

建設経済委員会先進地視察報告

日程・視察先・目的

令和8年5月13日 茨城県ひたちなか市 佐和駅周辺地区整備事業について

5月14日 静岡県島田市 賑わい交流拠点施設「KADODE 00IGAWA」について

1 佐和駅周辺地区整備事業について

佐和駅周辺地区整備事業は、JR常磐線佐和駅周辺において、駅東西の地域分断解消、交通結節機能強化、安全性向上、居住環境整備を目的として進められた一体型の都市基盤整備事業である。本事業では、佐和駅東西自由通路・新駅舎整備、駅前広場整備、自転車駐車場整備、駅周辺アクセス道路整備、高場陸橋（東中根高場線）4車線化、歩行者空間バリアフリー化、土地区画整理などを面的に整備しており、総事業費は約55.9億円、事業期間は平成30年度から令和7年度までである。

特に、従来は西口に利用者が集中していた駅利用を、東口整備により東西へ分散させることで、交通混雑の緩和や生活道路への通過交通抑制を図るなど、「駅整備」にとどまらない都市再編型の事業として進められていた。

また、単独事業ではなく、都市再生整備計画事業や区画整理事業等を組み合わせながら、駅周辺全体を面的に整備している。

(1) 事業の効果について

本事業では、交通利便性、安全性、居住環境の各分野において、具体的な成果指標が示されていた。

交通面では、東口整備やアクセス道路整備、高場陸橋4車線化により、踏切横断自動車交通量が47パーセント減少、踏切を渡る歩行者等が46パーセント減少するなど、安全性向上が図られている。また、高場陸橋周辺では最大渋滞長が最大65パーセント緩和されるなど、交通円滑化の成果も上がっている。

さらに、駅東西自由通路整備により、東西に分断されていた地域が接続され、駅へのアクセス時間短縮や生活動線改善につながっている。

歩行環境についても、駅周辺500メートル圏内の歩道のバリアフリー化率が43パーセント向上しており、高齢者や子育て世帯、障がい者等への配慮が進められていた。

加えて、駅周辺地区では、居住人口が3パーセント増加し、地価公示価格も8パーセント上昇するなど、一定のエリア価値向上も見られた。

(2) 事業の過程で検討された賑わい創出のための施策について

駅前広場の整備に当たっては、交通処理機能に加え、滞在・交通機能の確保を重視し、シェルターやベンチ等の休憩施設を配置することで、日常的に利用しやすい空間整備を行っていた。あわせて、茨城大学との連携によるデザイン検討や、地元自治会・高校生との意見交換を通じて利用者ニーズの反映と関心醸成を図っていた。供用前の見学会や供用後のイルミネーション実施などによる民間活用も進んでいた。

(3) 駅周辺の都市機能を高めるための今後の取組について

交通結節機能については、東西自由通路整備の成果を踏まえ、駅前広場の運用改善や公共交通との連携強化により利便性向上を推進している。都市機能の集積については、区域内人口が一部で20パーセント以上増加している状況を踏まえ、居住誘導に加え商業・サービス機能の導入を促進し

ていく。さらに、バリアフリー化率50パーセントの成果を踏まえ、未整備箇所の改善を進めて総合的な都市機能の向上を図っている。

(4) 事業に関して、現在発生している課題について

交通面では、踏切横断交通の減少により安全性は向上したものの、駅前広場の運用改善や公共交通との接続強化が課題となっていた。また、人口が一部で20パーセント以上増加する一方、駅乗降客数投資につなげるための仕組みづくりや、バリアフリー未整備箇所の解消も必要であり、ソフト施策の充実が重要な課題となっている。

(5) 所感

佐和駅周辺地区整備事業は、駅の橋上化、東西自由通路、駅前広場、アクセス道路、駐輪場、区画整理等を一体的に進めることで、鉄道により分断されていた東西市街地の接続を改善し、交通結節機能の強化、安全性の向上、駅周辺の利便性向上を図った事業である。特に、東口改札や自由通路の整備により、歩行者・自転車の踏切横断が大きく減少し、事故リスクや移動負担の軽減につながった点は、高く評価できる。あわせて、道路整備による渋滞緩和、駅周辺のバリアフリー化率の向上、居住人口や地価の上昇など、都市基盤整備の効果が一定程度確認できたことは、本市の駅周辺整備を考える上でも参考となるものであった。

本事業により、東側住民の交通便利性向上や交通安全性改善については大きな成果が見られたものの、駅周辺における民間投資誘導や、日常的な賑わい形成については、まだ発展途上である印象を受けた。駅前広場や道路などの基盤整備は進んでいるが、その整備によってどのような商業機能や地域活動、人の滞在を生み出していくのかという「整備後のまちの姿」が、現時点では十分に見えにくい部分もあった。駅前整備は、単に交通便利性を高めるだけではなく、その後の民間投資、定住促進、地域経済活性化へとつながってこそ、本来のまちづくり効果が発揮されるものである。その意味では、「駅を整備して終わり」ではなく、どのような人の流れを生み出すのか、どのような民間機能を誘導するのか、どのような地域拠点を形成するのかまで含めた将来ビジョンが、今後さらに重要になると感じた。

今回の視察を通じて特に印象的だったことは、行政が成果指標として「渋滞長」「踏切横断交通量」「アクセス時間」など、市民生活の体感に近い数値を用いていた点である。単なる整備量ではなく、「生活がどう変化したか」を意識した事業評価が行われていることは参考になると感じた。

