

## 5. 目標の実現化に向けたプロジェクト

将来イメージ実現に向けた、プロジェクトは以下ようになる。

### J R勝川駅周辺地区 プロジェクト

#### (1) 勝川モールプロジェクト

- ▼①駅前公園をはじめ駅前空間の魅力形成
- ▼②オープンモールの実施
- ▼③オープンカフェとワゴンの導入
- ▼④既存施設・空き店舗の有効利用
- ▼⑤歩きやすい歩行環境の整備

#### (2) J R線高架下空間活用プロジェクト

- ▼①ビジネスの創出支援
- ▼②市民が集うコミュニティスペースの創出

#### (3) 駅周辺市街地グレードアッププロジェクト

- ▼①土地の有効利用によるメリハリのある市街地の形成
- ▼②駅周辺居住の推進
- ▼③都市型産業立地の推進
- ▼④駅南地区へ生活サービス機能の誘導
- ▼⑤城北線のJR勝川駅への乗り入れの誘導
- ▼⑥エリアマネジメント組織による自主的まちづくりの実施

#### (4) 自転車活用プロジェクト

- ▼①高架下への駐輪場(自転車ステーション)整備
- ▼②自転車ステーションの運営
- ▼③自転車道・駐輪場・関連施設の整備
- ▼④公共交通利用の促進

#### (5) 勝川グリーンネットワークプロジェクト

- ▼①駅南北連結道路におけるシンボリック景観整備
- ▼②地蔵川沿いへの緑地空間の整備
- ▼③既存緑地をつなぐ緑道のネットワーク化
- ▼④緑化の推進
- ▼⑤駅周辺のまちなみ景観の整備

## JR春日井駅周辺地区 プロジェクト

### (1) 駅コア強化プロジェクト

- ▼①駅舎と南北自由通路の整備
- ▼②顔となるシンボリックなにぎわい駅前空間の形成
- ▼③土地の有効利用によるメリハリのある市街地の形成
- ▼④駅周辺居住の推進
- ▼⑤産業（商業・業務）立地の推進
- ▼⑥防犯・治安対策の強化
- ▼⑦地域コミュニティによるまちづくりの推進

### (2) ツインコア連結プロジェクト

- ▼①バス交通の利便性の向上
- ▼②市街地内循環バスの運行
- ▼③歩行回遊ネットワークの整備
- ▼④駅北口の交通動線の再編
- ▼⑤商店街の再生

### (3) 駅南シティ・イン・シティプロジェクト

- ▼①駅周辺の新たな核となるインナーニュータウン施設の立地誘導
- ▼②アクセス道路整備
- ▼③駅南口の再編
- ▼④農・自然とのふれあいの場の形成
- ▼⑤プロジェクト推進協議会の設置
- ▼⑥基盤整備による住宅地の再生
- ▼⑦志段味連絡橋の整備

### (4) ダブルリバープロジェクト

- ▼①地蔵川の景観整備
- ▼②庄内川への親水空間整備
- ▼③市民組織による利用・管理活動の実施

## JR神領駅周辺地区 プロジェクト

### (1) 駅アメニティ創出プロジェクト

- ▼①市街地形成型パークアンドライドの促進
- ▼②南北自由通路出入口周辺の商業利用
- ▼③駅北口のなにぎわい形成と交通環境の整備
- ▼④安全・安心のための施設誘致

### (2) 緑農住まいプロジェクト

- ▼①庄内川・内津川沿川への親水空間整備
- ▼②市民組織による利用・管理活動の実施
- ▼③農とのふれあいの場の形成

## 名鉄味美駅周辺地区 プロジェクト

### (1) 駅舎再生プロジェクト

- ▼①駅東側からのアクセス通路の整備
- ▼②駅周辺交通環境の整備
- ▼③駅舎への生活利便施設の誘導
- ▼④バスアクセスの充実
- ▼⑤地域コミュニティによるまちづくりの推進

## (1) 勝川モール プロジェクト

J R勝川駅前には勝川駅前公園があり、かつペDESTリアンデッキにより勝川駅前通商店街と駅前とが結ばれることから、駅前空間の魅力形成と勝川駅前通商店街のモール化を図り、にぎわいと交流を創出する。

### < 展開する施策 >

#### ▼①駅前公園をはじめ駅前空間の魅力形成

駅前公園は駅前の貴重なオープンスペースであると同時に勝川モールの起点でもある。J R勝川駅前の顔となるべく魅力ある景観とにぎわいを形成していくと同時に、商店街へのスムーズな動線を確保していく。

- i) 駅前公園への緑の配置（イベント時に移動できる可動式ポット植栽）
- ii) 駅前公園でのライブなどのイベント開催とそのための施設（移動可能なベンチなど）整備
- iii) ペDESTリアンデッキのハンギングバスケットなどによる修景
- iv) 駅前交差点のスクランブル化 など

