

佐屋駅周辺整備勉強会 資料

1 前回勉強会以降の取組について

令和2年2月13日 第2回勉強会開催
【議題】佐屋駅周辺整備事業に係る前提条件の整理について
 まちづくりの整備方針について下記案を提示



凡例

 駅前広場の適正規模の検討
 駅前広場へのアクセス道路の検討
 駅周辺土地利用構想の検討

令和2年度に整備の方針に基づいた検討を実施
 ・交通量調査、駅前広場の面積算定、都市計画道路の確認、駅前広場検討等

名鉄との協議を実施（2021年1月）

今回、勉強会として、今年度検討した内容について意見交換
【議題】方針を踏まえた整備について

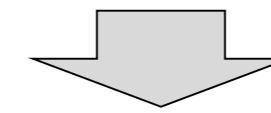
今回の勉強会での意見を踏まえ、次年度以降に具体的検討を進めていきます。

2 問題と課題の整理

佐屋駅周辺における交通の問題および課題について、既往調査や現地確認で以下のとおりまとめました。

表：問題と課題

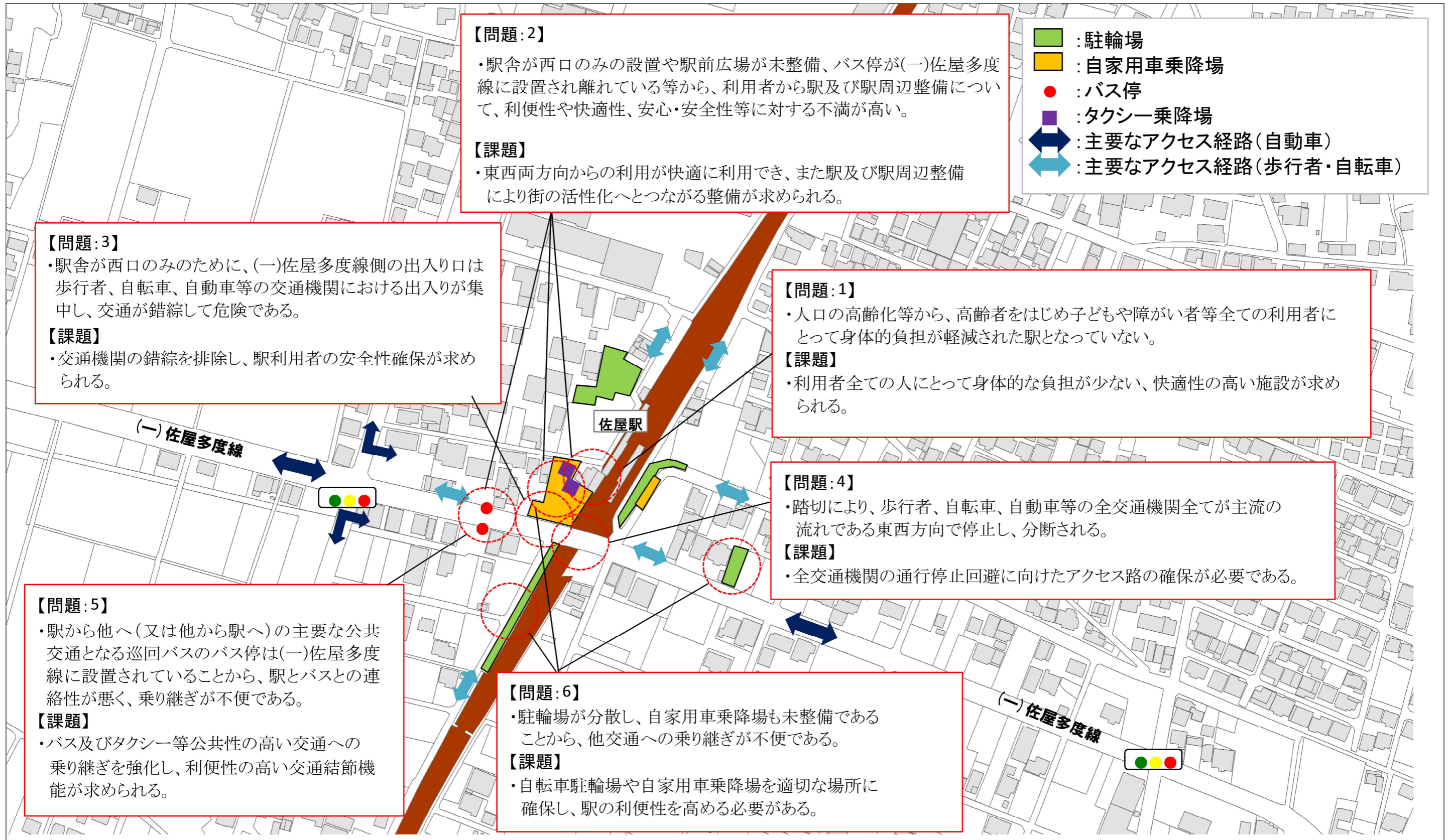
NO	問題	課題
1	・人口の高齢化等から、高齢者をはじめ、子どもや障がい者等全ての利用者にとって身体的負担が軽減された駅となっていない。	・利用者全ての人にとって身体的な負担が少ない、快適性の高い施設が求められる。
2	・駅舎が西口のみでの設置や駅前広場が未整備、バス停が一般県道（以下「(一)」とする）佐屋多度線に設置され離れている等から、利用者から駅及び駅周辺整備について、利便性や快適性、安心・安全性等に対する不満が高い。	・東西両方向から快適に利用でき、また駅及び駅周辺整備によりまちの活性化へとつながる整備が求められる。
3	・駅舎が西口のみのために、(一)佐屋多度線側の出入り口は歩行者、自転車、自動車等の交通機関における出入りが集中し、交通が錯綜して危険である。	・交通機関の錯綜を排除し、駅利用者の安全性確保が求められる。
4	・踏切により、歩行者、自転車、自動車等の全交通機関が主流の流れである東西方向で停止し、分断される。	・全交通機関の通行停止回避に向けたアクセス路の確保が必要である。
5	・駅から他へ（又は他から駅へ）の主要な公共交通となる巡回バスのバス停は(一)佐屋多度線に設置されていることから、駅とバスとの連絡性が悪く、乗り継ぎが不便である。	・バス及びタクシー等公共性の高い交通への乗り継ぎを強化し、利便性の高い交通結節機能が求められる。
6	・駐輪場が分散し、自動車の乗降場（K&R）も未整備であることから、他交通への乗り継ぎが不便である。	・自転車駐輪場や自動車送迎場（K&R）を適切な場所に確保し、駅の利便性を高める必要がある。



