

高蔵寺駅北口駅前広場再整備方針

令和6年3月

春日井市


目次

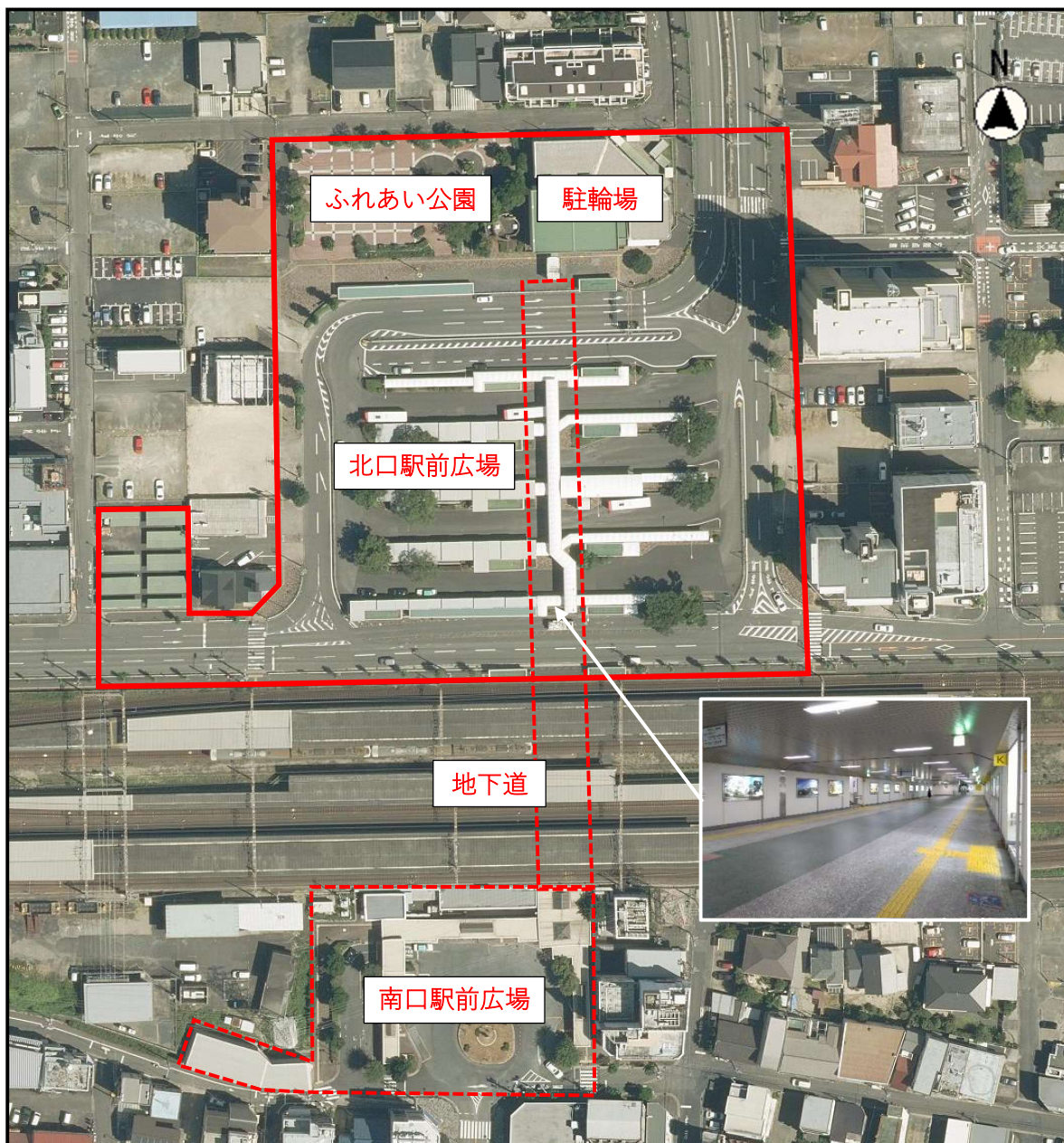
| | |
|--------------------|----|
| 1. 概要 | 1 |
| 1 再整備の必要性 | |
| 2 これまでの検討経緯・背景 | |
| 3 駅前広場をめぐる時代潮流 | |
| 2. 課題と再整備の方向性 | 7 |
| 1 高蔵寺駅北口駅前広場における課題 | |
| 2 再整備の方向性 | |
| 3. 再整備方針 | 10 |
| 1 基本的な考え方 | |
| 2 空間形成の考え方 | |
| 3 移動空間の考え方 | |
| 4 交通広場の方針 | |
| 5 施設整備の方針 | |
| 6 イメージ図 | |
| 4. 今後の事業スケジュール | 15 |