#### ▼②オープンモールの実施

勝川駅前通商店街の大弘法市に加え、ほかのイベント開催を徐々に増やし、安心して買い物ができ、憩える空間づくりを行う。沿道商業者や沿道自動車所有者との調整を図りながら、自動車進入の時間制限を図るなどオープンモール化を実施し、駅前から商店街にかけての一体的にぎわいづくりを行い、商店街の活性化を図る。

#### ▼③オープンカフェとワゴンの導入

大弘法市の開催時やオープンモール時にオープンカフェを導入する。さらに沿道の空地をポケットパークとして整備し、恒常的なオープンカフェの導入を図る。ここでは公共休憩施設として位置づけ、さらに飲食サービスもできる場とするとともに、各種同好会が活動発表できる展示ギャラリーとしての活用も想定する。

また同時に、ワゴンによるショップを導入するとともに、標準ワゴンショップの貸出をおこなう。一種のチャレンジショップであり、ワゴンショップのメッカにしていくことにより集客性を高めていく。さらに、勝川駅前公園も設置場所の一つとして想定する。

#### ▼④既存施設・空き店舗の有効利用

モールとしてより一層のにぎわいを創出するために、既存施設の活用を図る。

- i) 駅前にあるルネックビル、ホテルプラザ勝川、再開発ビルの有効活用
- ii) 旭町公民館の移転による弘法広場の確保
- iii) 空き店舗を活用したコミュニティ施設、デイサービスセンター等の誘導

▼⑤歩きやすい歩行環境の整備

歩行中心のエリアであるためバリアフリー化を図り、快適に歩くことができる歩行環境を整備する。

- i) 店舗へ入店するにあたっての段差の解消の徹底
- ii) 多機能トイレの整備
- iii) コミュニティ道路化

など



オープンカフェのセット



パラソルギャラリー（千葉）



ランチタイムカフェ（左：設置前、右：設置後）



ワゴンショップ



オープンカフェのある風景

## (2) JR線高架下空間活用 プロジェクト

JR中央本線の連立事業に伴い、高架下空間というこれまでなかった新しい空間が創出される。支柱等構造による空間面、騒音面、日照面などで制限はあるものの、南北地域を連結や駅との直結性などメリットも多い。この利用によっては新たなまちづくりの可能性を広げられるため、有効活用が求められる。

今後のまちづくりを見据えた提案を含め、次のような利活用施策を展開することが考えられる。

### < 展開する施策 >

#### ▼①ビジネスの創出支援

駅との近接性や形態的特徴を活かすことで、様々な施設利用が考えられる。活用手段として、支柱スパンごとに区割したレンタルスペースにし、民間事業者などに貸し出すことについてJRと連携し、検討していく。利用が想定される施設としては以下のものがあげられる。

(例) 横長の空間的形態をモール的に利用した物販などの商業利用

貸事務所・オフィス

駅の近接性を活かした保育所・託児所、福祉施設、ビジネス支援図書館

音楽練習場、スポーツクラブ

など

#### ▼②市民が集うコミュニティスペースの創出

南北地域の一体感醸成に向けたまちづくり展開を支援する場として、住民やまちづくり団体等の活動スペースとして、コミュニティ施設やイベント広場を整備することも考えられる。



モール型商業施設



駅利用者を想定した託児所



イベント利用

### (3) 駅周辺市街地グレードアップ プロジェクト

JR勝川駅周辺地区は、居住をはじめ、商業・業務など多様な機能が高度に集積する拠点として位置づけられている。それにふさわしい市街地形成や各種機能の誘導・配置を積極的に進め、さらなる拠点を構築していく取り組みを展開する。

また、まちを住民自らが自主的に維持し、さらに価値を磨き上げていくしくみも導入する。

#### < 展開する施策 >

##### ▼①土地の有効活用によるメリハリのある市街地の形成

駅近隣や既成市街地において、土地の高度利用や複合用途利用の促進を図るため、土地の共同化や交換分合による整形化や集約化の誘導を図り、中高層建築やオープンスペースを確保していく。

- i) 公開空地の拠出による容積率の緩和
  - ・総合設計制度
- ii) 居住＋商業など複合利用促進の規制誘導
  - ・特別用途地区（中高層階住居専用地区）や地区計画により上層階の住居以外の用途を制限など
- iii) 土地の整形化・集約化による再編
  - ・共同建て替えへの建設費補助

##### ▼②駅周辺居住の推進

郊外からの住み替えや市外からの転入者を受け入れ、駅前への定住人口を増やすためにハード整備支援、ソフト面からの支援を進める。

- i) 高齢者向け優良賃貸住宅建設費の補助
- ii) 民間事業者による居住希望者への物件の情報提供や斡旋・仲介
- iii) 市外及び郊外戸建住宅所有世帯のまちなかへの住み替え誘導システム など