■交通結節機能の強化（及び一体的なまちづくりに寄与する駅前広場）整備

- ・駅周辺施設のバリアフリー化（NO.1）
- ・鉄道の分断を解消し、地域活性化に寄与する整備（NO.2、4）
- ・公共交通乗り継ぎ利用者のための乗降場の整備（NO.3、5、6）

佐屋駅周辺整備勉強会 資料



佐屋駅周辺整備勉強会 資料

3 検討条件の整理

3-1 駅前広場の機能及び規模

駅前広場の機能及び規模について、今年度実施した調査等と、面積等の算定基準から必要な規模を設定します。

佐屋駅の利用状況ですが、調査結果から乗降客数は3,100人/日で、その交通手段は以下のとおりとなっています。

	交通手段	西側からの利用		東側からの利用	
		利用者数	分担率	利用者数	分担率
①	歩行者(推定値)	1,264人	71.3%	952人	71.8%
②	自転車 ※台数を人数換算	291人	16.4%	234人	17.6%
③	バス	5人	0.3%	0人	0.0%
④	タクシー	1人	0.1%	0人	0.0%
⑤	自動車(K&R)	213人	12.0%	140人	10.6%
⑥	駅利用者数	1,774人	100.0%	1,326人	100.0%
	方面比	57.2%		42.8%	

将来の駅利用者数は、将来人口推計では、40年後の2060年には45,619人と予測され、2020年人口推計値の61,616人よりも26%減少した人口となることが予測されていますが、自然減及び社会減の抑制や社会増の促進へ向けた取り組み、コンパクトな都市づくりに向けた施策を推進することを踏まえ、佐屋駅の利用者数や利用交通手段等の形態は、**現状と同じ水準を維持**するものと設定します。

