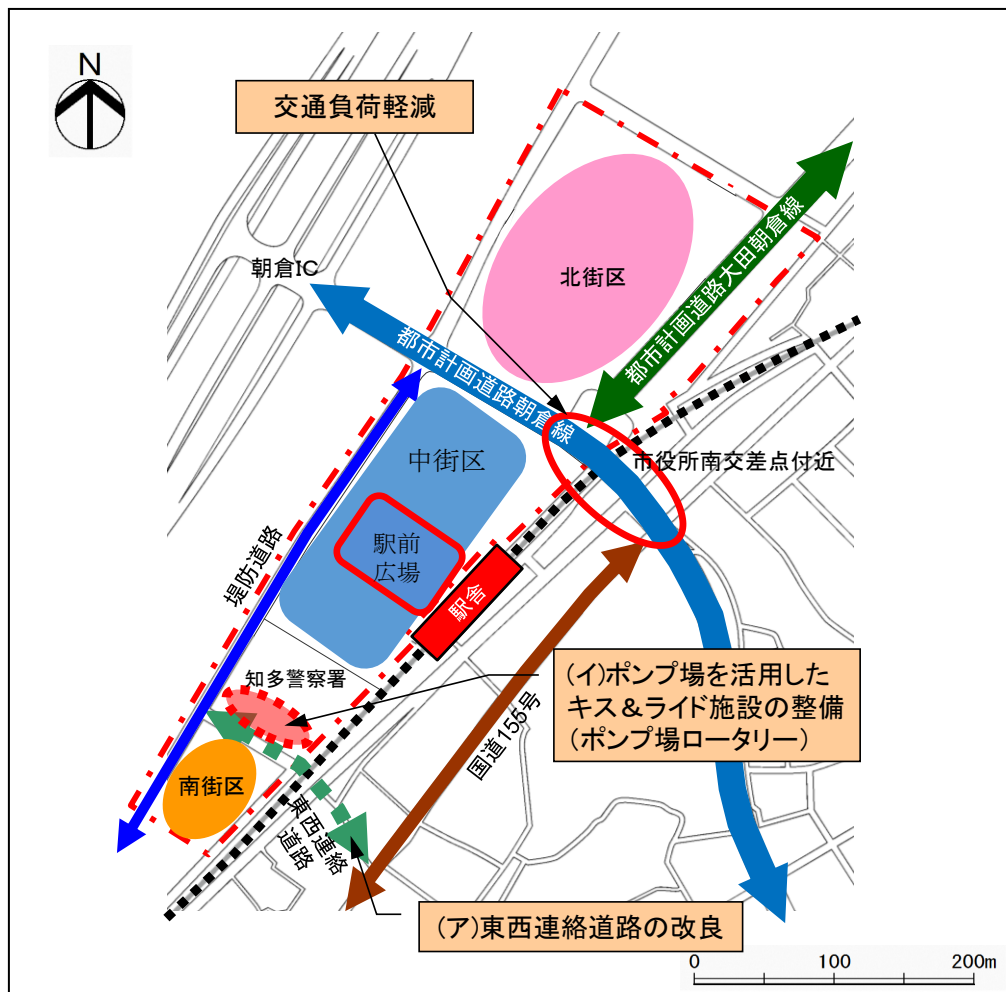
南街区付近の狭小な東西連絡道路を拡幅し、駅前広場と国道155号までの円滑な連絡を確保することにより、市役所南交差点付近の交通負荷を軽減し、南街区の道路サービスを向上する。(パターン①)

(イ) 西部中継ポンプ場を活用したキス&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(次ページ参照)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る。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を活用したキス&ライド施設を設ける。(パターン②)