1 | 再整備の必要性

高蔵寺駅周辺については、「高蔵寺リ・ニュータウン計画」において、高蔵寺ニュータウン及び周辺地区の玄関口として魅力ある顔づくりを推進するとともに、駅北口周辺の再編整備、駅南口周辺や地下道空間の改善による駅南北の一体感の向上を図ることとしています。

また、令和4年度に実施した市民アンケート調査において、再整備を求めることとして多数意見をいただいた「一般車送迎スペースの拡大」、「バスなどの乗り換えのしやすさ」、「活気のある地下道」を再整備方針に反映できるよう再検討を行うとともに、「にぎわい空間」を求める声も多数あることから、鉄道との乗り換えや一般車等の「交通利便性」を優先しながら、「にぎわい空間」の整備についても同時に実現できるよう、「高蔵寺駅北口駅前広場再整備方針」を策定します。

 整備方針対象範囲



2 | これまでの検討経緯・背景

◆「高蔵寺リ・ニュータウン計画 2021-2030」(2021年3月)

高蔵寺駅周辺の再編は、先導的な主要プロジェクトの中で短期的に着手する「先行プロジェクト」に位置付けられています。

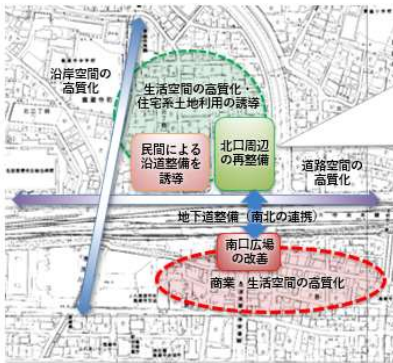
ニュータウンの顔づくり：高蔵寺ゲートウェイの整備

■プロジェクトの概要

- ・高蔵寺ニュータウン及び周辺地区の玄関口として魅力ある顔づくりを推進する。
- ・駅北口周辺の再編整備、駅南口周辺や地下道空間の改善による駅南北の一体感の向上等を図る。

■創造する活動のイメージ

- ・利用者が駅周辺の空間にとどまり、にぎわいを創出し、高蔵寺ニュータウンや周辺の住民も楽しみや利便性を享受できる。
- ・バスの利便性向上と自動車によるアクセスのしやすさを同時に実現する。



■北口周辺の再整備における主な取組

- ・バスの発着と送迎車が錯綜しないよう駅前広場を再編
- ・老朽化した自転車駐車を更新
- ・公共空間の再編による整備を推進するとともに、隣接する民有地における共同化や病院に至る経路の沿道整備を誘導・支援

<参考>

「高蔵寺リ・ニュータウン計画 2021-2030」の改定において、実施した住民アンケートで、駅周辺やにぎわいについて頂いた意見

○住民アンケート (2020年8～9月実施)

ニュータウン在住の18歳以上の市民を対象としたアンケート (有効回答約900票)

- ・高蔵寺駅が早く綺麗にならないか心待ちにしている (岩成台の方)
- ・高蔵寺駅が他の駅と比べて古い (高森台の方)
- ・高蔵寺駅の活性化をしてほしい (高蔵寺町北の方)
- ・駅まわりが発展しない。駅前をもっと充実させる、若い人が入ってくれば店などもできて活気が生まれる (押沢台の方)
- ・高蔵寺駅を人が集まる場所にする必要があると思う、現在は中継機能としかなくなっていないため、駅の活性化からはじめて、徐々にニュータウンの新しい姿に近づけるのが良いかと思う (高座台の方)
- ・駅に行くと、あまりお店がなくさびれてみえます。マルシェを開催したり、喫茶店が充実してほしいです (高森台の方)
- ・バスによる駅までのアクセスを改善する必要がある、駅のバス降り場へのアクセスを含め、交差点の拡幅や専用信号によるバスの優先右折の実現 (岩成台の方)

◆「高蔵寺駅北口駅前広場再整備方針（中間案）」（2022年3月）

高蔵寺駅北口駅前広場において、バスの利便性向上と自動車によるアクセスのしやすさはもとより、駅利用者が駅周辺の空間にとどまり、にぎわいを創出し、高蔵寺ニュータウンや周辺の住民の楽しみや利便性を享受できることを同時に実現することを目的に整備方針としてまとめました。

