

市役所周辺地域整備計画課題整理調査

平成 2 7 年 3 月

日 進 市

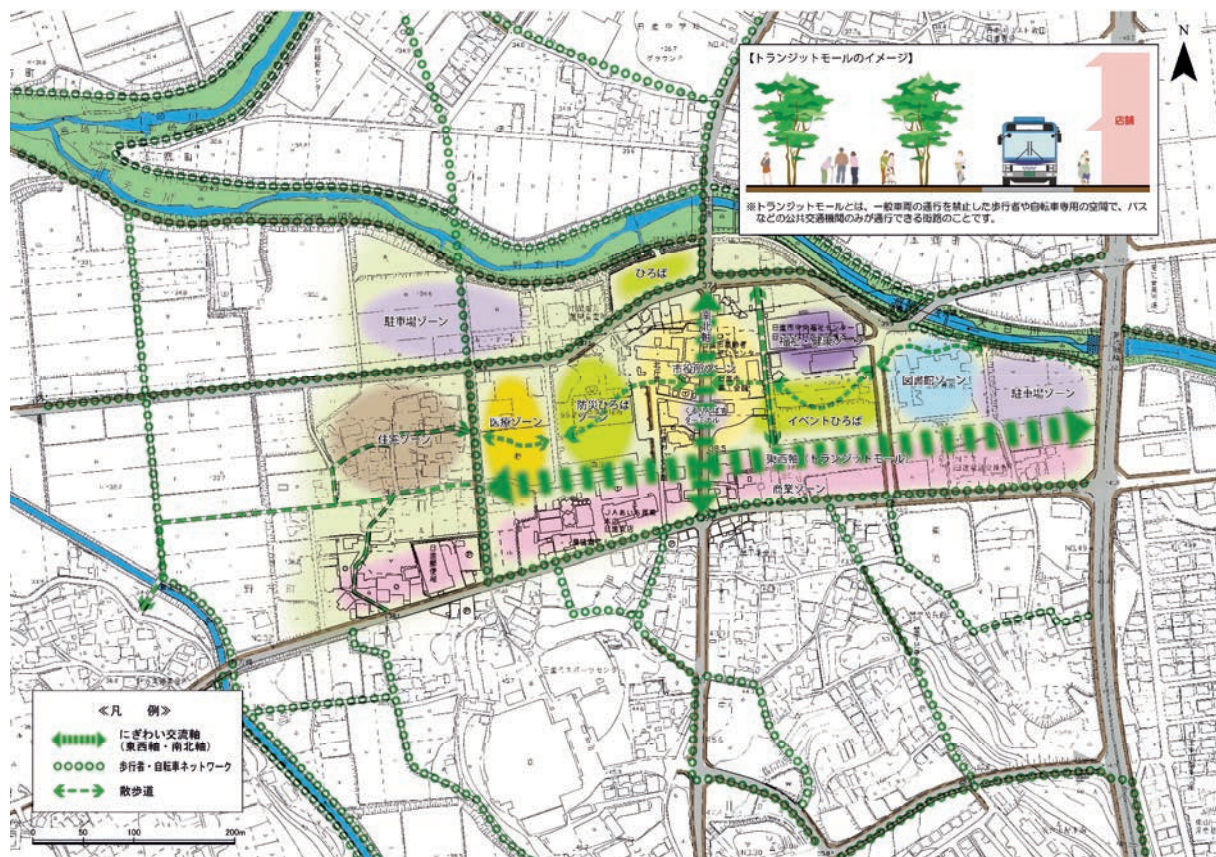
目次

1. 業務目的	1
2. 実現化にあたっての課題の整理	
2-1 法規制に関する課題	2
2-2 交通体系に関する課題	3
2-3 総合計画等各種計画との整合に関する課題	4
2-4 市役所建替えに関する課題	4
3. 課題に対する対応策の検討	
3-1 対応策の選定	5
3-2 「にぎわい交流軸」の整備方針	6
4. 整備手法の検討	10

市役所周辺地域整備計画課題整理調査

1. 業務の目的

本調査は、平成25年度に実施した「市役所周辺地域整備計画実現化調査」（以下、「実現化調査」とする。）において位置づけられた「にぎわい交流ひろば」について、今後整備を実現していく上での課題及びその解決に向けた対応方針を整理するとともに、その整備手法について検討することを目的とします。