※キス&ライドとは、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。

■交通負荷軽減のための整備方針



【駅周辺の朝のキス&ライド需要について】

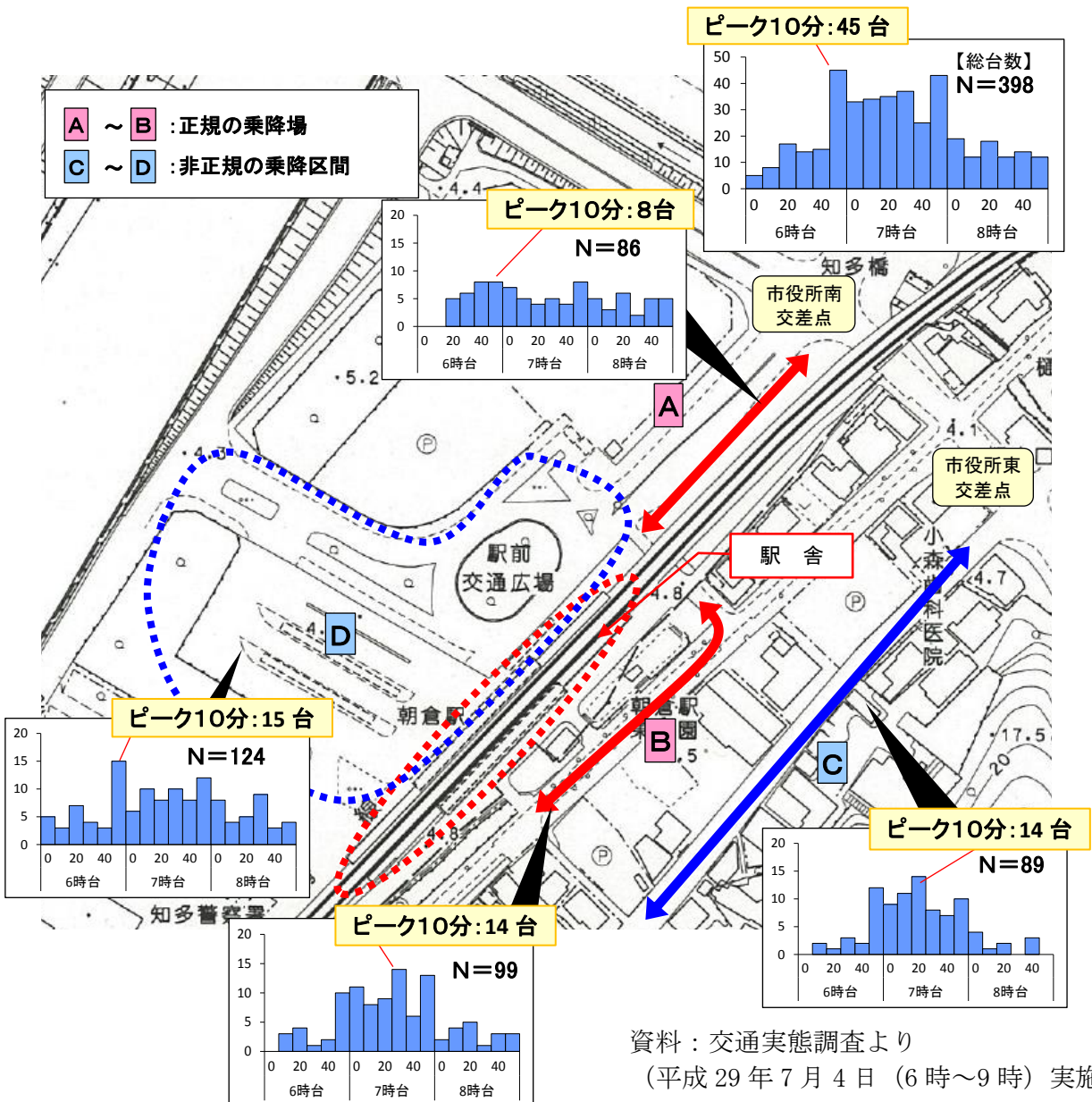
① キス&ライド需要の現状

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

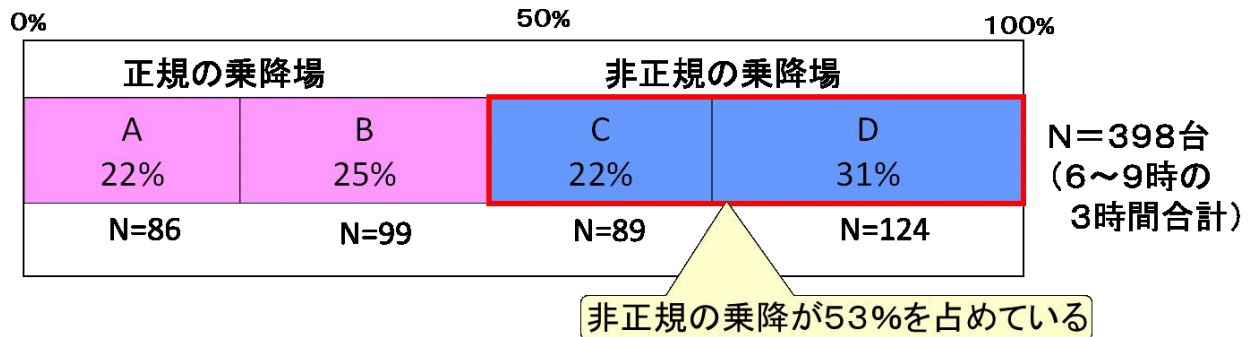
市役所南交差点等の渋滞により、正規の乗降場以外でのキス&ライドが非常に多く、
道路交通の安全性、円滑性を阻害している。

非正規区間でのキス&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ある。

■調査地点別キス&ライド需要の時間変動



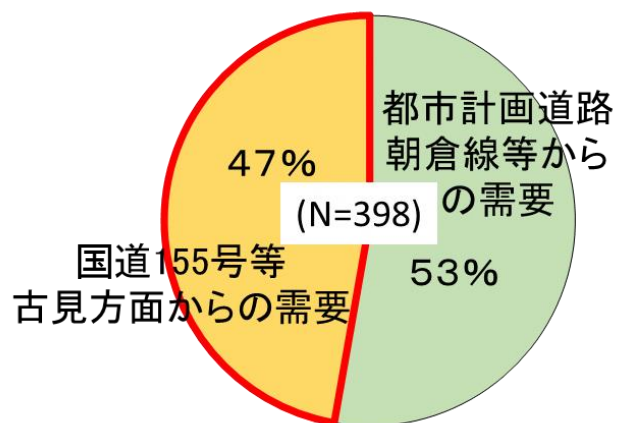
■乗降位置別のキス&ライド需要



■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 ※駅前広場内の一般乗降場で対応	210台 (53%)	調査区間 A、D