整備方針

■北口コンセプト

コンセプト：新たなまちの風景に出会う

広場に人がいる、たたずんでいる、活動している、変化のある風景をうみだすためのオープンで柔軟性・可変性のある設えにより、アクティビティを誘発する



子ども、遊び場、交流



広場に開いた店舗



キッチンカー、屋台



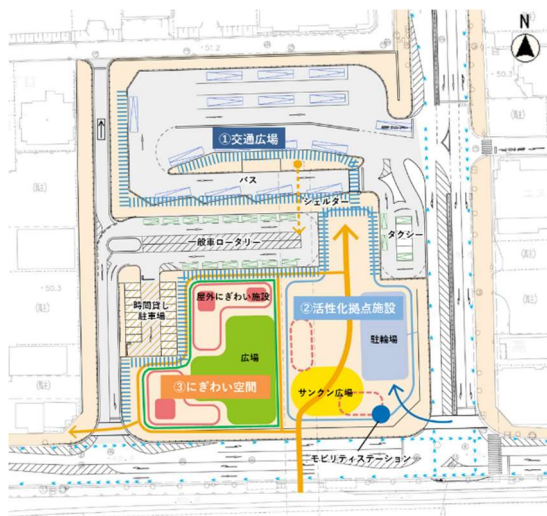
目立たず、様々な活動の邪魔をしない埋め込み照明



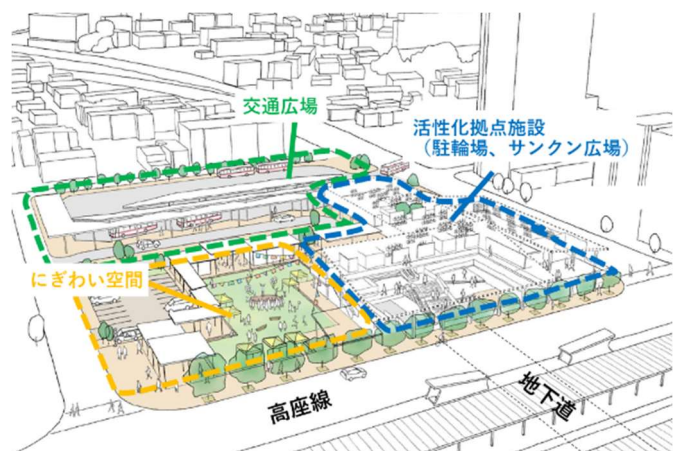
レイアウト可変のファニチャー

■北口駅前広場全体方針（ゾーニングの方針）

- ・交通広場、活性化拠点施設、にぎわい空間と3つに分け、その機能を配置する。
- ・活性化拠点施設、にぎわい空間は一体として捉えることで、可変性に対応する。
- ・昼夜を問わず一日中利用できるにぎわい空間とし、駅との一体感を図るため、活性化拠点施設とにぎわい空間を南に配置する。
- ・広いエリアが必要な交通広場を北に配置するが、駅との接続性、利便性やバリアフリーを考慮する。
- ・現状の一般車待車場よりも待車台数を確保する。
- ・駅周辺へのつながりをつくるため、歩行者が東西に移動ができるようにする。



ゾーニング



イメージ図



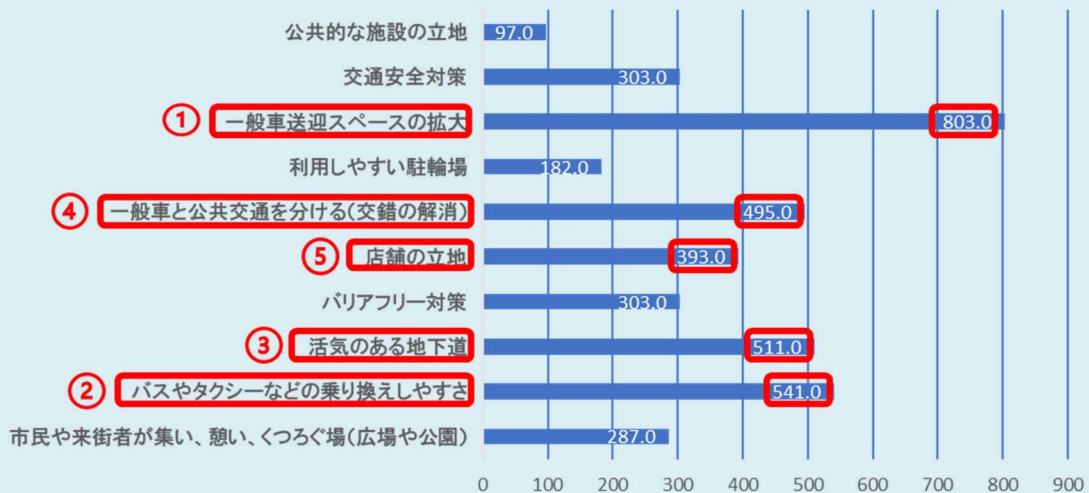
北口駅前広場再整備方針は、令和4年7月に市民意見公募を実施したところ、改善を求める意見が多数提出されたことから、駅前広場に求められる機能や施設等について、改めて市民意見を聴くため、アンケート調査を同年9月に実施しました。この結果を受け、整備方針の再検討を行うこととしました。