##### ▼③都市型産業立地の推進

より一層の商業・業務機能の集積を図るため、インキュベーション施設など起業支援を行う施設の配置、質の高い商業・業務床の提供支援、企業誘致などを行う。

##### ▼④駅南地区への生活サービス機能の誘導

ゆとりある良好な市街地、歩いて暮らせるまちとして、特に生活サービス機能の乏しい駅南地域へ、商業など生活支援施設の誘導を行う。

▼⑤城北線のJR勝川駅への乗り入れの誘導

利便性をより高めるため、城北線のJR勝川駅への乗り入れを積極的に要望していく。

▼⑥エリアマネジメント組織による自主的まちづくりの実施

商店街をはじめ、町内会など既存組織による自治活動をさらに高め、事業者や転入住民なども積極的に取り込み、駅周辺エリア全体のまちの運営を担うエリアマネジメントの組織を立ち上げ、まちの価値をプロデュースするような次の取り組みを展開していく。

- i) まちの環境改善（まちの美化、景観整備、風俗店出店規制、防犯対策など）
- ii) 広報・PR活動
- iii) まちづくり研究会活動
- iv) イベント開催・支援による活性化  
（駅前公園でのライブ、駅前通商店街でのストリートパフォーマンスなど）
- v) 空き店舗活用
- vi) 自転車ステーションの運営（P.37 参照）など

## (4) 自転車活用 プロジェクト

J R勝川駅付近連続立体交差事業で生まれる高架橋区間の一部を駐輪場などに有効活用するとともに、環境負荷低減に向けた取り組みの一つとして、J R勝川駅周辺地区をサイクルタウンとして位置づけ、それにふさわしい自転車利用環境を整備していく。

### < 展開する施策 >

#### ▼①高架下への駐輪場（自転車ステーション）整備

J R勝川駅付近連続立体交差の高架下、利便性の高い場所に駐輪場を確保する。高架下を活用することから、大きな投資をせず、簡易ながらデザイン性の優れた駐輪場を整備する。また、後述する様々な機能を持たせることで自転車ステーションとして管理・運営を行い、利便性と安心を提供する。

#### ▼②自転車ステーションの運営

単なる広大な駐輪場は監視の目が届かないだけに、不安感が高い。また、日々利用する自転車にはメンテナンスが必要である。そこで、駐輪場の整備に合わせて、以下のような管理やサービス機能付加させ、その運営を地域組織（エリアマネジメント組織、P.36参照）に委託し、まちづくりの一環とする。

- i) 駐輪場管理……盗難防止、駐輪場の清掃
- ii) 管理自転車のメンテナンス……通勤通学用等自転車の不具合を入庫～出庫間に修理、点検、洗車、電動補助自転車バッテリーの充電など
- iii) 自転車販売……多様な自転車の展示と販売
- iv) レンタサイクルの貸出……駅前の利便性を生かしたレンタサイクルの貸出・管理
- v) サイクルイベント開催……勝川駅前公園を活用したミニサイクルイベントの実施

#### ▼③自転車道・駐輪場・関連施設の実整備

J R勝川駅周辺地区をサイクルタウンエリアとして位置づけ、そのエリア内道路の内、可能な場所を自転車通行帯として確保し、歩行者と自転車の共存を図りながら、快適な自転車走行環境を整備する。具体的には自転車通行帯の確保（歩道または車道の一部を利用）、通勤・通学時間帯における自動車進入禁止道路の確保、夏場の暑さ対策として緑陰道路の整備、放置自転車禁止区域の設定、サイン・休憩施設等関連施設を行う。

#### ▼④公共交通利用の促進

環境への負荷を低減させるため、自転車利用とあわせて、公共交通の利用促進を図るため、バス路線の充実や将来の交通状況により必要に応じて駅前ロータリーの改修を行う。





3200 台を収容する地下駐輪場駐輪料金は1日 0.7 ユーロ (約 90 円)

入庫の時に依頼をしておけば自転車修理をしてもらえる

自転車洗車機  
1回 3.25 ユーロ (約 420 円)

自転車ステーション (ミュンスター市、ドイツ)  
(財)シマノ・サイクル開発センターHPより



歩行者・自転車通行に配慮した路側帯  
(JR春日井駅北)



歩道における自転車通行帯  
(国道19号線 春日井消防署付近)

## (5) 勝川グリーンネットワーク プロジェクト

まちの景観の質を向上させ、環境へも配慮したやさしいまちとするため、緑によるネットワークをつくり、人々の日常生活に潤いを与える緑豊かなまちづくりの取り組みを展開する。