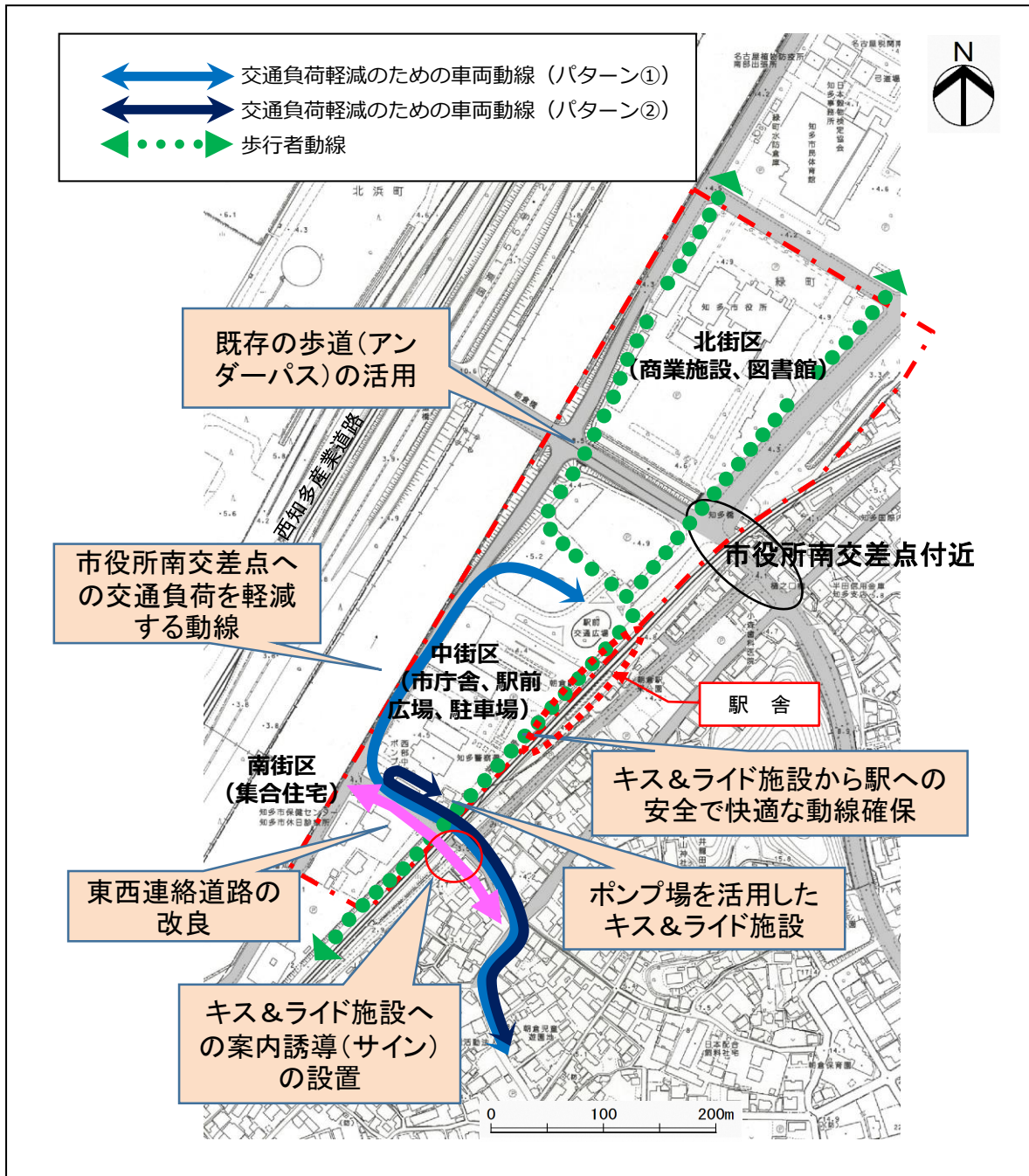
※キス&ライド需要は、6時から9時までの3時間の需要



③交通動線計画

計画地周辺の交通動線としては、東西連絡道路の改良による交通負荷の軽減とともに、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、安全な動線を確保する。