<参考>

○高蔵寺駅北口駅前広場再整備方針（中間案）に関するアンケート

高蔵寺駅利用が想定される18歳以上の市民を対象としたアンケート（有効回答約1,706件）

- 立ち寄れる店舗や座って休めるなどの滞留できるスペース等について、約8割の方が必要としている。
- 高蔵寺駅北口駅前広場において、「交通の利便性」と「にぎわい」の関係について、約8割の方が「交通の利便性」を優先すべきとしている。
- 駅前広場再整備に求めることとしては、「一般車送迎スペースの拡大」、「バスやタクシーなどの乗り換えのしやすさ」、「活気のある地下道」の順に、施設や機能などが求められている。



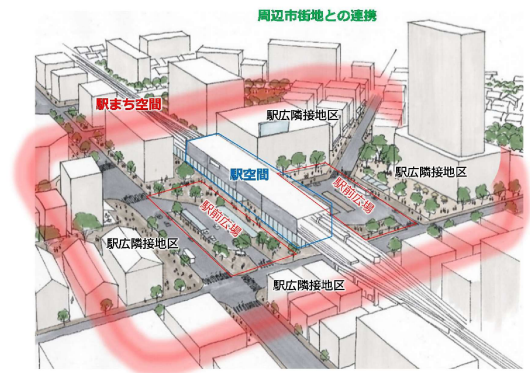
3 | 駅前広場をめぐる時代潮流

近年、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づいた都市構造への転換や安全性、快適性、利便性を備えた「駅まち空間」の一体的な整備、新たなモビリティへの対応等、駅とまちを取り巻く環境が変化しています。

◆ 駅まちデザインの手引き (2022年9月 国土交通省都市局)

「駅まち空間」とは、駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間とする。

その具体的な範囲は、個々の駅・交通結節点の特性により変化するものであり、一律に定められるものではないが、「駅まち空間」の要素を分類すると右図のようになる。



■ 駅まち空間に求められるもの

- ・ 駅まち空間は、スムーズな移動や乗り換えを実現する交通結節機能としての利便性、居心地の良い空間や魅力ある景観など充実した都市環境が有する快適性、歩車の分離やバリアフリー、災害時の一時避難スペースの確保などによる安全性、地域の歴史、文化、気候、風土とも調和した、訪れる人々が愛着を感じられるような地域性、このような機能を備えることが求められる。
- ・ 駅まち空間は、多くの人々が集まり・出会い・交流が生まれる、都市生活における重要な拠点であり、駅まち空間のあり方とともに、駅まち空間を中心として都市を考える視点も重要である。また、人の集まる場所には 情報も集まる。多様な情報は、新たな付加価値を生み出す資源である。このような側面からも、「駅まち空間」をこれからの時代のまちづくりの中核を担い得る場所ととらえることが必要である。
- ・ そのため、魅力あるまちづくりを実現するため、駅まち空間が備えているポテンシャルを最大限効果的に発揮できるようにデザインすることが必要である。
- ・ 我が国の成熟した都市における駅まち空間を対象とすると、従来の公共交通志向型開発（TOD: Transit Oriented Development）の概念に加えて、既存市街地の再生に向けたリ・デザインの視点や、地域の価値を持続的に向上させていくマネジメントの視点を持つことが必要である。



求められる駅まち空間のイメージ

◆都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会（国土交通省都市局 2020年1月）

将来的な自動運転の活用に向け、自動運転技術の都市への影響可能性の抽出・整理及び自動運転技術の活用についての検討を行うため、都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会を設置し、議論される中で、交通結節点である駅前広場の空間のあり方について、イメージが示されています。

■自動運転時代の交通結節点の将来イメージ

- ・ 将来の交通結節点の空間の考え方としては、①にぎわいタイプと②移動タイプに分けられる。
- ・ ①にぎわいタイプは、大都市近郊中心駅のようなにぎわい創出に重点の置かれる交通結節点において検討され、将来的に歩行者や滞留にぎわい空間をメインとして駅前空間を整備することが考えられている。
- ・ ②移動タイプは、郊外住宅地に立地する駅のような通勤・通学者の円滑な移動に重点の置かれる交通結節点において検討され、将来的に交通空間をメインとして駅前空間を整備することが考えられている。