にぎわい交流ひろば配置イメージ図

2. 実現化にあたっての課題の整理

「にぎわい交流ひろば」の整備を実現していく上での課題を以下の視点から整理します。

2-1 法規制に関する課題

(1) 各ゾーン形成に向けた課題

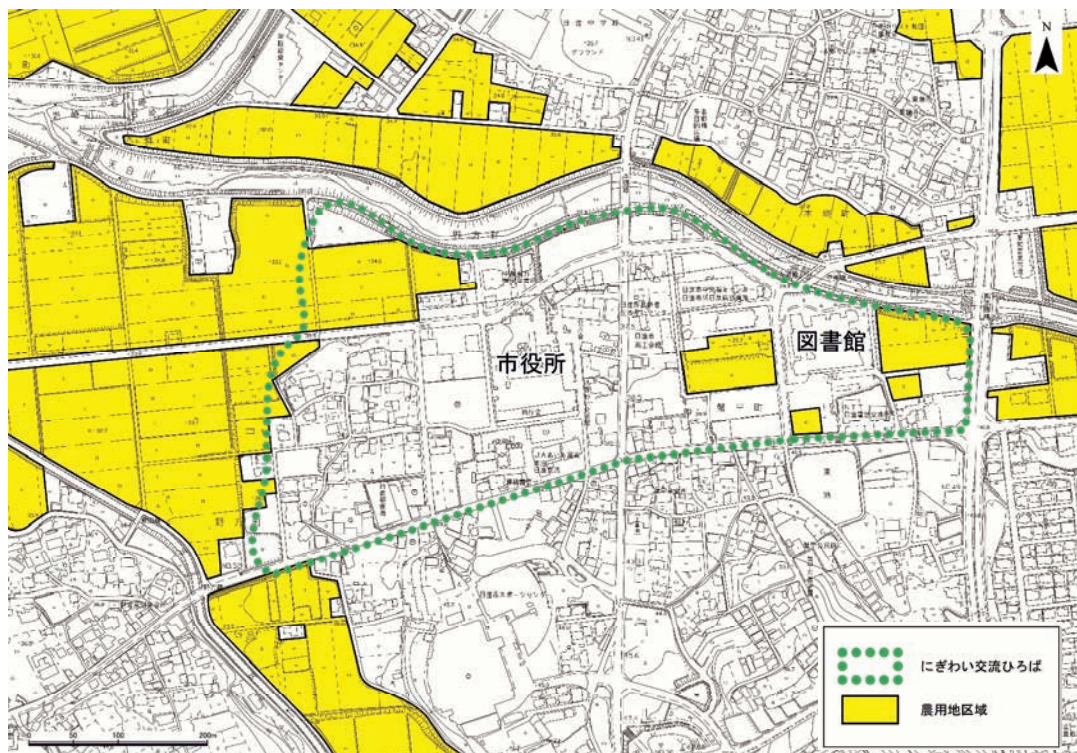
市役所周辺地域は、市街化調整区域であるため、知事の許可を受ければ可能なものもありますが、現状のままでは開発行為や建築行為は禁止され、建築等は自由に行うことができません。

各ゾーンにおいて、開発行為や建築行為が伴わない範囲で整備を行っていくのか、愛知県知事の許可基準の範囲内で整備を行っていくのか、または、整備に自由度がある市街化区域に編入し整備を行っていくのか等、整備手法について、十分に検討する必要があります。

(2) 農用地域への対応

「にぎわい交流ひろば」は、全域が農業振興地域になっており、下図に示すように、農用地域に定められた農地（以下「農振農用地」とする。）がみられます。

農振農用地は、農地としての土地利用を保全すべき優良なまとまりのある農地であることから、土地利用を検討する場合には、農林部局と協議・調整を図る必要があります。



にぎわい交流ひろば内の農振農用地図

2-2 交通体系に関する課題

(1) 駐車場ゾーンの整備及びくるりんばすターミナルの検討に関する課題

現在、市役所・図書館等施設ごとに設置している駐車場を集約化し、フリンジパーキングを導入するにあたっては、各施設の将来需要を見越した駐車台数の設定が必要です。

また、各施設までの移動距離が長くなることが懸念されることから、フリンジパーキングから各施設まで誰もが安全に移動できる手段について検討する必要があります。

さらに、市役所ゾーンにおいて、将来的には新庁舎の建設を視野に入れていることから、新庁舎の規模等の検討状況を踏まえたうえで、効果的な整備時期を検討することも必要です。