■交通動線図



(3) 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する。

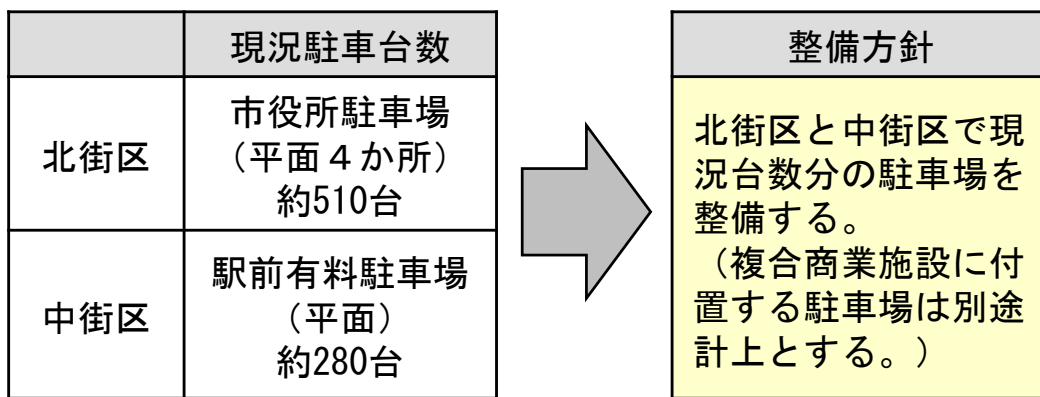
①課題

- 引き続き円滑な駐車環境を整備
- 廃止する第1自転車駐車場の駐車台数を確保

②整備方針

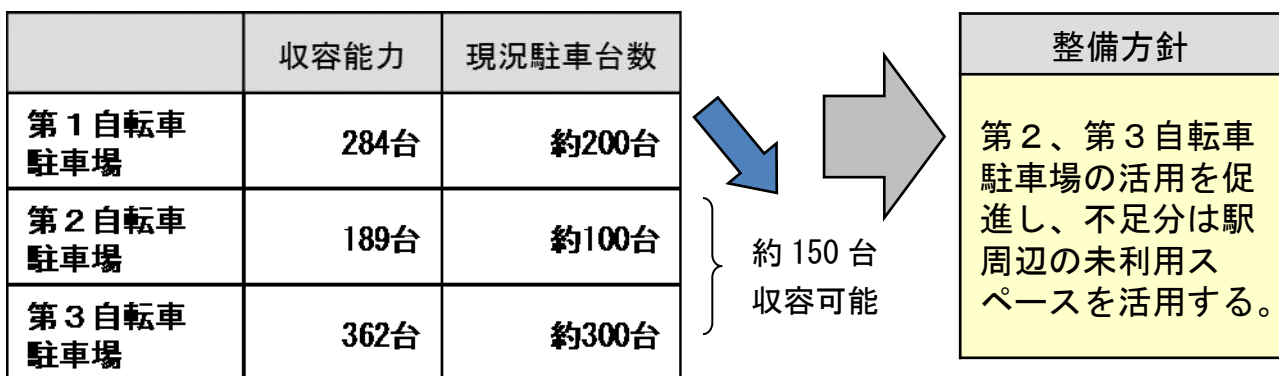
(ア) 駐車場の整備方針

現況の駐車台数を確保する。

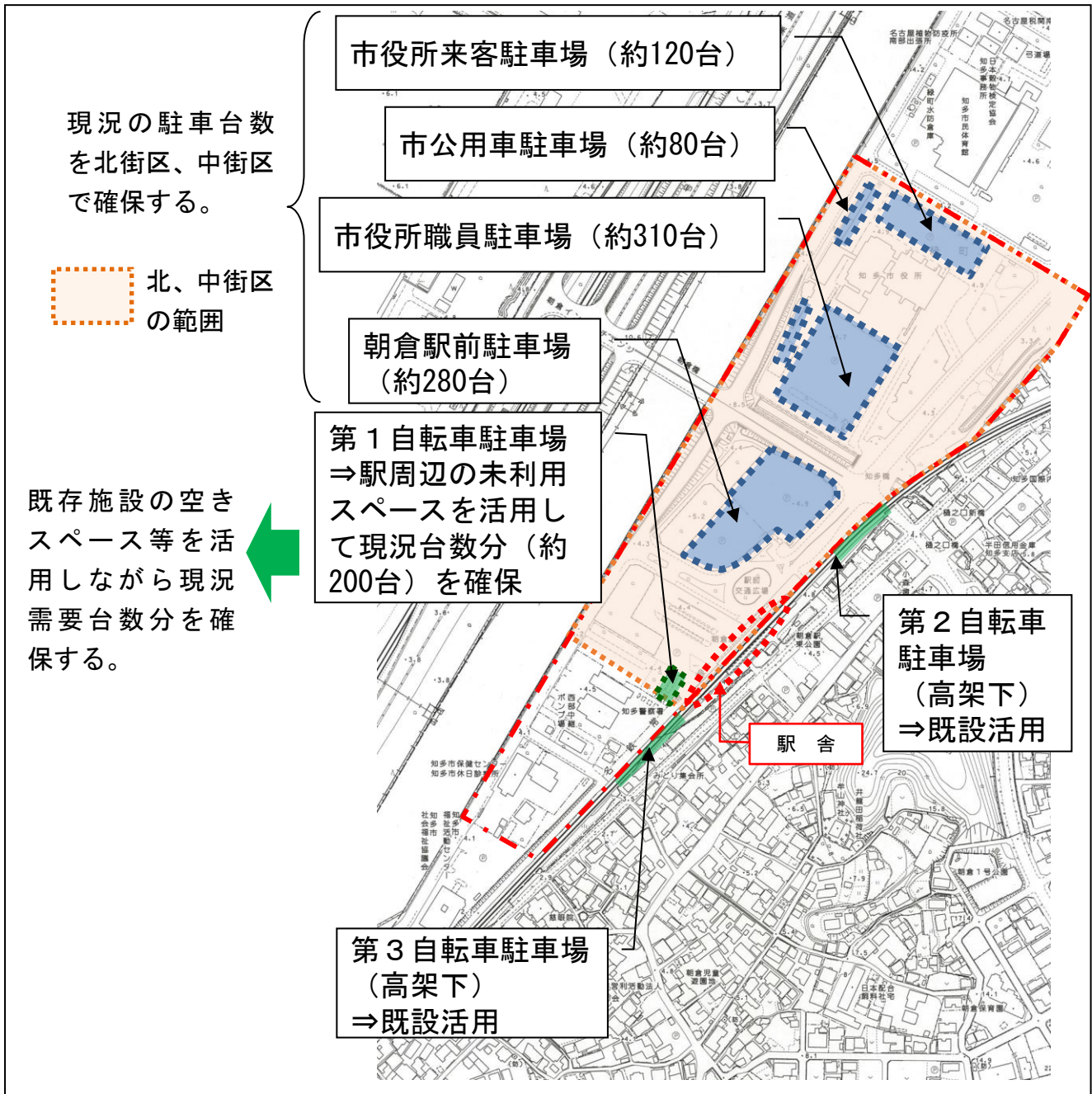


(イ) 自転車駐車場の整備方針

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する。



■ 駐車場・自転車駐車場整備方針図



(4) 駅前広場の整備方針

①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
- 一般車、公共交通の安全な動線を確認
- 交通需要に対応した施設量の見直し

