

朝倉駅周辺のまちづくりについて

平成 30 年 4 月 12 号



朝倉駅周辺を、にぎわいの交流拠点とするための取り組みをお伝えします。

朝倉駅周辺整備基本構想の概要(11号のつづき)

5. 街区別整備方針

各街区の整備方針とまちづくりのイメージを、以下のようにまとめています。

なお、事業実施にあたっては、関係者の意向等も踏まえ、以下のイメージ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。

【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

導入機能	施設のイメージ
複合商業機能	飲食・物販、メディカルモール 等
文化機能	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	地域の物産・交流コーナー 等
休憩機能	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	中街区で不足する駐車場、歩道橋 等



■商業施設と休憩施設のイメージ



■図書館のイメージ

【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

導入機能	施設のイメージ
公共機能	市役所(本庁舎機能)
商業機能	公共施設や駅利用者を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	ホテル
駐車場・自転車駐車場等の交通結節機能	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
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



■駅前や市役所付近のイメージ



■市役所建屋内のイメージ

※ パーク&ライド…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

【南街区】

市外から人を呼び込めるような
新たな定住拠点

導入機能	施設のイメージ
居住機能	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	公園・広場



■住宅街のイメージ

6. 交通計画

道路、駐車場・自転車駐車場、駅前広場の整備方針等について、以下のようにまとめています。

道路網の現況・課題

- 朝の通勤ラッシュ時には市役所南交差点付近で渋滞が発生しており、**市役所南交差点付近の交通負荷軽減を図ることが必要**
- 南街区へアクセスする道路サービスが立ち遅れており、**南街区へのアクセス向上が必要**



道路網の整備方針

- 東西連絡道路の改良**
- 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

※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



■市役所南交差点の渋滞状況

【交通動線計画】

- 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**
- 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、安全な動線を確認**



駐車場・自転車駐車場の現況・課題

- 現在、駐車場と自転車駐車場しかなく、駅前にはふさわしいにぎわいを形成するには、**土地の高度利用が必要**
- 計画対象地区内では、市役所駐車場と駅前有料駐車場、第1～第3自転車駐車場が現在駐車可能であり、引き続き円滑な**駐車環境の維持が必要**
- 駅前広場整備に伴い**廃止する第1自転車駐車場の駐車台数の確保が必要**



■朝倉駅前広場・駅前有料駐車場

駐車場・自転車駐車場の整備方針

- 土地の高度利用を図りながら北街区と中街区で**現況台数分の駐車場を整備**
- 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



■第1自転車駐車場

駅前広場の現況・課題

- 市民が憩い、集うことができ、歩行者が安全・快適に滞留できる空間が不足しており、**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**
- 公共交通と一般車の停車場所は分かれているが、ロータリーは共有しているため、**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

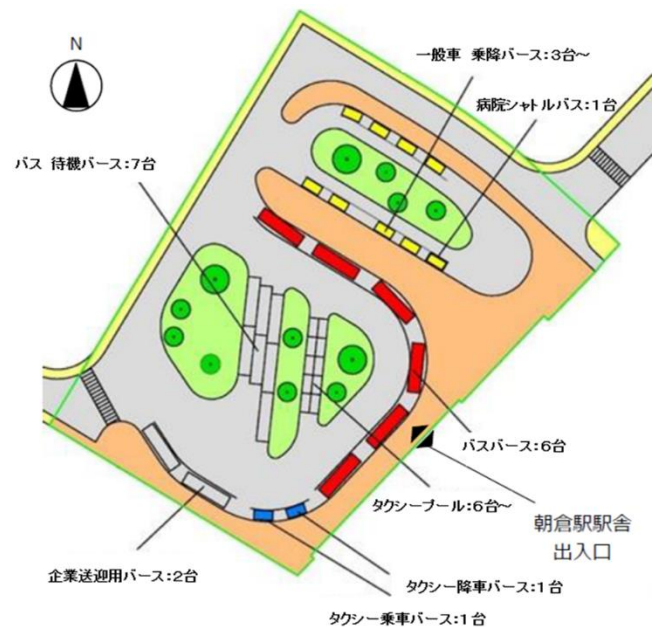
駅前広場の整備方針

- 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する**
- 駅前広場の施設規模は、**交通需要に対応した施設量とする**

など

【駅前広場の配置、施設規模】

- 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**
- 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**
- 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**



7. 事業化の方向性と今後のスケジュール等

民間活力の導入を視野に入れ、土地・建物の所有、事業期間などを十分に検討し、**最も事業効果の高い事業手法を選択**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。

※PPP/PFI…PPPは、公民が連携して公共サービスを提供する手法。PFIは、施設の設計・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。

考えられる事業手法は、以下のとおりです。

事業手法		公設公営	公設民営	PPP(公民連携) 民設民営		
		直営方式 (従来方式)	DBO方式等	BTO方式	BOT方式	公有地活用事業 (定期借地権方式等)
行政・民間の役割	民間活力の度合い	低 高				
	設計・建設	市	民間	民間	民間	民間
	土地所有	市			市 (定期借地権設定等)	
	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)	民間
	資金調達	市	市	民間	民間	民間

PPP/PFI 方式を導入することによるメリットは、以下のとおりです。

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

【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。

①概算事業費 (直営方式)	約85億円 (内訳: 図書館・駅前広場・歩道橋・市役所整備費、撤去・移転などの費用を想定)
②収入	約25億円 (土地の貸付料などを想定)
市の実質負担額	約60億円 (①－②)

【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
平成 29(2017)	朝倉駅周辺整備基本構想の策定	
平成 30(2018)	関係者との調整・協議 事業化検討	
平成 31(2019)		事業化可能性の追加調査
平成 32(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
平成 33～38 (2021～2026)	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)
平成 39(2027)	整備事業完了	

ご意見・問合せ：
都市計画課朝倉駅周辺整備推進室
電 話：0562-36-2667
E-MAIL：asakura@city.chita.lg.jp