### < 展開する施策 >

#### ▼①駅南北連結道路におけるシンボリック景観整備

線路の高架化により、新たに駅南北を結ぶ道路が開通する。この道路を、これから南北地域が一体となった新しいまちづくりをはじめのシンボルと位置づけ、沿道への植樹による緑化や沿道まちなみの統一感の創出、また住民参加による維持管理など、景観的な魅力を高めることで、JR勝川駅周辺地区の代表的なシンボル景観に築き上げていく。

#### ▼②地蔵川沿いへの緑地空間の整備

駅の南に位置する地蔵川は、この地区における希少な自然資源である。この河川を有効に活用し、まちに潤いを与えられるよう、可能な限り、人が水と触れ合える広場や散策路の整備、修景護岸への改修などを行う。

#### ▼③既存緑地をつなぐ緑道のネットワーク化

JR勝川駅と周辺の緑道（ふれあい緑道、尾張広域緑道、国道302号沿い緑地など）のネットワーク化を図り、緑の回廊による潤いのある市街地を形成する。緑の維持管理には沿道住民などの協力を得る中で、アダプトプログラム（里親制度）の導入を図る。

#### ▼④緑化の推進

まち全体に潤いの創出を図るため、緑化を推進する。公共施設や公共空間などについて、積極的に緑化を進めることにより、民間のスペースまでその取り組みが広がるよう誘導していく。

#### ▼⑤駅周辺のまちなみ景観の整備

緑化とあわせ、駅前はじめ、駅周辺全体のまちなみ景観を向上させていく。地権者や建物所有者を中心に地域で景観形成基準などをつくり、駅周辺のまちなみ景観を整備していく。

○プロジェクトの推進主体と実施時期

プロジェクト	推進主体			検討・実施時期		
	行政	民間事業者	市民	短期	中期	長期
<b>(1) 勝川モールプロジェクト</b>						
▼①駅前公園をはじめ駅前空間の魅力形成	○	○	○	■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
▼②オープンモールの実施		○		■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
▼③オープンカフェとワゴンの導入		○		■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
▼④既存施設・空き店舗の有効利用		○		■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
▼⑤歩きやすい歩行環境の整備	○	○		■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
<b>(2) JR線高架下空間活用プロジェクト</b>						
▼①ビジネスの創出支援		○		■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
▼②市民が集うコミュニティスペースの創出	○	○		■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
<b>(3) 駅周辺市街地グレードアッププロジェクト</b>						
▼①土地の有効利用によるメリハリのある市街地の形成	○	○	○		■■	■■■■■■■■■■
▼②駅周辺居住の推進		○			■■	■■■■■■■■■■
▼③都市型産業立地の推進	○	○			■■	■■■■■■■■■■
▼④駅南地区へ生活サービス機能の誘導		○		■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
▼⑤城北線のJR勝川駅への乗り入れの誘導	○	○		■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
▼⑥エリアマネジメント組織による自主的まちづくりの実施		○	○	■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
<b>(4) 自転車活用プロジェクト</b>						
▼①高架下への駐輪場(自転車ステーション)整備	○	○		■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
▼②自転車ステーションの運営	○	○		■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
▼③自転車道・駐輪場・関連施設の整備	○			■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
▼④公共交通利用の促進	○	○	○	■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
<b>(5) 勝川グリーンネットワークプロジェクト</b>						
▼①駅南北連結道路におけるシンボリック景観整備	○			■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
▼②地蔵川沿いへの緑地空間の整備	○				■■	■■■■■■■■■■
▼③既存緑地をつなぐ緑道のネットワーク化	○				■■	■■■■■■■■■■
▼④緑化の推進	○	○	○	■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
▼⑤駅周辺のまちなみ景観の整備		○		■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■

(短期：平成19年度から3年以内、中期：4～7年以内、長期：8年以上)

## (1) 駅コア強化 プロジェクト

JR春日井駅周辺地区は、昭和40年代に土地区画整理事業が完了して以来、30数年が経ち、徐々に都市機能が低下しつつある。あわせて、JR中央線により駅南北が分断されていることが、一体となったまちづくりに支障をきたしている。こうしたことから、自由通路の整備や駅舎、公共交通機関の利用促進に資する施設の整備など、交通結節点である鉄道駅の立地条件を活かした都市機能の集積によるさらなる活性化を図り、30万都市の顔としてふさわしいにぎわいあふれる都市空間づくりに取り組む。

### < 展開する施策 >

#### ▼①駅舎と南北自由通路の整備

駅南北地域分断の解消による地域の一体化の促進や駅舎のバリアフリー化のため、JRと連携し、駅舎の橋上化と南北自由通路の整備を進める。同時に、駅舎に商業や各種公共サービス窓口などの施設を導入するなど、多機能化を図る。