将来像のイメージ図

10のソリューション

- 1 分かりやすく円滑な移動経路の提供
- 2 容易に入手可能で分かりやすい情報の提供
- 3 ワンストップでシームレスな移動サービスの提供
- 4 抵抗感の少ないユニバーサルな移動環境の提供
- 5 多様な人・活動があふれる広場空間の創出
- 6 交通結節点と周辺市街地の一体的な整備の推進
- 7 災害時の拠点としての防災機能の提供
- 8 ダイナミックかつ柔軟な空間利用
- 9 交通コントロールを通じたトラフィックのスマート化
- 10 柔軟で効率的な利用が可能なカーブサイドマネジメント






自動運転時代の交通結節点の将来イメージ【②移動タイプ】

■自動運転の普及プロセス

（出典：第2回 都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会 国土交通省都市局 2021年3月）

2050年代には、自動運転が完全に普及することが想定されており、駅前空間においては、交通空間のコンパクト化や、広場内や周辺空間において環境空間への転換が進むことを目指している。自動運転の普及に伴い、駅前空間も変化に対応した段階的な整備が求められている。

| 時期 | 現状・短期 (自動運転の導入期) | 中期 (従来車と自動運転の混在期) | 長期 (自動運転の完全普及期) |
|-----------------|---|--|--|
| 自動運転車両普及 (※) | <ul style="list-style-type: none"> 自動運転機能搭載の車両の導入を部分的に開始  | <ul style="list-style-type: none"> 2020年代：約1～2%、 2030年代：約10～20% (全車両に対するLv5車両比率)  | <ul style="list-style-type: none"> 2050年代：約80～100% (全車両に対するLv5車両比率)  |

1 | 高蔵寺駅北口駅前広場における課題

これまでの検討経緯・背景や駅前広場をめぐる時代潮流を踏まえ、高蔵寺駅北口駅前広場における課題を整理します。

車の移動

課題① 一般車送迎による公共交通への影響

送迎による一般車の混雑により、バスがロータリーに入れず、バスの定時制が確保できない。特に雨天時は顕著となる。

課題② 交通の錯綜

ロータリー北西部や北東部において、一般送迎車、バス等が合流するため、交通の錯綜による事故リスクが高い。

課題③ 一般車の送迎待ちの場所が少ない

駅利用者は自家用車での送迎も多い中、送迎車が待機できるスペースが少なく、高座線で待機するなどの利用が見られ、待車スペースの増設が求められている。

人の移動

課題④ 遠回りなバリアフリー動線

総合病院などの立地する駅西方面への移動の利用者が多いが、エレベーターのあるバリアフリー動線は駐輪場前まで大きく遠回りすることとなり、高齢者や車いす、ベビーカーなどの利用者に優しくなく、使いづらい。

課題⑤ 分離したロータリーと駅周辺

ロータリーと駅周辺とが分離されており、地上のまま駅周辺に行けず、駅前広場と駅周辺の一体感・連続性が乏しい。

課題⑥ 分散された歩行者の移動

駅からロータリーの一般車乗降場やバス乗降場への歩行者の移動が目的路線ごとにあるため、特に初めて訪れた人にはわかりづらい。

課題⑦ 駅へのアクセス性の維持

交通結節点の機能維持のため、バス利用者や一般車送迎利用者が駅までのアクセスのしやすさを維持する必要がある。

課題⑧ 活気がない駅前広場

市内で最も乗降客数が多い駅であるものの、にぎわい施設が少なく、駅前らしい活気がない。また、駅と連続した歩行者空間が地下道しかなく、地上は分散した乗降場となっているため、地上のにぎわいが生まれない。

課題⑨ 利用の少ないふれあい公園

ニュータウンのテーマを表すモニュメントを設置した駅前公園として整備されたが、人が交流や滞留することなく活気に乏しく、あまり利用されていない。また、ロータリーから横断できない構造となっているため、駅前広場としての一体性に欠ける。