また、駅周辺整備は単なる施設整備ではなく、「どのようなまちをつくるのか」という将来像を明確にし、市民ニーズの把握、丁寧な合意形成、財政負担の検証、整備後の効果測定を一体的に進める総合的なまちづくりであることを再認識した。知多市においても、朝倉駅周辺整備事業をはじめ巽ヶ丘駅、新舞子駅などの鉄道駅周辺、さらには西知多道路整備に伴う地域拠点形成において、交通便利性の向上にとどまらず、定住促進、賑わい創出、民間投資誘導へとつながる整備の在り方を検討していく必要がある。

2 賑わい交流拠点施設「KADODE OOIGAWA」について

(1) 事業の概要について

賑わい交流拠点施設「KADODE OOIGAWA」は、島田市、JA大井川、大井川鐵道株式会社、中日本高速道路株式会社の官民4者が連携して整備した施設である。新東名高速道路の島田金谷IC周辺に位置し、大井川流域の玄関口として、農業振興、観光振興、地域交流、広域からの集客を目的とした拠点施設として整備された。

施設内には、緑茶B.I.Yスタンドをはじめ、農産物直売所、オープンキッチン型の飲食店、地元で

人気の飲食テナント、カフェ、ベーカリー、屋内型あそび場、観光協会の案内機能など、多様なコンテンツが配置されている。また、大井川鐵道の新駅「門出駅」と直結し、国道をまたぐ歩道橋によって周辺との回遊性も確保されている。

単なる道の駅や農産物直売所にとどまらず、買い物、飲食、体験、観光、子どもの遊び、鉄道観光が一体となった、「一言では語るができない」複合型の賑わい交流拠点である。

(2) 事業の実績及び効果について

KADODE OOIGAWAは、令和2年の開業以降、徐々に来場者数を伸ばしており、近年では年間100万人規模の来場者、観光バスも年間約2,000台という実績がある。新東名高速道路のインターチェンジ、大井川鐵道、大井川という地域資源を背景に、広域から人を呼び込む施設として一定の成果を上げている。

地域資源である「お茶」を、単に販売するだけでなく、緑茶B.I.Yスタンドのような体験型コンテンツとして打ち出しており、来場者が自分でお茶をいれ、味わい、楽しむことで、島田市らしさを体感できる仕掛けとなっている。

また、産直市場を目的に訪れた人が、飲食店やカフェで一息つき、さらにSLの通過時間に合わせて鉄道を見に行くなど、施設内外を自然に回遊する動線がつくられている点も印象的であった。

官民4者がそれぞれの強みを持ち寄って連携し、JAの産直市場、観光協会のお土産エリア、鉄道関連コンテンツ、飲食、子どもの遊び場など、多様な機能を組み合わせることで、家族連れ、観光客、地域住民、物産目的の来場者など、幅広い客層を受け止めている。

(3) 課題及び今後の展開について

年間100万人規模の来場者があり、観光バスも多数訪れているにもかかわらず、黒字化まではあと一歩とのことであった。この点は、賑わい交流拠点施設の整備において、集客力と収益性が必ずしも直結しないことを示している。施設整備後の維持管理費、運営費、人件費、更新費用なども含め、持続可能な事業設計が不可欠である。

(4) 所感

今回の視察を通じて、KADODE OOIGAWAは、単なる物販施設や道の駅ではなく、地域資源を体験に変え、人の滞在と購買を生み出す複合型の交流拠点であると感じた。お茶、農産物、大井川鐵道、SL、飲食、子どもの遊び場、観光案内といった多様な要素が重なり合うことで、来場者がそれぞれの目的に応じて楽しめる施設となっていた。

特に印象的だったことは、施設内を歩く中で偶然SLの通過時間に気づき、実際に迫力ある光景を楽しみ、その流れで購買につながるという自然な動線である。目的を持って訪れた人が、別の体験に出会い、滞在時間を延ばし、消費につながる。この仕掛けは、賑わい施設を考える上で非常に参考になった。

一方で、KADODE OOIGAWAの魅力は、多くのコンテンツを高い水準で組み合わせているからこそ成立している。知多市において同様の施設を検討する場合、その多様さをそのまま再現するのではなく、知多市ならではの地域資源や立地特性を見極めることが重要である。金沢IC（仮称）周辺であれば、西知多道路、セントレア方面への広域交通、知多半島観光との関係性をどう生かすかが問われる。通過交通の人々が知多市に立ち寄るのか、あるいは金沢IC（仮称）周辺そのものを目的地として訪れるのかについては、今後の市場調査や事業者とのサウンディングを通じて見極める必要がある。また、朝倉駅周辺整備事業の北街区であれば、KADODE OOIGAWAの事例は、「まだ何もないうちに交流拠点をつくる」という点で参考になるが、大きな箱を建てるのか、独立した施設を

複数配置して運営するのかといったことについて、民間事業者との対話を通じて具体化していく段階であり、知多市においては、施設規模、運営主体、地域資源の打ち出し方、収益性、公共負担の在り方を丁寧に整理していく必要がある。日常利用と交流機能、子育て支援、民間活力をどう組み合わせるかが重要となる。

KADODE OOIGAWAは、知多市の今後のにぎわい拠点整備を考える上で、大きな可能性と同時に、慎重に検討すべき課題を示してくれる事例であった。施設を整備すること自体を目的とするのではなく、「誰が、何を目的に訪れ、どのように過ごし、どのように地域経済や市民生活に波及していくのか」という視点を持ちながら、知多市にふさわしい拠点形成を検討していく必要がある。