#### ▼②顔となるシンボリックなにぎわい駅前空間の形成

駅利用者が駅周辺を歩いて楽しめる回遊空間を形成し、駅前らしいにぎわい創出に向けた取り組みを行う。

- i) 歩行者優先区間を設定するとともに、生活道路への車の進入制限、路上駐車対策の実施
- ii) 街路樹やプランター設置など緑化の推進
- iii) まちなみ景観の調和  
(建築物の景観統一、屋外広告物規制、風紀を乱す商店などの出店規制など地権者や建物所有者を含めて景観形成基準(地区計画、建築協定、景観協定などに基づく)を作成する)
- iv) シンボリック空間の創出
- v) 駅前児童遊園と周りの道路空間の改修
- vi) 駅前広場・公園・道路など公共空間を使ったまちづくりイベントの開催
- vii) 多言語によるサイン整備

#### ▼③土地の有効活用によるメリハリのある市街地形成の支援

この地区では駅近隣でも駐車場や空地などの低未利用地、比較的老朽化した住宅が目立ち、その効率的な土地活用による市街地再編を進める。

- i) 公開空地の抛出による容積率の緩和
  - ・総合設計制度
- ii) 居住+商業など複合施設の誘導
  - ・特別用途地区(中高層階住居専用地区)や地区計画により上層階の住居以外の用途を制限など

#### ▼④ 駅周辺居住の推進

郊外からの住み替えや市外からの転入者を受け入れ、駅前への定住人口を増やすためにハード整備支援、ソフト面からの支援を進める。

- i) 高齢者向け優良賃貸住宅建設費の補助
- ii) 居住希望者への物件の情報提供や斡旋・仲介
- iii) 市外や郊外戸建住宅所有世帯のまちなかへの住み替え誘導システム など

#### ▼⑤ 産業（商業・業務）立地の推進

広域拠点となる駅前にふさわしく、より一層の商業・業務機能の集積を図るため、インキュベーション施設など起業支援を行う施設の配置、質の高い商業・業務床の提供支援、企業誘致などを行う。

#### ▼⑥ 防犯・治安対策の強化

駅前は居住地・商業地であるとともに、駅利用者の通行も非常に多い状況であり、治安上の問題も多く抱えている。治安・防犯対策として次の取り組みを進める。

- i) 駅前への交番設置
- ii) 街路灯の設置
- iii) 防犯カメラの設置

#### ▼⑦ 地域コミュニティよるまちづくりの推進

商店街をはじめ、町内会など既存組織による自治活動をさらに高め、駅周辺エリアのまちづくりを後押しする組織を立ち上げる。次のような取り組みが考えられる。

- i) まちの環境改善（まちの美化、防犯対策など）
- ii) 広報・PR 活動
- iii) まちづくり研究会活動
- iv) イベント開催・支援による活性化
- v) 空き店舗活用 など



JR 藤枝駅（静岡県）



橋上駅と自由通路を整備





駅ビルに入っているテナント（JR藤枝駅）



駅ビルに入っている観光案内所（JR藤枝駅）



市の特産品コーナー（JR藤枝駅）



駅ビルに隣接する民間のビル（JR藤枝駅）

<その他駅舎・自由通路整備の事例>



JR稲沢駅（愛知県）一橋上駅と自由通路を整備



JR松本駅（長野県）駅舎改良と自由通路を整備



## (2) ツインコア連結 プロジェクト

JR春日井駅周辺地区は、交通結節点である駅周辺地区と行政・文化機能が集積した市役所周辺地区の2つのコアがもつ機能が一体となってはじめてその全市的、広域的な拠点的作用を果たす。この2つのコアは距離的な隔りがあるため、その連結は、一体感をつくり出すために、最も重要な鍵となる。

誰もが快適に、そしてスムーズに移動できることが求められ、さらには、ただ移動するだけでなく、人々が気持ちよく、楽しく移動できる手段や環境がある。また、人々の行き来がまちににぎわいを生み出すような仕掛けがある。そのようなつながりをつくり出す取り組みを展開する。

### < 展開する施策 >

#### ▼①バス交通の利便性の向上

春日井駅～市役所間のバス連絡は、現在でも民間路線バスを中心に便数も多く利便性は高いが、今後より一層の快適性、そして利便性を高めていくために、民間事業者と協力した取り組みを行う。

- i) わかりやすい利用料金体系の設定
- ii) バス専用レーン・バス専用信号の設置（時間距離の短縮）

#### ▼②市街地内循環バスの運行

市街地においても歩いて暮らせるまちを形成していくためには、特に高齢者などが商店街への買い物や通院など日常生活の足としてバス利用ができる環境が必要である。経済性を見極めた上で、ツインコア周辺に位置する市街地内へのきめ細かなルート設定やコミュニティバス等の市街地循環バスの運行を検討する。