課題⑩ 駐輪場の老朽化と利活用

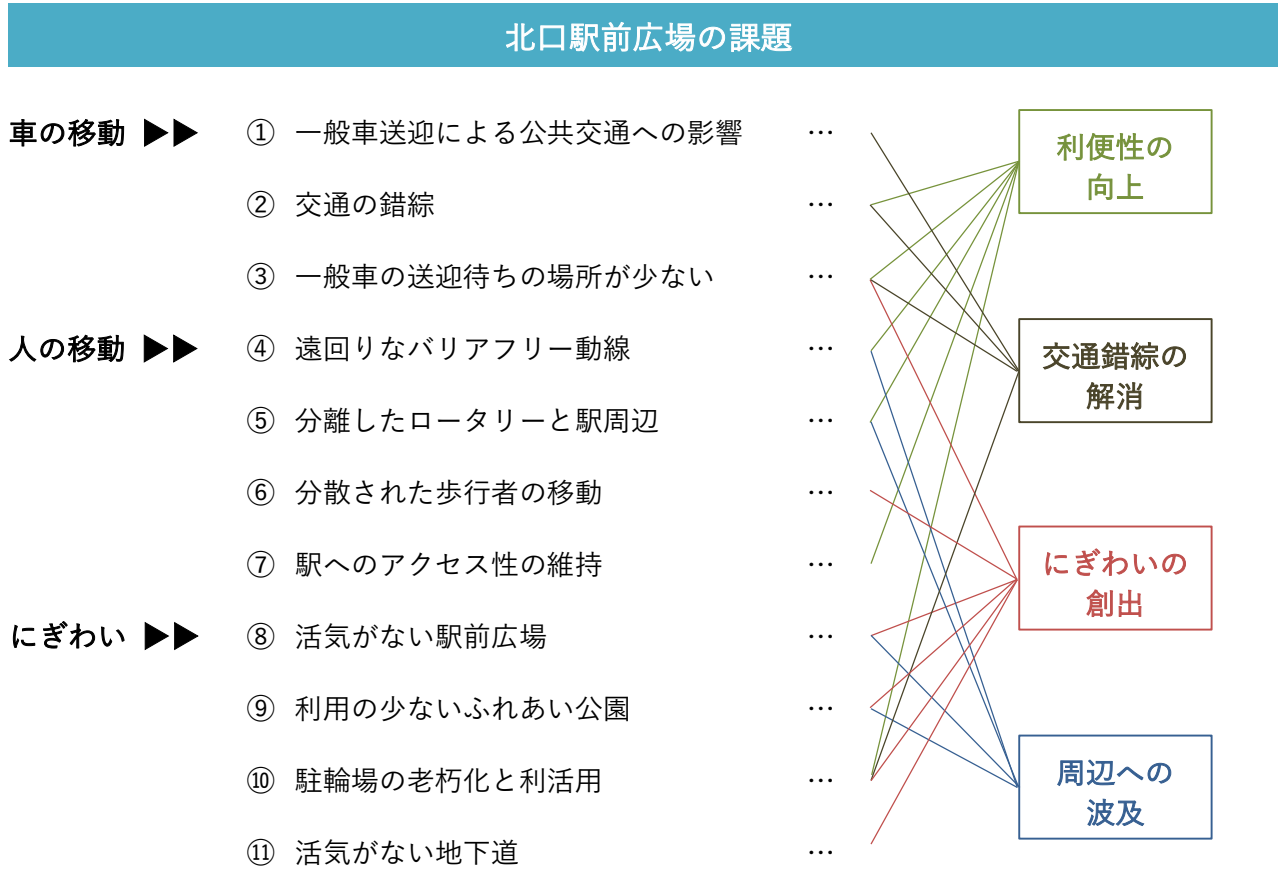
駐輪場の老朽化が進んでいる。施設は長期間、継続的に使用することから、今後、進展が予想される自転車以外の乗り物の普及（電動スクーター等）など、時代の進展やニーズの変化に対応できる駐輪場施設が必要である。

課題⑪ 活気がない地下道

地下道は通行するだけの無機質な空間となっており、人が滞留できるにぎわいスペースがない。

2 | 再整備の方向性

高蔵寺駅北口駅前広場における課題に対応する再整備の方向性として、利便性の向上、交通錯綜の解消、にぎわいの創出、周辺への波及の4つに整理します。

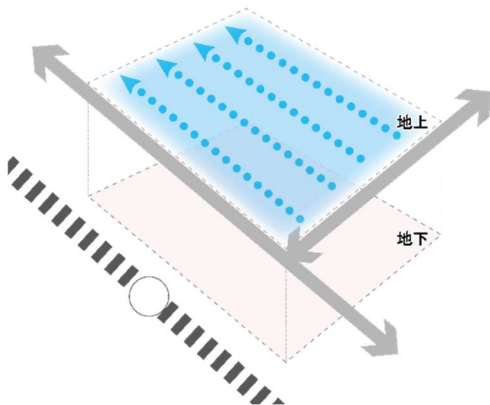


1 | 基本的な考え方

- ・地下道、南口駅前広場、北口駅前広場を一体的で連続したデザインとする。
- ・鉄道駅との接続性・利便性を確保するとともに、バリアフリーを考慮する。
- ・北口駅前広場が高蔵寺ニュータウンの玄関口となることから、ニュータウンのもつ「おおらかさ」と「居心地のよさ」を表現した明るく開放的な空間とする。
- ・地下道は、人の移動空間だけでなく、にぎわいや滞留空間を一体で計画する。
- ・時代の変遷やニーズの変化に応じて、駐輪、にぎわい、その他さまざまな機能の増減に、対応可能な可変性・冗長性をそなえる。
- ・地下道に対して、自然光を取り込み、明るく開放的で快適な環境とする。
- ・交通広場（ロータリー）、滞留空間、周辺土地利用、移動空間の4つのゾーンに分けて、その機能を配置する。