一方、くるりんばすターミナルについては、ターミナルのあり方や必要規模、公共交通網の見直し等について、一体的に検討する必要があります。

(2) 歩行者・自転車ネットワーク及び散歩道の整備に関する課題

歩行者・自転車ネットワークの整備にあたっては、既に整備が行われている岩崎川堤防道路等との周遊性を高めるために、歩行者・自転車が快適に通行できる空間の確保方策についての検討が必要です。

なお、これら歩行者・自転車ネットワークについては、「にぎわい交流ひろば」内だけでなく周辺部にひろがっており、周辺部も含めると相当の延長になることから、整備には相当の時間を要することが考えられます。

また、既存道路を利用せず新たに散歩道を確保する場合には、既存道路との周遊性の確保が必要です。

(3) にぎわい交流軸の整備に関する課題

① にぎわい交流軸（東西軸）の整備に関する課題

にぎわい交流軸（東西軸）の整備にあたっては、新たな用地取得が必要になるとともに、周辺地区への影響の検証や周辺施設利用者との調整が必要です。

トランジットモールの検討にあたっては、一般車両の通行規制や安全対策等について、道路管理者、警察との協議が必要になるとともに、にぎわい交流ひろば全体での土地利用誘導や各施設整備のあり方と合わせて検討する必要があります。

② にぎわい交流軸（南北軸）の整備に関する課題

にぎわい交流軸（南北軸）については、「にぎわい交流ひろば」内及び周辺部を含めた自動車交通への影響を含め、市道栄本郷線のコミュニティ道路化の可能性を検討していくことが必要です。

2-3 総合計画等各種計画との整合に関する課題

第5次日進市総合計画の中で、重点プロジェクトの1つとして「にぎわいのある中心核形成プロジェクト」が位置づけられており、また総合計画以外の計画でも土地利用や施設整備に関する位置づけ等がなされている計画もみられます。これらの計画間では、歩いて楽しめる空間とすることや、緑あふれる空間とすることといった、概ねの方向性は一致しているものの、具体的な施設配置や土地利用は整合性が図られていないことから、今後、各種計画の策定・改訂にあわせ、計画間の整合性を図りつつ、「にぎわい交流ひろば」の整備の方向性を明らかにしていくことが必要です。

2-4 新庁舎建設に関する課題

現在の市庁舎の老朽化に伴い、将来的には新庁舎の建設が必要となりますが、市役所周辺地域が市街化調整区域であることから、多くの規制がかかるため、新庁舎建設に向けては十分な検討が必要です。

また、新庁舎を建設する際には、既存公共施設機能の集約化も視野に入れているため、十分に施設整備のあり方や方向性等を検討していく必要があります。

3. 課題に対する対応策の検討

3-1 対応策の選定

「にぎわい交流ひろば」を実現するためには、前述のとおり、多くの課題について検討する必要があります。

さらに、具体的な整備方針や整備手法、スケジュール等を含め、全てのゾーンの整備を進めるには、さらに多くの時間が必要です。

そのため、以後の課題整理では、にぎわいの場として、各施設間のつながりを持たせる仕掛けとなる市役所と、先行して検討を行っている「イベントひろば」、図書館を結ぶ歩行空間の整備を優先的に取り組む事業と位置づけ、対応策等を検討することとします。

なお、市役所と「イベントひろば」、図書館を結ぶ歩行空間については、にぎわい交流軸（東西軸）としてトランジットモールに上る動線整備を検討していますが、前述のように、この実現には多くの課題があり、時間を要すことから、市役所、「イベントひろば」、図書館の間を安全に歩行できる空間を優先的に確保し、にぎわい交流軸（東西軸）が整備された際には、散歩道として活用できる最低限の歩行空間（以後、「にぎわい交流軸（歩行空間）」とします。）として、具体的な整備について検討することとします。

3-2 「にぎわい交流軸（歩行空間）」の整備方針

「にぎわい交流軸（歩行空間）」の整備については、まず、歩行者の利便性を確保するため、市役所と「イベントひろば」、図書館を結ぶ歩行空間を確保します。さらに、将来的に「にぎわい交流軸（東西軸）」を整備した場合、実現化調査にあるように当該路線の機能は「散歩道」として役割が主体になると考えられることから、整備の基本方針を整理し、さらに整備水準については、歩行空間の幅員別に3パターン設定し、比較検討します。