②整備方針

(ア) 駅前広場の施設規模

駅前広場については、現在の駅前広場に不足している環境機能（市民の憩いや歩行者滞留空間を取り入れた面積規模）を確認するものとする。

■ 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	現況の交通需要に対応した施設量を確認
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 m ²	11,000 m ² （目安）

※「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。

※同指針における環境機能とは、“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。

■ バス施設の内訳

		施設量	備考
コミュニティバス	乗車バース	1	ピーク時に3便、1バースで対応可能
	降車バース	1	同上
路線バス	乗車バース	3	ピーク時に6便と多く、路線系統ごとに乗場を確認
	降車バース	1	1バースで対応可能
バス駐車場		7	現況施設量を確認

※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、一般車乗降バースにおいて乗降。

(イ) 駅前広場配置の比較・評価

駅前広場が駅舎の前に直結しており、車椅子、高齢者の方々の移動が安全で便利なB案の②が望ましい。

	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	道路の横断が必要なため不便	道路の横断が必要なため不便
	◎	◎	○	○	△	△
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

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ため望ましい。バス・タクシーと一般車の動線分離を確実にするため、一般車の誤進入等を回避することが必要であり、標識や案内誘導等のサインを必要に応じて設置して安全な交通動線を担保する。

■駅前広場計画案の比較

		分離案	一体案	
計画案の概要				
車両動線	通過交通	ロータリーを通過交通と分離。	ロータリー内に通過交通が通行。	△
	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。	△

【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、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ため、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案(P34のB-②)が望ましい。
- バス(公共交通)と一般車の動線は、分離したほうが安全であり(P35の分離案)、駅を利用する市民の立場からも使いやすい。
- バス(公共交通)と一般車の動線を確実に分離し、一般車のバス(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サイン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。

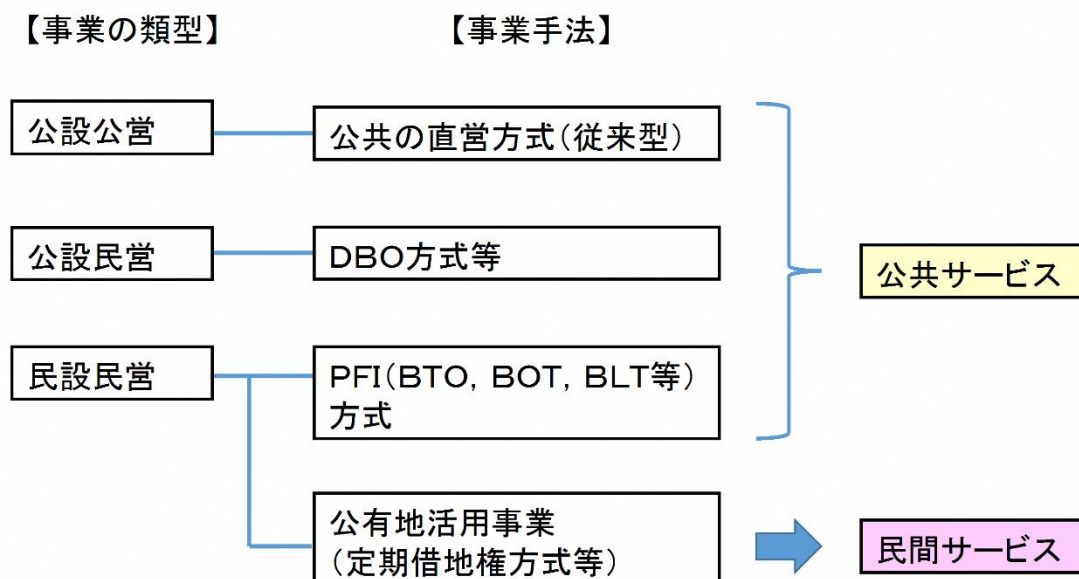


7. 事業化の方向性

(1) 考えられる主な事業手法

民間活力の導入を積極的に進めていくこととし、どのような事業手法がふさわしいかは計画の深度化を図りながら、街区ごとに検討していく方針とする。

朝倉駅周辺の開発で考えられる主な事業手法は以下のとおりであり、事業の類型は、公設公営と公設民営、民設民営の3つに分類され、直営方式やPFI方式等の様々な事業手法が考えられる。