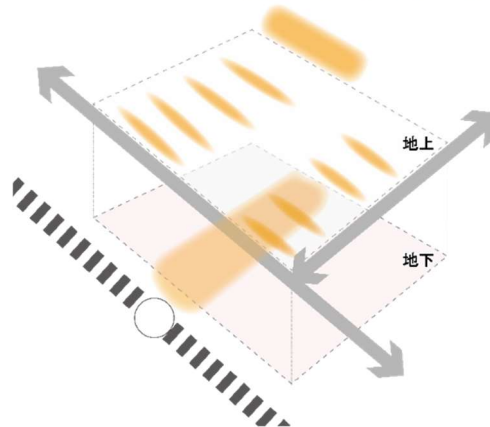
1 交通広場

交通広場として、交通処理を優先し、駅前広場全体に機能を配置する。



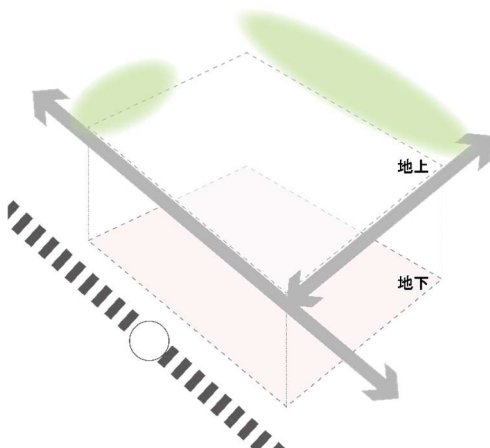
2 滞留空間

待合スペース等の機能を駅前広場内に配置するとともに、地下道に滞留空間を創出する。



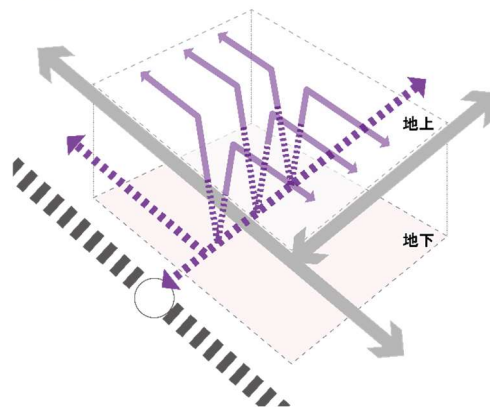
3 周辺土地利用

駅前広場の一体感を創出する機能を周辺街区に配置する。



4 移動空間

地下道を南北移動のメイン動線とするとともに、地上と地下をつなぐことで一体感を創出する。





2 | 空間形成の考え方

- ・高蔵寺ニュータウンの自然があふれ、ゆとりある住居専用地域であるイメージを想起させる「おらか」な空間を形成する。
- ・さまざまなアクティビティや表情豊かなたたずまいなどが創出される場をつくる。
- ・憩いや滞留を生み出す空間に加えて、様々なイベントの開催を想定した空間を設ける。
- ・アクティビティの量や種類、密度などの変化も想定し、多様なアクティビティを誘発する座具などのファニチャーを配置する。
- ・夜間においても、安心して利用できるだけでなく、アクティビティを誘発することも想定した夜間照明を配置する。

3 | 移動空間の考え方

- ・地下道から地上の北、東、西方面への人の移動を分かりやすくするため、わかりやすいサインを表示する。
- ・交通広場に入る人の移動を主とし、エスカレーター及び階段を設ける。
- ・駅周辺へのつながりをつくるため、駅西側の総合病院方面への人の移動や車椅子・ベビーカー等が利用可能なエレベーターの設置を検討する。



地下道の案内サインのイメージ



4 | 交通広場の方針 … 利便性の向上・交通錯綜の解消

- ・子どもや高齢者など全ての人に優しい歩行空間とする。
- ・バス乗降場は、バス待ちの人と降車をした人が交錯しないように乗降場と降車場、待機空間と歩行空間を分離する。
- ・障がい者用停車スペースについては、バリアフリーや駅への接続性を考慮する。
- ・一般車待車場について、現状よりも多い待車台数を確保する。
- ・既存施設を最大限活用し、交通広場の乗降スペースにはシェルターを架ける。