これらを基に、旧建設省が監修した「駅前広場計画指針」に基づき、駅前広場の規模を2つのケースで算出した結果、以下のとおりとなりました。

検討した結果、西側のみ整備する場合は現在の都市計画決定面積より大きくなります。また、東西両側の駅前広場を整備する場合は、計算上は都市計画決定面積以下ですが、最終的な面積は必要な施設数を確保し、更に円滑な交通処理ができるだけの面積が必要となりますので、レイアウトを検討した上で決定いたします。

なお、一般的に最低限の面積として約2,000㎡必要とされています。

表 検討したケース

検討ケース	佐屋駅検討対象とする駅前広場	タクシー乗降バス数	バス乗降バス数
1 (西側のみ整備)	西側	乗降バス：2	乗降バス：1
2 (東西両側を整備)	西側	乗降バス：2	—
	東側	乗降バス：2	乗降バス：1

表 面積算定結果

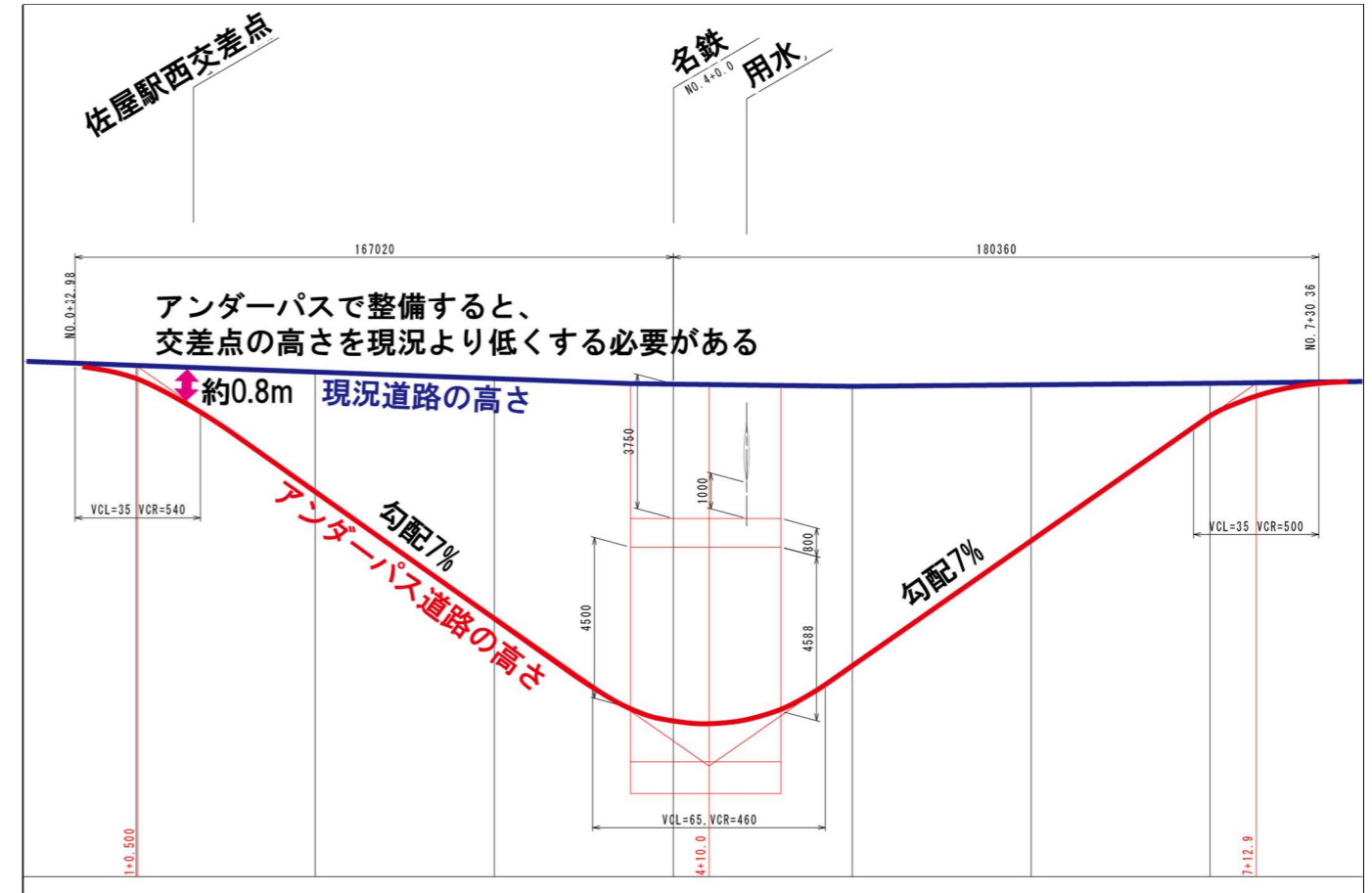
検討ケース	佐屋駅周辺の検討対象駅前広場	駅前広場面積		配置する交通機能
		算定結果	都市計画決定面積	
1 (西側のみ整備)	西側	算定面積2,568㎡	2,000㎡	タクシー乗降場 バス乗降場 自家用車乗降場 駐輪場
2 (東西両側を整備)	西側	算定面積1,454㎡ (最低面積2,000㎡が必要)	2,000㎡	タクシー乗降場 自家用車乗降場 駐輪場
	東側	算定面積1,588㎡ (最低面積2,000㎡が必要)	2,600㎡	タクシー乗降場 バス乗降場 自家用車乗降場 駐輪場