#### ▼④歩行回遊ネットワークの整備

ツインコア間は距離にして約 1.5 km であり、徒歩による移動も可能である。道沿いには、商店街や地蔵川など様々な資源があり、その資源を活かすとともに、新たな景観資源を整備することによって、歩いて楽しい・快適な歩行環境を形成していく。

- i) コミュニティ道路化
- ii) 生活道路への通行規制（通過交通の進入禁止、一方通行化など）
- iii) 歩道の美装化
- iv) 沿道の建物の修景
- v) 沿道商店街へのショーウィンドウの設置、看板の統一、花飾りの設置
- vi) ウォーキングマップの作成 など

### ▼⑤ 駅北口の交通動線の再編

駅北口にあるロータリー、バスターミナル、タクシーベイ、待車場、歩行者・自動車動線などのレイアウトなどを交通状況に応じて見直すことで、より安全で利用しやすい駅前の交通環境を形成していく。

### ▼⑥ 商店街の再生

ツインコア間には複数の商店街が連続し、まちのにぎわいをつくり出す核であるが、現状では空洞化が目立つなど活気に乏しい。ツインコア間の人の流れを、商店街へと呼び込むことは、商店街活性化にもつながり、そのためには、移動する人々が立ち寄りたくなるような魅力づくりが必要となる。空き店舗の活用や一店逸品運動など各店舗と協力しながら、新たなにぎわいを生み出す取り組みを行っていく。



かすがいシティバス はあとふるライナー



快適な歩行環境



### (3) 駅南シティ・イン・シティ プロジェクト

JR春日井駅の東南区域は、駅周辺地区の将来の拠点づくりに欠かせない重要な開発ポテンシャルをもった土地である。現在は、民有地であるが、長期的な展望をもとに、この土地の土地利用転換を図っていく。

また、駅南地域の快適な生活環境の実現のために、農地や河川を活かした取り組みや基盤整備なども積極的に進め、生活の豊かさと利便性を確保する。

#### < 展開する施策 >

##### ▼①駅周辺の新たな核となるインナーニュータウン施設の立地誘導

JR春日井駅の南東区域には、新たな産業を中心に、文化、居住を含めた様々な機能が集積した複合的なインナーニュータウン施設の立地を誘導する。施設としては、産業振興を促進させる施設を導入することで、市役所周辺地区が行政サービスを中心とする集積を進めるのに対して、この地区では、産業・居住的な機能集積に重点を置いた都市機能の集積を誘導する。

○インナーニュータウン施設への導入機能

…産業系（インキュベーション施設、研究開発施設、オフィスなど）

居住系（名古屋への通勤・通学者、郊外からの住み替え希望者など）

##### ▼②アクセス道路整備

インナーニュータウン施設へのアクセス道路をあわせて整備する。

○駅南口から春日井工業高校へ伸びる東西アクセス道路

○駅北側の下原線からの南へ伸びる南北アクセス道路

##### ▼③駅南口の再編

新施設の導入にあわせて、再編された地区として、駅南口についても対策を施す。

○駅南開発（複合ビルの建設の誘導）

○バス路線の確保（コミュニティバスの運行、ゆとりーとラインの乗り入れ）

○駐輪場の改修（現在の平面駐輪場を立体化、必要に応じて公共施設の整備）

##### ▼④農・自然とのふれあいの場の形成

開発に伴う土地利用転換後も一部を、農地として残すことで、都市生活者が身近で気軽にふれあえる農体験の場として活用していく。また、必要に応じて都市型市民農園など環境にも配慮したまちづくりを目指す。

同時に、内津川の堤防などを散策できるように整備し、居住空間に身近に存在する憩いの場を設ける。

#### ▼⑤プロジェクト推進協議会の設置

上述の駅南地区に関する取り組みを進めるため、検討・推進組織として、市・地元住民・地権者、専門家などによる協議会を設置し、まちづくりを進める。

#### ▼⑥基盤整備による住宅地の再生

駅南地区では土地区画整理事業や公共下水道などのインフラ整備が未整備なところもある。また、4mに満たない狭あい道路も見受けられることから、下水道の整備や建物の建替え時にセットバックを行うなど住みよい住環境形成に向けて、基盤整備に取り組む。

#### ▼⑦志段味連絡橋の整備

J R春日井駅の広域拠点形成を進めるうえでは、名古屋市吉根・志段味地区との連携が求められるが、現在は庄内川により隔てられている。下条線に接続する志段味地区までの橋りょうを整備し、連携の基盤を形成するとともに、将来的には現在、志段味地区を走っているゆとりーとライン（名古屋ガイドウェイバス）の延伸誘導を目指す。

## (4) ダブルリバー プロジェクト

居住や業務機能の集積などによる都市化を進める一方、駅近隣に流れる地蔵川と庄内川は、居住者等にとって憩いの場、潤いの場となる貴重なオアシスである。都心で過ごすことが快適なものとなるように川という自然要素を最大限に活かした取り組みを展開する。