(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

(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
先行事例	<ul style="list-style-type: none"> 【複合施設+カフェ】細江町三丁目地区社会教育複合施設建設事業（下関市） 【庁舎+宿泊施設等】八木駅南有地活用事業（橿原市） 【消費生活センター+商業施設】千葉市消費生活センター・計量検査所複合施設PFI特定事業（千葉市） 【警察署+集合住宅等】神宮前一丁目民活再生プロジェクト（東京都） 【庁舎+飲食施設等】高浜市役所本庁舎整備事業（高浜市） 		<ul style="list-style-type: none"> 【図書館+カフェ】行橋市図書館等複合施設整備事業（行橋市） 【図書館+レストラン】府中市市民会館・中央図書館複合施設整備事業（東京都府中市） 【図書館+商業施設】藤枝市立駅南図書（Bivi藤枝）整備（藤枝市） 		<ul style="list-style-type: none"> 【集合住宅等】権太坂三丁目保有土地活用プロジェクト（横浜市） 【ホテル】県営プール跡地活用プロジェクトホテルを核とした賑わいと交流の拠点整備事業（奈良県） 【ホテル等】キャスティー2 1コアゾーン等整備事業（姫路市） 	

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
の行政 役割・民間	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	民間事業者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

【検討会議の意見・提案】

▶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。



參考資料

1. 計画対象地区のポテンシャル分析 (導入機能の実現性・可能性検討)

■住宅系機能

市外への通勤通学が多く、鉄道の利便性も高い。また、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る。

【総数】

流入	9,870
流出	28,517

資料：国勢調査 (H22)

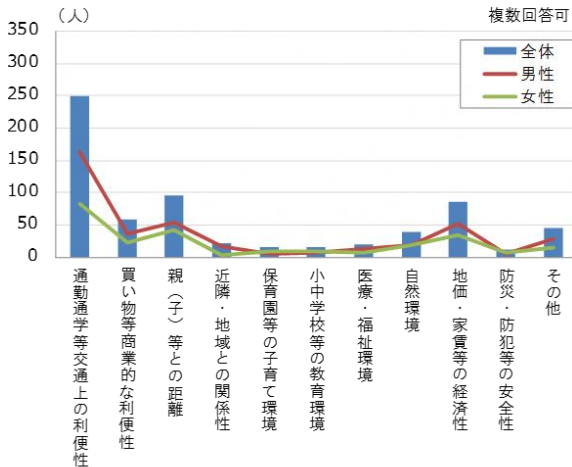
■主な市町村別流出入数 (H22.10.1 現在)



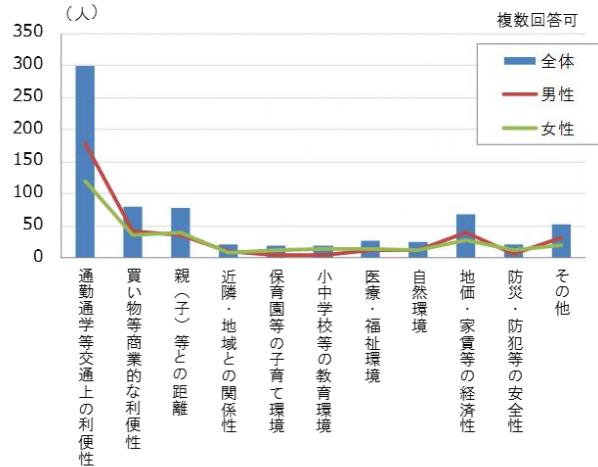
住まいを探す上での重視する点は、「通勤通学等交通上の利便性」が最も多くなっており、駅至便の計画対象地区は優位である。

■住まいを探す上での重視点

転入者アンケート



転出者アンケート

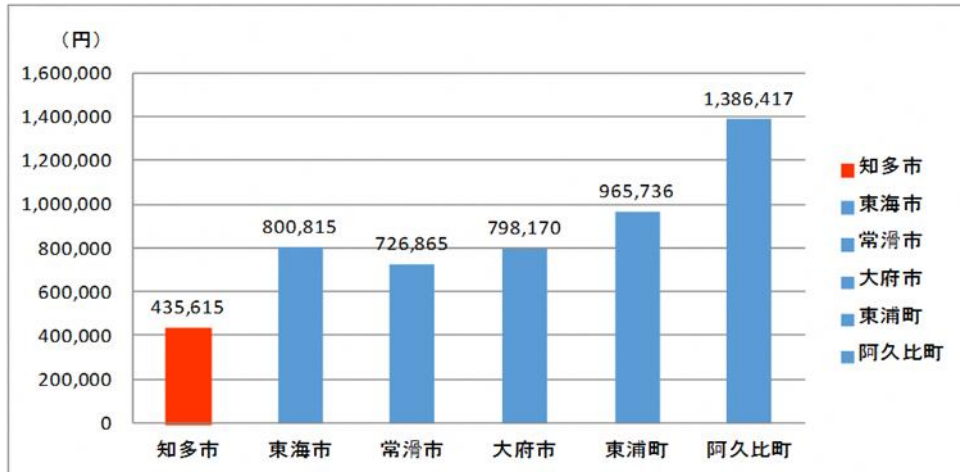


出典：知多市「転入者アンケート」「転出者アンケート」(2015.3.2～4.30)