3-2 都市計画道路について

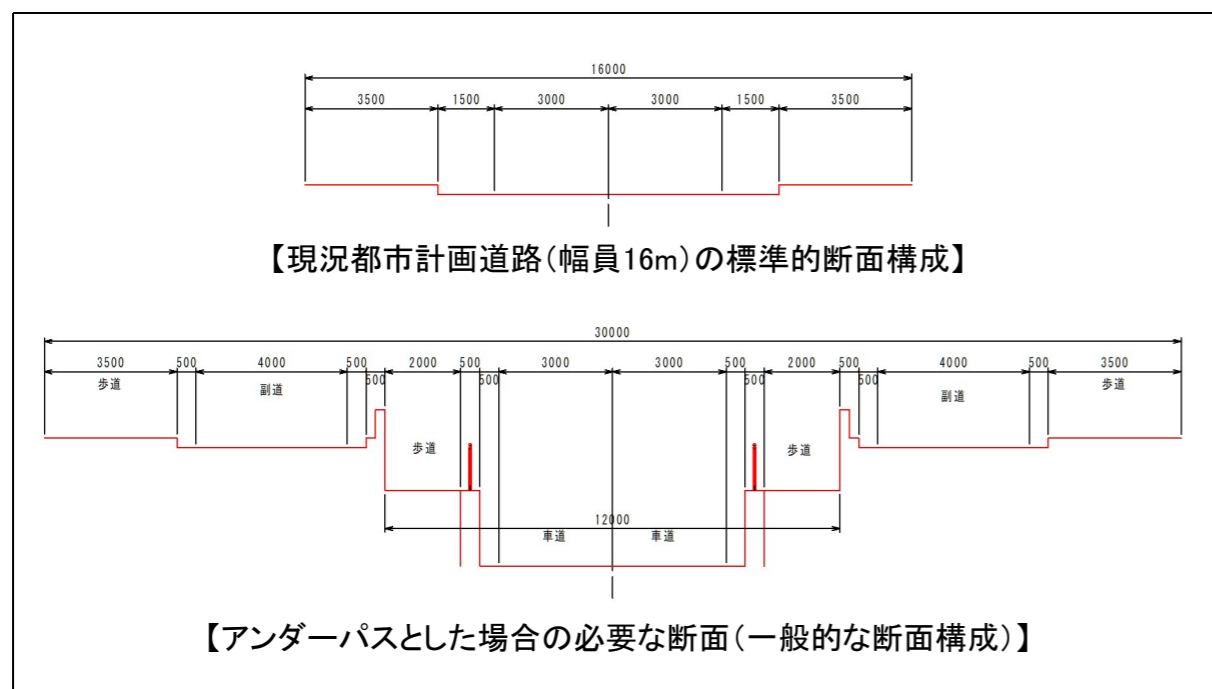
現在、駅へのアクセス道路となっている(一)佐屋多度線は、都市計画道路佐屋多度線として、拡幅する計画となっています。また、鉄道とは立体交差（アンダーパス）として都市計画決定されていますが、アンダーパスとした場合、沿道利用及び駅前広場との接続のために側道が必要になり、現行の道路区域以上の道路用地が必要となります。また、線路と西側にある佐屋駅西交差点の距離が短く、道路構造令に基づく、必要な道路勾配や距離等の道路構造で検証した結果、アンダーパスとした場合、佐屋駅西交差点が現在の高さより低くしないといけなくなり、**アンダーパスで整備することは困難**であることがわかりました。一方、現在の(一)佐屋多度線は、中央線のある2車線道路で、さらに両側歩道が設置されており、一定の交通機能は確保されています。そのため、**都市計画道路佐屋多度線については、今後見直しを基本とした検討**を行います。