### < 展開する施策 >

#### ▼①地蔵川の景観整備

川沿いの道路を歩行者が快適に歩け、憩えるように、路面や防護柵などのデザイン的な修景やポケットパーク整備、緑化などを行う。

#### ▼②庄内川への親水空間整備

市民のレジャー利用や交流の促進を図るための親水広場や遊歩道などを整備する。

#### ▼③市民組織による利用・管理活動の実施

河川管理者の協力のもと、市民主体の管理組織を設立し、親水空間の利用促進と適切な維持管理を行う。



川沿いの遊歩道



親水広場



護岸の緑化(植栽ブロック)



護岸の緑化(コケ緑化)

○プロジェクトの推進主体と実施時期

プロジェクト	推進主体			検討・実施時期		
	行政	民間事業者	市民	短期	中期	長期
<b>(1) 駅コア強化プロジェクト</b>						
▼①駅舎と南北自由通路の整備	○	○		■	■	■
▼②顔となるシンボリックなにぎわい駅前空間の形成	○	○	○	■	■	■
▼③土地の有効利用によるメリハリのある市街地の形成		○			■	■
▼④駅周辺居住の推進		○			■	■
▼⑤産業（商業・業務）立地の推進		○			■	■
▼⑥防犯・治安対策の強化	○	○	○	■	■	■
▼⑦地域コミュニティよるまちづくりの推進			○		■	■
<b>(2) ツインコア連結プロジェクト</b>						
▼①バス交通の利便性の向上	○	○		■	■	■
▼②市街地内循環バスの運行						
▼③歩行回遊ネットワークの整備	○	○		■	■	■
▼④駅北口の交通動線の再編	○				■	■
▼⑤商店街の再生		○		■	■	■
<b>(3) 駅南シティ・イン・シティプロジェクト</b>						
▼①駅周辺の新たな核となるインナーニュータウン施設の立地誘導	○	○	○		■	■
▼②アクセス道路整備	○				■	■
▼③駅南口の再編	○	○			■	■
▼④農・自然とのふれあいの場の形成	○				■	■
▼⑤プロジェクト推進協議会の設置	○	○	○		■	■
▼⑥基盤整備による住宅地の再生	○				■	■
▼⑦志段味連絡橋の整備	○				■	■
<b>(4) ダブルリバープロジェクト</b>						
▼①地蔵川の景観整備	○				■	■
▼②庄内川への親水空間整備						
▼③市民組織による利用・管理活動の実施			○		■	■

(短期：平成19年度から3年以内、中期：4～7年以内、長期：8年以上)

**(1) 駅アメニティ創出 プロジェクト**

区画整理による市街地形成の途上にあり、駅周辺には民間の駐車場が点在し、自然発生型のパークアンドライドが形成しつつある。春日井市はもとより守山区吉根・志段味地区周辺や桃花台などからの広域的なパークアンドライドの利用も見込まれ、駅利用者が増加していることから、南口には商業施設も立地しつつある。また南北自由通路の整備に伴い北側地域からの駅利用も便利になり、益々駅利用者は増加することが予測される。これら人の流れをうまく活かすことで駅周辺のにぎわいを創出する。

**< 展開する施策 >****▼①市街地形成型パークアンドライドの促進**

パークアンドライドは、慢性的な交通渋滞の緩和や環境負荷の低減につながるため、促進すべき事業である。JR中央線利用のニーズは高く、JR神領駅においても名古屋市の守山区や小牧市の桃花台など広域的なパークアンドライド利用が見込まれる。駅南側については、区画整理施工中ということもあり、空地が点在しておりパークアンドライド型の駐車場を整備する余力は高い。民間による自然発生型の駐車場だけに頼るのではなく、必要に応じて行政の支援等の検討を行う。

**▼②南北自由通路出入口周辺の商業利用**

南北自由通路の整備に伴い、南北自由通路を単なる通行路としてだけでなく、その周辺において、商業あるいはサービス施設などを配置することで、人が集まりにぎわいを生み出す工夫に取り組む。また、通路として必要な交通安全対策、防犯対策（防犯カメラの設置など）もしっかりと行う。

○誘導施設：コンビニなど簡易な商業施設、銀行ATM など

**▼③駅北口のにぎわい形成と交通環境の整備**

自由通路開通で新設される駅北口について、新たなにぎわい形成と、それに伴って増大する交通量への適正な対応をするための取り組みを展開する。

- i) 駅前広場に隣接する土地活用による利便施設の導入  
(駐輪場、商業施設など)
- ii) 北口発着のバス路線の誘導
- iii) 周辺道路の交通環境整備（信号設置、内津川沿い道路拡幅、駐輪場や民間駐車場の確保）