バスの乗車スペースと滞留空間のイメージ



一般車乗降スペースと一時駐車場のイメージ

5 | 施設整備の方針 … 周辺への波及・にぎわいの創出

■施設全体

- ・滞留空間は、駅周辺及びニュータウンの活性化に寄与するよう、地下道や駅前広場と一体的に配置する。
- ・地下道から地上に上がる主たる歩行空間と一体的に計画する。
- ・バス・タクシーの乗降スペース、西側の滞留空間へとつながる平面計画とする。
- ・駅利用者や周辺住民の方が気軽に立ち寄れ、にぎやかに交流できるスペースを設ける。また、滞留空間との連続性を考慮して計画する。
- ・駅ホームの地上高さとの関係性やホームからの眺望を考慮した構造を基本とする。

■駐輪場

- ・将来の駐輪需要（電動スクーターの普及など）に柔軟に対応できる計画とする。

■地下道

- ・既存の地下道を活用し、自然光が取り込めるようにするとともに、滞留空間等を設ける。

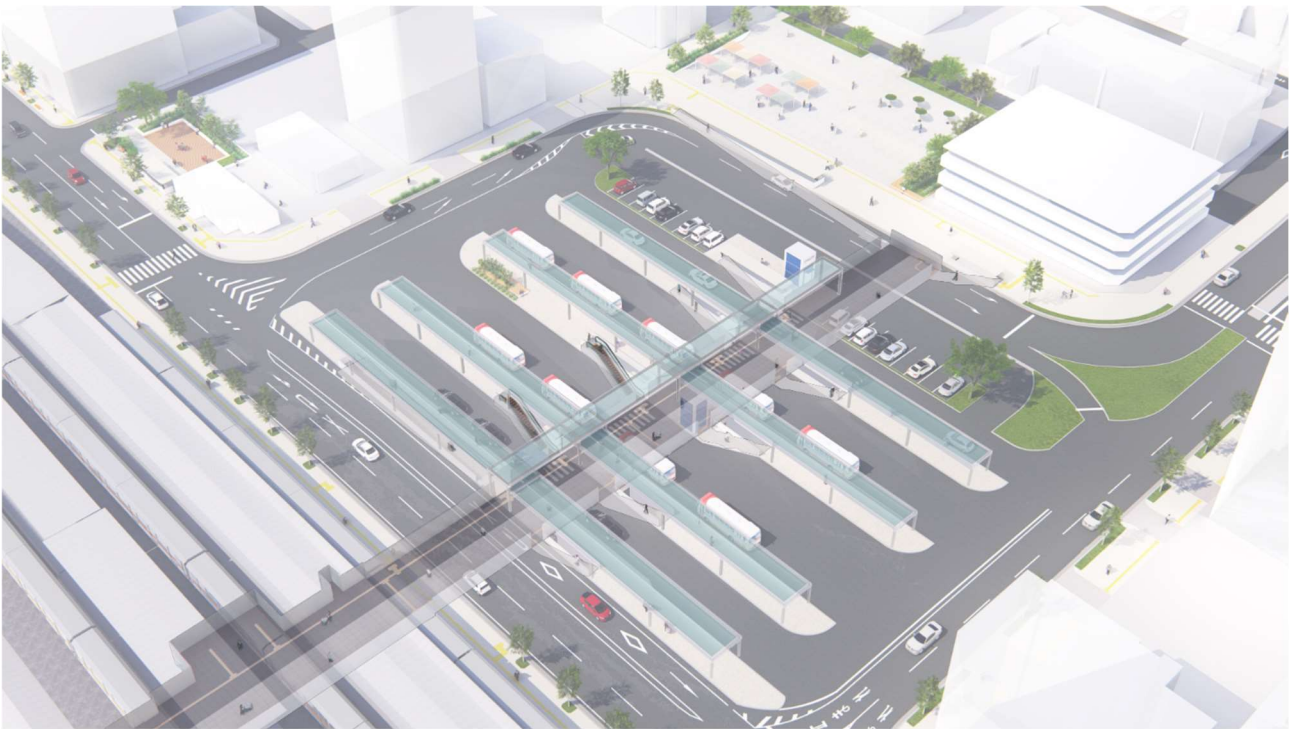
■滞留空間

- ・駅ホーム等からイベント活動等によるにぎわう様子を見ることができ、訪れてみたい場となるよう、駅に近いエリアに滞留空間を配置する。
- ・日常的に駅利用者や周辺住民、来訪者などの憩いや出会い、交流の場となるよう、大きささまざまなイベントがしやすい形状や景観とする。

| 6 | イメージ図



現況写真 (Google Earth より)



再整備のイメージ

「高蔵寺駅北口駅前広場再整備方針」に基づき設計を進めてくるとともに、時代の変遷やニーズの変化、自動運転技術などの新たな交通手段の変化などに柔軟に対応するため、新技術の導入や専門家の意見も聞きながら事業を進め、高蔵寺ニュータウン及び周辺地区の玄関口として、魅力ある顔づくりに資する、高蔵寺ゲートウェイを整備していきます。