図：現行都市計画の決定状況



図：概略検討結果



図：現在の都市計画とアンダーパスに必要な幅員の比較

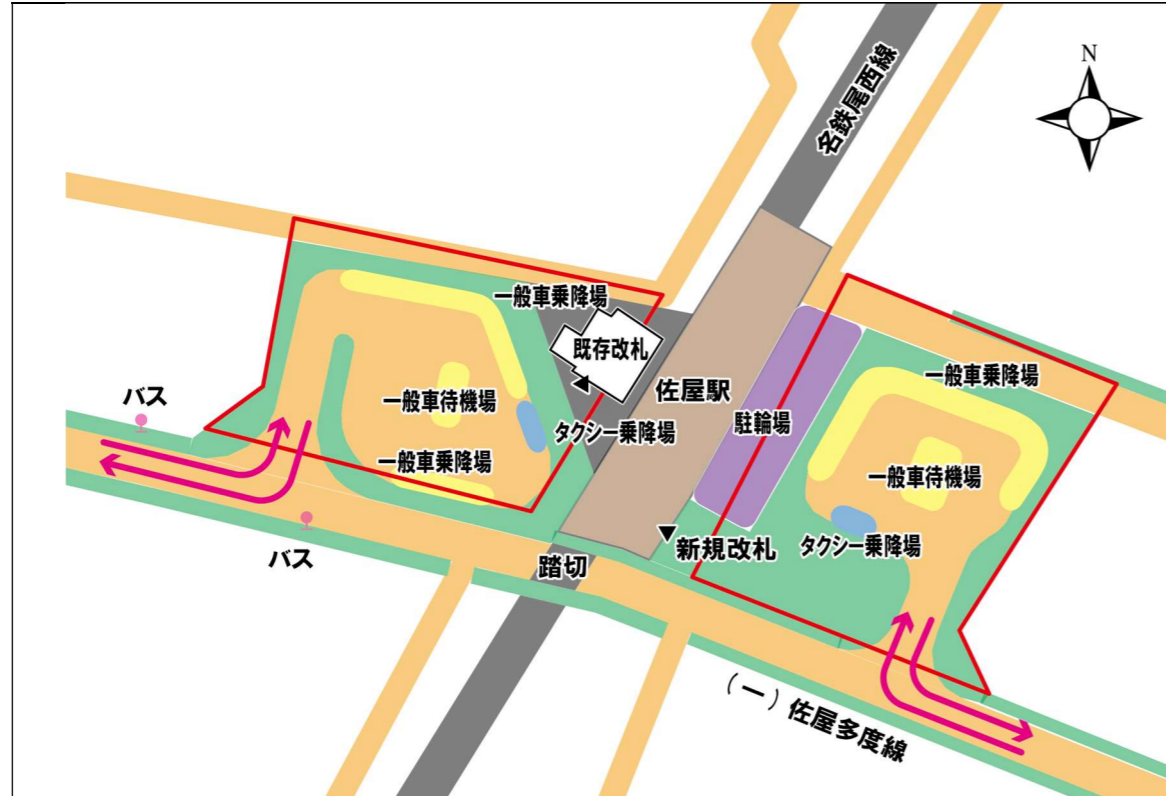
以上の検討結果より、駅前広場（東側・西側）について、**現行都市計画との整合は必須条件としない**

「都市計画道路佐屋多度線」は**現行都市計画の内容は変更・廃止を前提とする**こととします。

4 レイアウト案の検討

4-1 検討パターン

今回の検討では、以下の4つの案で検討しました。なお、図は施設配置、交通動線及び整備範囲のイメージであり、今後詳細な施設配置やレイアウト等を検討した上で変更となる可能性がありますのでご了承ください。また、東側の駅前広場については、東側の改札設置が条件となりますが、名鉄との協議を引き続き進めていく必要があります。現時点で東側の配置が決定したものではありませんのでご了承ください。