■商業系機能

市内における一人当たりの小売販売額は近隣市と比較して極端に低くなっており、近隣市に比べ規模も数も少ない。

■住民一人当たりの小売販売額



資料：H24 経済センサス

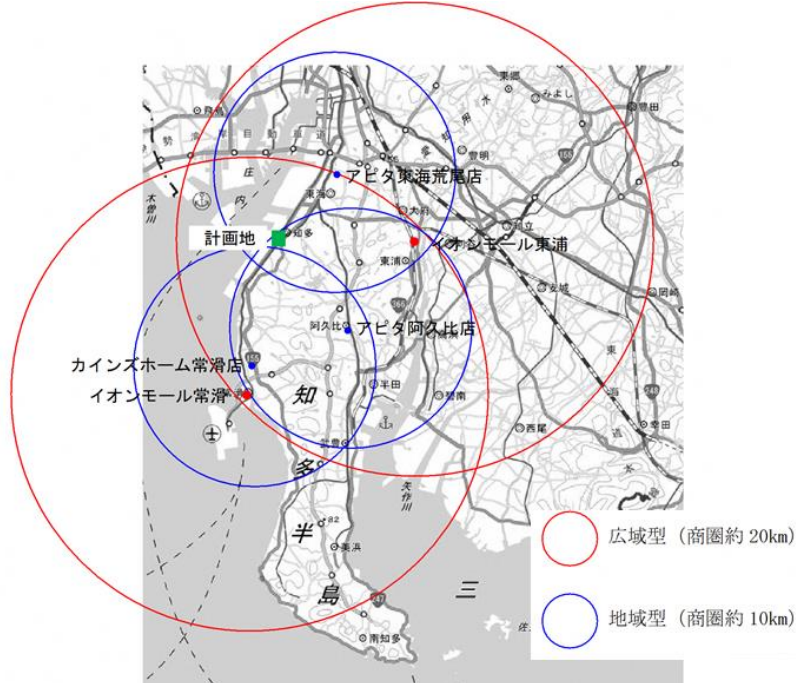
■近隣市町における大型小売店舗（1000 m²以上）の概要

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

資料：全国大型小売店舗総覧 2015 他

広い商圈を持つ店舗は充足しており、駅利用者や近隣住民をターゲットとした、競争力のある近隣型商業施設のポテンシャルが高い。

■広域型・地域型店舗の分布状況



■近隣市町の大型小売店舗の開設年と店舗面積

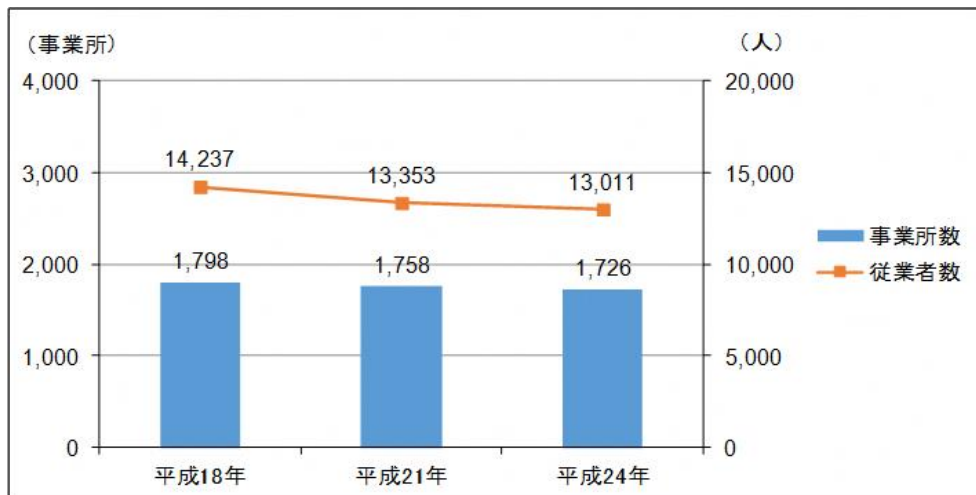


資料：全国大型小売店舗総覧 2015 他

■業務系機能

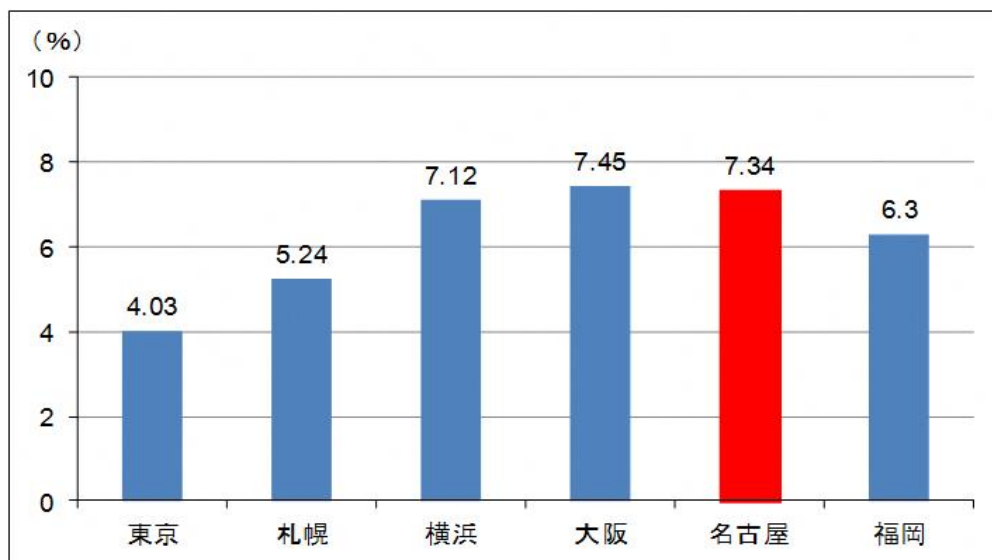
知多市におけるサービス業を中心とした第3次産業の事業所数、従業者数はともに減少傾向である。また、名古屋市におけるオフィス供給の急増により相対的に空き室率は高くなっている。