【整備の基本方針】

- 市役所と図書館を結ぶ最短の歩行空間を確保します。
- 既存ストック活用の視点から、既存道路(市道中島・家布線)との連続性が確保できる位置に歩行空間を確保します。
- 「イベントひろば」と一体となった歩行空間を確保します。
- 将来的な「にぎわい交流軸(東西軸)」としての機能を代替する路線であり、過度な投資とならないよう整備コストを抑制するとともに、将来的には「散歩道」として活用します。

【整備水準】

- ①整備案A
人がすれ違える最低限の歩道幅員を確保（幅員 2.5m程度）
- ②整備案B
植栽帯や休憩ができる場所を確保しつつ、人がすれ違える歩道幅員を確保（幅員 4 m程度）
- ③整備案C
ゆとりある植栽帯や多目的に利用できる空間を確保しつつ、ゆとりある歩行空間を確保（幅員 20m程度）

整備案比較検討表

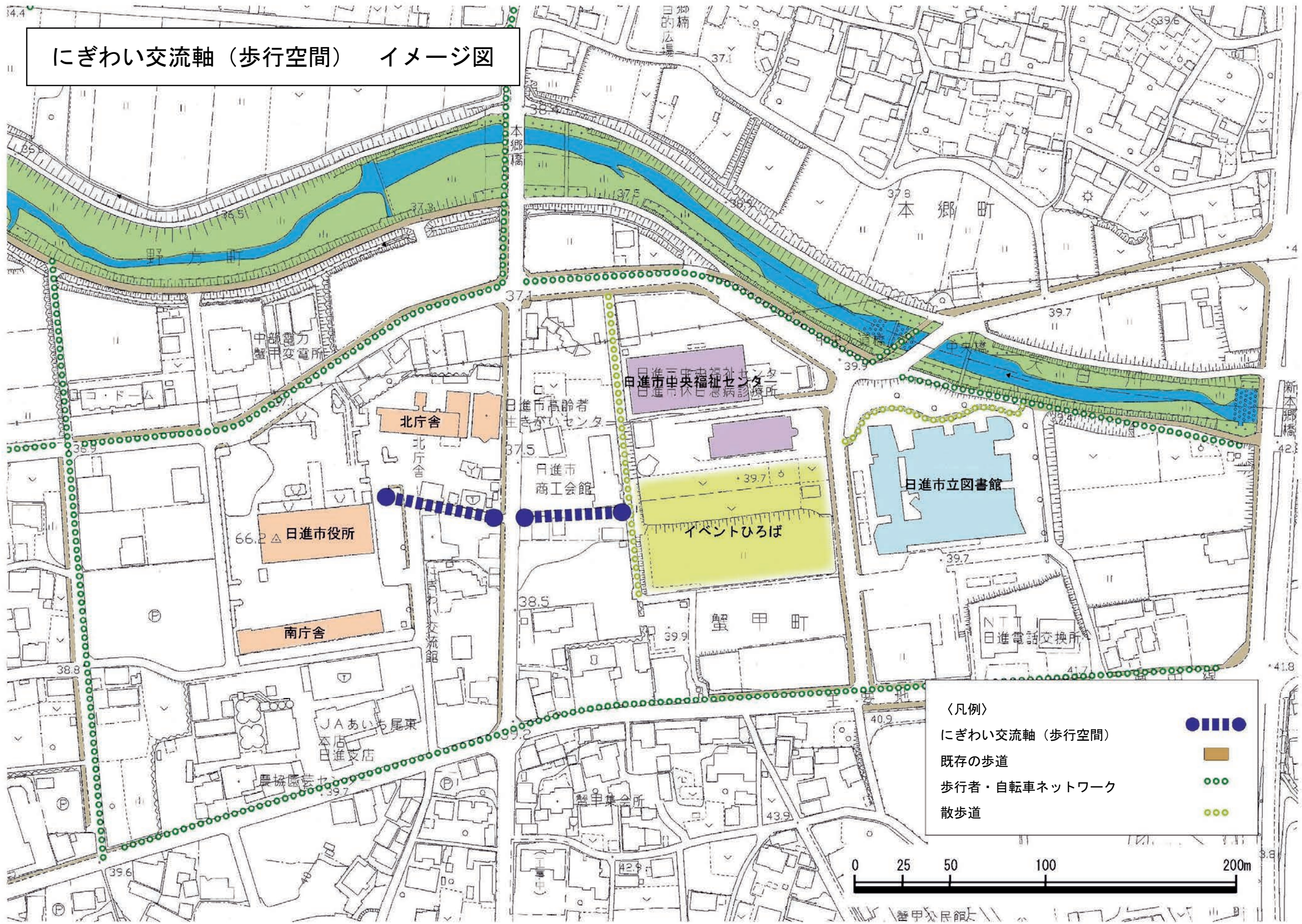
整備案	メリット	問題・課題	評価
A	<ul style="list-style-type: none"> ・市有地だけで整備ができる 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者道として最低限必要な歩道幅員にとどまっておろ、にぎわいにつながる空間がない 	×
B	<ul style="list-style-type: none"> ・植栽帯が確保できる ・ベンチ等を設置し、休憩できるスペースを確保できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者道として最低限必要な歩道幅員にとどまっておろ、にぎわいにつながる空間がない ・用地取得が必要（約8.8万円/m²） ・商工会との調整が必要（商工会と商工会南側駐車場・倉庫との動線の確保が必要） ・市道栄本郷線の横断歩道移設が必要 ・市道中島・家布線の整備が必要 ・イベントひろろば内に歩行空間を設けることが必要となる 	○
C	<ul style="list-style-type: none"> ・イベントひろろば等の駐車場、及び安全な歩行者動線の確保ができる ・駐車場を活用しイベント等ができる ・豊かな緑を確保できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・商工会等の用地取得が必要（土地：約8.8万円/m²+建物補償：約8千万円） ・整備に時間がかかる ・商工会との調整が必要（商工会駐車場の台数が減少するため、市役所周辺の駐車場の再配分が必要） 	△