A: 駅前広場、都市計画決定の現行区域案



B: 駅前広場、都市計画決定の西側区域拡張案



C: 駅前広場からの出場交通を北側へ抜く案



D: 駅周辺を一体として整備する案

佐屋駅周辺整備勉強会 資料

案	A：駅前広場、都市計画決定の現行区域案 (個別整備)	B：駅前広場、都市計画決定の区域拡張案 (個別整備)	C：さらに拡張し、駅前広場からの出場交通を北側へ抜く案 (個別整備)	D：駅周辺を一体として整備する案 (面的整備)
計画イメージ				
共通の前提条件	<ul style="list-style-type: none"> ・西口・東口の両方を整備するとした場合の比較とする。 ・東口に改札口を設置し両ホームにアクセス可能と想定する(今後名鉄協議が必要)。 ・(一)佐屋多度線は、踏切部を含め、基本は現状のままとし、今後都市計画道路の見直し(都決変更、廃止等)を行う。 			
各案の前提条件	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の区域は現行都決区域とする 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の区域は見直す(都決変更) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の区域は見直す(都決変更) ・東側の駅前広場は最小限の面積とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の区域は見直す(都決変更) ・市街化区域への編入を行う。 ・面的整備(土地区画整理事業)を実施し、都市施設の配置をすべて見直す。
駅前広場へのアクセス経路の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車は(一)佐屋多度線からの出入りで、徒歩・自転車はその他の道路で、できる限り分離する。 ・県道が駅前広場の出入口となるが、踏切からの距離が近いので、西側の駅前広場への右折INは難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車は県道の出入りで、徒歩・自転車はその他の道路で、できる限り分離する。 ・西側の出入口を踏切から可能な限り離すことで、県道からの右折INを可能となるようにする(警察協議必要) ・県道からの右折INが可能であれば、駅前広場を西側1箇所に集約することも可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車は県道の出入りで、徒歩・自転車はその他の道路で、できる限り分離する。 ・駅前広場からの交通を分散するため北側の市道との接続を行う。 ・西側の出入口を踏切から可能な限り離すことで、県道からの右折INを可能となるようにする(警察協議必要) ・県道からの右折INが可能であれば、駅前広場を西側1箇所に集約することも可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・(一)佐屋多度線からの出入りを行わず、東側は市道から、西側は(一)一宮弥富線からのアクセスとする。 ・(一)一宮弥富線と駅前広場を接続する停車場線を配置する。
事業内容 事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・市の主要駅の一つとして佐屋駅の交通結節点機能の向上を図るための必要最小限の整備をはかる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市の玄関口として、駅前広場を拡張し、西口はバスが回転できる面積を確保し交通結節機能として充実した整備をはかる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市の玄関口として、さらに駅前広場を拡張し、自動車の交通結節機能とともに、歩行者空間を比較的広く確保し、一層、拠点性を高めた整備をはかる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市の玄関口として佐屋駅周辺を、面的整備により、交通結節機能とともに都市基盤整備水準の高い市街地を形成し、宅地の一層の利用増進をはかる。
配置機能	<p>[西側]: タクシー乗降場、一般車乗降場、一般車待機場</p> <p>[東側]: タクシー乗降場、一般車乗降場、一般車待機場、駐輪場</p> <p>※都市計画決定の区域ではバス乗降場の配置は困難</p>	<p>[西側]: コミュニティバス乗降場、臨時バス乗降場、タクシー乗降場、一般車乗降場、一般車待機場</p> <p>[東側]: タクシー乗降場、一般車乗降場、一般車待機場、駐輪場</p>	<p>[西側]: コミュニティバス乗降場、臨時バス乗降場、タクシー乗降場、一般車乗降場、一般車待機場</p> <p>[東側]: タクシー乗降場、一般車乗降場、一般車待機場、駐輪場</p>	<p>[西側]: コミュニティバス乗降場、臨時バス乗降場、タクシー乗降場、一般車乗降場、一般車待機場</p> <p>[東側]: タクシー乗降場、一般車乗降場、一般車待機場、駐輪場</p>