■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

■主要都市における空き室率（業務系）

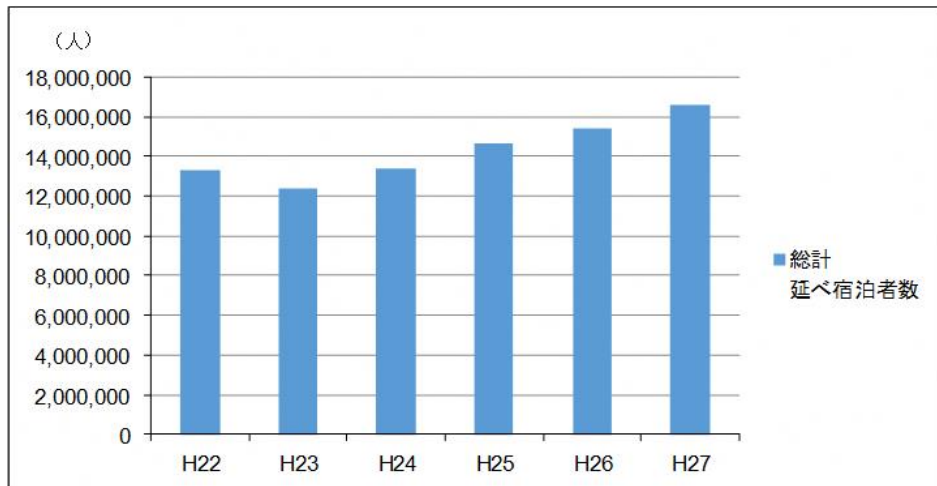


資料：三鬼商事資料（H27.12 現在）

■宿泊系機能

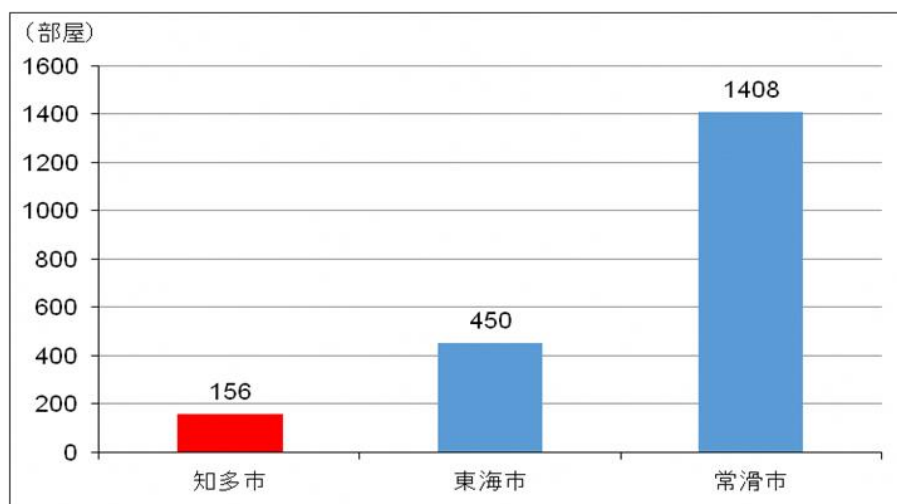
愛知県内の宿泊稼働率は全国的に高く、宿泊数も増加傾向である。知多市は近隣市に比べ、客室数が極端に少なくなっている。

■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

■近隣市における宿泊客室



資料：タウンページに記載のある宿泊施設を対象。部屋数は各施設HPより

2. 検討会議

朝倉駅周辺整備計画調査検討会議開催要領

(目的)

第1条 知多市の玄関口である朝倉駅を核とした駅周辺地域を、賑わいの交流拠点として整備するために必要となる基本的構想の策定に向け、有識者、市民、交通事業者等と意見交換、調査及び検討を行う朝倉駅周辺整備計画調査検討会議（以下「調査検討会議」という。）を開催する。

(構成)

第2条 調査検討会議は、別表に定める者により構成する。

(会議)

第3条 調査検討会議に座長及び副座長を置く。

- 2 座長は、学識経験者をもって充てる。
- 3 座長は、会務を主宰する。
- 4 副座長は、構成員のうちから座長が指名する。
- 5 副座長は、座長が不在のとき又は座長に事故があるときは、その職務を代理する。
- 6 調査検討会議にオブザーバーを置くことができる。

(庶務)

第4条 調査検討会議の庶務は、知多市都市整備部都市計画課において行う。

(委任)

第5条 この要領に定めるもののほか、調査検討会議の運営に関し必要な事項は、別に定める。

附 則

この要綱は、平成28年10月7日から施行する。

附 則

この要綱は、平成29年 6月1日から施行する。

【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	おばら 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） 13時30分～
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） 15時30分～
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） 13時30分～
第4回	○調査検討報告書案	平成29年7月18日（火） 13時30分～
第5回	○調査検討報告書の確認	平成29年8月24日（木） 10時00分～



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はほどよく収まる、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^{かみい}さん 愛知県立知多翔洋高等学校)