

S 駅周辺整備の手法(参考例)

	土地区画整理事業	橋上駅舎化(自由通路)事業	駅前広場整備事業
イメージ図	<p>7.2ha 0.7ha</p> <p>市街化区域界</p> <p>地権者から土地を提供してもらい、道路(駅前広場)、公園、調整池等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用増進を図る事業</p>	<p>(参考: 蟹江町橋上駅舎化イメージ)</p> <p>市街化区域界</p>	<p>(参考: 勝幡駅前広場イメージ)</p> <p>市街化区域界</p>
目的	<p><b>【面整備】</b> 市の玄関口となる佐屋駅について、面整備の手法で市の顔となる駅前の交通結節機能を有した市街地を形成する。 土地区画整理事業は、一定の施行地区を対象にその整備水準を高めながら公共施設の整備改善と宅地の利用増進を一挙に行う面的整備事業である。</p>	<p><b>【拠点整備】</b> 市の主要駅の一つである佐屋駅の交通結節点機能の向上を図るため、橋上駅舎化による駅前整備を行う。</p>	<p><b>【拠点整備】</b> 市の主要駅の一つである佐屋駅の交通結節点機能の向上を図るため、平面整備による駅前整備を行う。</p>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>境界が整理され、住みやすい街になる。</li> <li>必要な公共用地を確保し、市の玄関口として計画的な面整備ができる。</li> <li>駅前としての価値が上がる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道側が実施するバリアフリー駅舎化にも対応する。</li> <li>駅東、駅西からのアクセスに対応することができるようになる。</li> <li>橋上駅舎化なので、駅前ロータリーは東側のみとすることも可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3案の中で、事業期間、事業費ともに少なく抑えることができる。</li> <li>事業規模、期間ともに各案の中で、一番早く実現できる案となる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前整備の実現までに相当期間がかかってしまう。</li> <li>減歩により土地の所有面積が減る。特に住宅が密集する当地区で区画整理を実施しようとする減歩が大きくなってしまふ。</li> <li>まとまった土地を確保しようとする区域設定に困難を要する。また、土地区画整理事業による面整備で整形な土地となるが、当該地区はある程度整形されているので面整備手法の恩恵はうけにくい。</li> <li>市街化区域の編入を伴う場合、時間を要する。</li> <li>名鉄改札は西側一つなので、駅アクセスのための県道踏切横断、駅舎内平面踏切の問題は解決できない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅利用者に対して、平面利用から橋上駅舎への上下移動のアクセスへの変更を強いる。</li> <li>名古屋鉄道との費用負担割合を決める事業となるが、市が多く事業費を負担することとなる。</li> <li>橋上駅舎化は事業規模が非常に大きい。</li> <li>駅前整備については、周辺道路とのネットワーク計画、駅前広場の規模等、現状の用地にあわせた計画検討が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>名鉄改札は西側一つなので、駅アクセスのための県道踏切横断、駅舎内平面踏切の問題は解決できない。</li> <li>駅前整備については、周辺道路とのネットワーク計画、駅前広場の規模等、現状の用地にあわせた計画検討が必要。</li> </ul>
事業期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前整備の公共性が強いので、市施行となる。</li> <li>市街化区域への編入や区画整理事業の立上げなど10年単位の計画となってしまう</li> <li>多大な期間を要する。</li> </ul> <p>計画策定→地元調整→都市計画手続き→事業認可→仮換地→事業実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市の交通戦略策定が橋上駅舎化・自由通路の国庫補助事業の採択を受ける条件となる。</li> <li>鉄道業者との協定、用地取得に中長期的に期間を要する。</li> </ul> <p>交通戦略等策定→用地買収等→事業実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市の交通戦略策定が国庫補助事業の採択条件となる。</li> <li>対象用地が整理できれば事業としては短期間で実施できる。</li> </ul> <p>交通戦略等策定→用地買収等→事業実施</p>
事業費	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地買収がともなわない事業となるが、土地区画整理事業が成立するかが問題となる。</li> <li>公共用地を先行買収しないと事業として成立しない可能性がある。</li> <li>請願駅にて東西からの鉄道アクセスを解消しよとすると100%市負担となり多大な事業費を要する。</li> </ul> <p>例) 清州駅北土地区画整理事業(A=5.24ha) 総事業費: 約51.2億円 市単独費: 約14.4億円 (道路、調整池、公園等の公共施設整備費)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋上駅舎化、自由通路には多大な費用を要する。あわせて、駅前整備に伴う公共用地の取得に費用を要する。</li> </ul> <p>例) 蟹江町橋上駅舎化事業(橋上駅、自由通路のみ) 総工費: 約26億3000万円 蟹江町: 約18億円 JR: 約4200万円 補助金等: 約7億8800万円</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前整備に伴う公共用地の取得に費用を要する。</li> <li>請願駅にて東西からの鉄道アクセスを解消しよとすると100%市負担となり多大な事業費を要する。</li> </ul> <p>例) 勝幡駅周辺整備事業 総事業費: 約20億円 市負担額: 約14億円 (内 南駅舎負担金1億3000万円) 補助金: 約6億円</p>