佐屋駅周辺整備勉強会 資料

案		A：駅前広場、都市計画決定の現行区域案 (個別整備)	B：駅前広場、都市計画決定の区域拡張案 (個別整備)	C：さらに拡張し、駅前広場からの出場交通を北側へ抜く案 (個別整備)	D：駅周辺を一体として整備する案 (面的整備)
評価 (整備方針の実現性)	交通結節機能の強化	△ バスを駅前広場に入れることができない。	◎ バスを含め、必要な交通機能を集約できる。	◎ バスを含め、必要な交通機能を集約できる。	◎ バスを含め、必要な交通機能を集約できる。
	駅前広場の充実	△ 現行都市計画の区域であり、環境空間が十分でない。	○ 環境空間や交流に必要なスペースが確保できる。	○ 環境空間や交流に必要なスペースがB案より更に確保できる。	◎ 環境空間や交流に必要なスペースを減歩により生み出すことができる。
	用途地域の適正化	△ 見直しは可能であるが、駅前広場以外の道路等に変更はないため適正化の効果は低い。	△ 見直しは可能であるが、駅前広場以外の道路等に変更はないため適正化の効果は低い。	○ 見直しは可能であり、駅前広場以外の道路等も一部変更するため、その変更にあわせた適正化が図れる。	◎ 都市施設の再配置とそれに合わせた換地により、権利者の意向を踏まえた用途地域への変更が可能(申し出換地の活用)。
	商業施設立地誘導	△ 駅前広場以外の土地に改変はないため、商業施設の立地誘導効果は低い。	△ 駅前広場以外の土地に改変はないため、商業施設の立地誘導効果は低い。	△ 駅前広場北側の道路の整備はあるが、県道から離れているため、商業施設の立地誘導効果は低い。	◎ 土地の再配置により、商業施設の立地に適した区画形状として、立地誘導を図ることが可能。
	駅周辺土地利用構想	△ 駅前広場以外の土地に改変はないため、土地利用を大きく変えることは難しい。	△ 駅前広場以外の土地に改変はないため、土地利用を大きく変えることは難しい。	△ 駅前広場以外の土地に改変はないため、土地利用を大きく変えることは難しい。	◎ 都市施設の再配置と換地により、周辺土地利用を大きく変えることが可能。
	住環境の保全	○ 基本的に現在の道路網のままであり、住環境に大きな変化はない。	○ 基本的に現在の道路網のままであり、住環境に大きな変化はない。	△ 北側の市道と接続するため、住宅地に駅関連交通が流入する。	◎ 駅へのアクセス路と生活道路が明確に分かれるとともに、公園や調整池等の施設整備が一体的に行われ、住環境が大きく向上する。
その他の評価 (事業の実現性)	コスト	◎ 整備面積が最も小さく、事業費も他案に比べて少ない。	○ A案に次いで事業費が少ない。	○ B案よりは多く、D案よりは少ない。	△ 駅前広場以外の整備費や移転費等がかかるため事業費は多くなる。 用地買収が伴わない事業であるが、土地区画整理事業として成立させるために、公共用地を先行買収する場合がある。
	事業期間	◎ 用地確保ができれば比較的短期間で整備できる。	○ 用地確保ができれば比較的短期間で整備できるが、区域を拡大した分事業期間は増える可能性がある。	○ 用地確保ができれば比較的短期間で整備できるが、区域を拡大した分事業期間は増える可能性がある。	△ 面的整備となり、必要な工事等が多く、換地作業も必要となり、事業期間は長くなる傾向がある。 市街化区域編入にも時間がかかる。
	合意形成	◎ 都市計画決定済みの区域内で事業を行うため、比較的合意形成がしやすいと考えられる。	○ 都市計画の変更及び事業実施に新たな地権者の理解を得る必要がある。	○ 都市計画の変更及び事業実施に新たな地権者の理解を得る必要があり、B案よりさらに面積が増えるため、関係権利者数も増加する。	△ 個別事業より権利者が多くなり、合意形成に時間がかかる可能性が高い。
まとめ(総括)		現行都市計画区域内で事業ができるためコスト・期間については有利であるが、駅前広場としての機能集約性が劣り、事業効果は小さい。	都市計画の変更が必要となるが、特に西側の駅前広場機能を充実することができる。	都市計画の変更が必要となるが、特に西側の駅前広場機能を充実することができることと、北側の市道と接続するため、アクセス道路となる(一)佐屋多度線の負担を減らすことができる。	求められる交通機能だけでなく、周辺の住環境の向上も図られ、市の玄関口としての役割を十分に担うことができるが、地域住民の合意形成が必要となり、またコストが高く、事業期間も長くなる。