3案を比較すると、多目的に利用できる空間及び、ゆとりある歩行空間を確保できるといった視点からは、整備案Cが望ましいと考えられますが、将来的に、にぎわい交流軸（東西軸）を整備した場合、同程度の整備水準の歩行空間が2路線整備されることになり、非効率な公共投資となる懸念があります。

一方、整備案Aの場合は、新たな用地確保の必要がなく早急な整備が可能であるものの、最低限必要な歩道幅員にとどまっており、「イベントひろば」をはじめ、市役所周辺のにぎわい創出に向け、多くの来訪者が通行できるだけの十分な歩行空間の確保が難しいと考えられます。

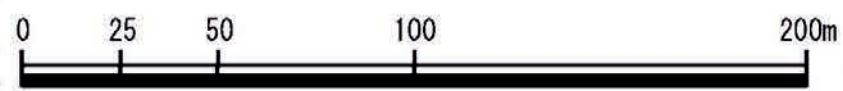
以上より、用地確保等に時間を要さず、歩行者の増加により、「にぎわい交流ひろば」内のにぎわいが創出できると考えられることから、整備案Bを整備水準とします。

にぎわい交流軸（歩行空間） イメージ図



〈凡例〉

- にぎわい交流軸（歩行空間）
- 既存の歩道
- 歩行者・自転車ネットワーク
- 散歩道



4. 整備手法の検討

にぎわい交流軸（歩行空間）の整備手法としては、道路または緑道として整備することが考えられます。ここでは、この2つの整備手法の課題を整理します。

（1）道路として整備する場合

沿道敷地の接道条件を満たすためには、建築基準法上、幅員4m以上で整備することが大前提となります。また、道路法上の道路として整備する場合は市道認定が必要ですが、交通網の形成を前提に、道路形状、勾配、構造物の仕様等、市の認定基準を満たすことが必要です。

（2）緑道として整備する場合

「イベントひろば」と一体となったにぎわい空間づくりが行いやすい一方で、市役所と図書館を結ぶ最短経路で緑道を整備した場合には、商工会南側の市有地（市・商工会の倉庫・駐車場として利用している土地）が接道条件を満たさなくなる可能性が高く、東側の南北市道との接道を確保する、または当該路線を敷地境界に沿ってクランク状に切り回すことにより商工敷地と一体敷地として接道を確保する等の対応策を講じる必要があります。

なお、当該路線をクランク状に切り回す場合には、市有地に立地する倉庫等が支障になる可能性があり、所有する部局との協議・調整が必要になります。

また、最短経路で緑道を整備した場合には、自動車での民地から緑道への乗り入れは認められず、商工会敷地から市有地への自動車の乗り入れができなくなる可能性が高いことから、倉庫等へのアクセス方法を検討する必要があります。