**▼④安全・安心のための施設誘致**

市街地の発展にあわせて、地域住民の安全・安心の確保のため、交番誘致や消防署分遣所の設置を行う。



神領駅完成想像図(南口外観)



神領駅完成想像図(北口外観)



## (2) 緑農住まい プロジェクト

JR神領駅周辺は、区画整理による市街地形成の途上にあり、土地余力も比較的高く、そのうえ周囲に農地や庄内川・内津川などの自然的用地も多い。今後市街地形成を進めるにあたり、この周辺環境のメリットを活かし、春日井市民をはじめ、市外からの来訪者も自然や農と身近にふれあえ、交流できるようなゆとりのあるまちを実現するため、次のような取り組みを展開していく。

### < 展開する施策 >

#### ▼①庄内川・内津川沿川への親水空間整備

駅から徒歩圏内にある庄内川、内津川は市街地内の貴重な自然空間であるとともに、住民の遊び場でもある。庄内川については、川とふれあえ、週末等にはレジャー利用もできるような親水の場として整備する。また、内津川については、内津川緑地の活用促進を図るよう必要に応じて再整備を行う。

#### ▼②市民組織による利用・管理活動の実施

河川管理者の協力のもと、市民主体の管理組織を設立し、親水空間の利用促進と適切な維持管理を行う。

#### ▼③農とのふれあいの場の形成

今後の団塊世代の動向も見据え、空地や既存の農地を利用して駅北東部に質の高い都市型市民農園などを整備し、鉄道を使って名古屋市など春日井市以外の人々の利用を呼び込めるような農とのふれあいの場を提供する。単なる場所提供だけでなく、利用者への様々なサービスを提供することによって地域の産業化につなげていく。



親水空間



市民農園

○プロジェクトの推進主体と実施時期

プロジェクト	推進主体			検討・実施時期		
	行政	民間事業者	市民	短期	中期	長期
<b>(1) 駅アメニティ創出プロジェクト</b>						
▼①市街地形成型パークアンドライドの促進		○	○		▣→	
▼②南北自由通路出入口周辺の商業利用	○	○	○	▣→		
▼③駅北口のにぎわい形成と交通環境の整備	○	○		▣→		
▼④安全・安心のための施設誘致	○			▣→		
<b>(2) 緑農住まいプロジェクト</b>						
▼①庄内川・内津川沿川への親水空間整備	○				▣→	
▼②市民組織による利用・管理活動の実施			○		▣→	
▼③農とのふれあいの場の形成	○	○			▣→	

(短期：平成 19 年度から 3 年以内、中期：4～7 年以内、長期：8 年以上)

## (1) 駅舎再生 プロジェクト

名鉄小牧線は名古屋市営地下鉄上飯田連絡線への乗り入れにより、名古屋へのアクセス性が格段に向上し、利用客も増加している。しかし、駅利用者の多い東側から駅構内入ることができないため、多くの利用者が不便を強いられていることから、駅舎のバリアフリー化など駅舎を含めた駅の利用環境の改善を行い、駅利用の利便性を向上させる必要がある。

同時に、駅舎を核としたまちづくりを進め、駅周辺の活性化につながる名鉄小牧線沿いの各駅周辺地域のモデル的拠点となる取り組みを展開していく。

### < 展開する施策 >

#### ▼①駅東側からのアクセス通路の整備

駅東側地域からの利便性を高め、駅利用を促進するために、鉄道事業者である名鉄と連携し、駅東からのアクセス通路の整備や東側入口広場の整備を行うとともに、駅舎内やホームでのエレベーター設置など、バリアフリー化を進める。

#### ▼②駅周辺交通環境の整備

駅舎の快適な利用を補完すべく、駅周辺の環境整備を進める。

- 西側駐輪場の再整備、東側駐輪場や駐車場の整備（空港移転補償跡地の活用）
- 西側駅前広場の整備
- 駅北側踏み切りの拡幅（県道）
- 周辺道路の交通規制の見直し

#### ▼③駅舎への生活利便施設の誘導

利用しやすくなった駅舎をさらに地区の拠点とすべく、駅を中心とした活性化が必要となる。そのため、駅舎へのテナントとして生活利便施設の誘導を進めるよう名鉄と連携していく。

#### ▼④バスアクセスの充実

開発が進むと見られる名古屋空港地区や周辺市街地とのアクセスを向上させるため、バス路線の充実を図る。

#### ▼⑤地域コミュニティによるまちづくりの推進

商店街をはじめ、町内会など既存組織による自治活動をさらに高め、駅周辺エリアのまちづくりを後押しする組織を立ち上げる。次のような取り組みが考えられる。

- i) まちの環境改善（まちの美化、防犯対策など）
- ii) 広報・PR活動
- iii) まちづくり研究会活動
- iv) イベント開催・支援による活性化
- v) 空き店舗活用            など



