

春日井市

都市交流拠点将来ビジョン



平成19年3月

春日井市

はじめに



春日井市は、鉄道や道路などの交通施設に恵まれ、土地区画整理事業を中心とする都市基盤整備による住環境の整備を積極的に進めたことにより、今や人口30万人を擁する中部圏の中核都市として発展し続けております。

こうした中、これまで増加してきた本市の人口も出生率の低下や都市の成熟化により、数年後には緩やかな人口減少社会を迎えることが予測されており、これからのまちづくりは、従来の人口増加に伴う拡大型のまちづくりから子育て世帯や高齢者が暮らしやすい生活基盤の確保に重点を置いた新しいまちづくりへの転換が必要となっています。

そのためには、都市機能の集約・効率化や安心して住み続けられる居住環境を確保することが重要であり、都市のあり方を「ベッドタウン」から暮らす喜びが実感できる「ライフタウン」として、市民の皆さまの誰もが「住み続けたいような魅力あるまち」にしていかなければならないと考えております。

特に、鉄道駅周辺においては、交通結節点としての拠点性を活かした商業や住宅施設、さらには文化施設や病院など多様な都市機能が集積し、住む人、働く人、訪れる人など様々な人々が交流する「賑わいのある暮らしやすいまち」の創出が必要であることから、今後の拠点形成のあるべき姿を明らかにする「春日井市都市交流拠点将来ビジョン」を策定いたしました。

ビジョン策定にあたりましては、日本都市計画学会の学術的な調査結果や駅周辺地区における地域懇話会を通じて頂いた市民の皆さまからの意見、さらには市民代表、学識経験者などで構成する「都市交流拠点将来ビジョン策定委員会」からの提言を基に取りまとめており、駅周辺地区の将来像を示すとともに、その実現に向けた様々な取組みを掲げております。

今後は、市民の皆さまと共に、優先的に取組む必要があるものから計画的に進めてまいりますので、ご理解とご協力をお願い申し上げます。

平成19年3月

春日井市長 伊藤 太

目 次

1. 策定の目的.....	1
2. 対象駅および駅周辺地区の概要.....	1
2-1 調査地域の位置.....	1
2-2 対象駅と駅周辺地区の概要.....	2
3. 全体ビジョン.....	4
3-1 都市交流拠点全体ビジョン.....	4
3-2 基本的考え方（一般的な考え方）.....	5
3-3 春日井市の都市構造と交通形態.....	8
4. 駅周辺地区別ビジョン.....	14
4-1 各駅周辺地区と拠点性の考え方.....	14
4-2 JR勝川駅周辺地区.....	15
4-3 JR春日井駅周辺地区.....	19
4-4 JR神領駅周辺地区.....	23
4-5 名鉄味美駅周辺地区.....	27
5. 目標の実現化に向けたプロジェクト.....	30
5-1 JR勝川駅周辺地区プロジェクト.....	37
5-2 JR春日井駅周辺地区プロジェクト.....	41
5-3 JR神領駅周辺地区プロジェクト.....	50
5-4 名鉄味美駅周辺地区プロジェクト.....	53
6. プロジェクトの事業化スキーム.....	55
6-1 各駅周辺地区の事業化方針.....	55
6-2 実現に向けて.....	56

1. 策定の目的

人口減少社会の到来など社会状況の変化に対応するため、従来の人口増加に伴う拡大を前提とした都市構造から、高齢者から子どもまでのすべての世代が集い、暮らすことができる、機能が集約された利便性が高い都市構造への転換が必要となっている。

特に、交通結節点である鉄道駅周辺においては、市民生活の利便性の向上のため、立地条件を活かした多様な都市機能の集積が必要であることから、まちづくりの進展や地域特性を踏まえ、JR勝川駅、JR春日井駅、JR神領駅及び名鉄味美駅の周辺地区を対象とする「都市交流拠点将来ビジョン」を策定する。

2. 対象駅および駅周辺地区の概要

2-1 調査地域の位置

対象地域を含む春日井市は、愛知県の西部、尾張地域の北部に位置し、名古屋市、小牧市、瀬戸市などに接している。名古屋市の都心までは約15kmと、JR中央本線で約20分の位置にあり、名古屋都市圏の住宅地として発展し、尾張北部の中堅都市としての役割を担っている。地形は、市東部が丘陵地、西部が平坦地となっており、市域の南側には庄内川が流れているほか、その支流が市内を横断して流れている。

対象地域はJR中央本線JR勝川駅、JR春日井駅、JR神領駅、そして名鉄小牧線味美駅を中心とする駅周辺地区であり、市域の南側に位置している。



2-2 対象駅と駅周辺地区の概要

	JR勝川駅	JR春日井駅
周辺地区の 沿革	かつては下街道と小牧街道が分岐する街道集落として発展した。駅北側に市街地が形成されており、商店街や金融機関、ホテルなどが立地する。現在、駅前では鉄道高架化や再開発事業が行われている。また、駅北側約500mには国道19号が走るとともに、駅南西部には東名阪自動車道勝川ICがあり、国道302号も走るなど自動車交通の要衝でもある。駅南側はかつて農地だったが、昭和40年代以降、土地区画整理が始まり、住宅地へと変わった。	周辺では明治以降、下街道沿いの鳥居松を中心に発展してきた。駅前は、昭和35年から始まった春日井駅前土地区画整理事業により整備され、現在に至る。市役所が昭和35年に現在の地に移転したのを契機に公共施設や事業所などが集まり、鳥居松が都市機能の中核地を形成してきた。国道19号がそのすぐ北側を走っているため、大型店などを中心に国道沿いでの商業活動が活発になる一方、駅前や旧街道沿いの商業が停滞状態にある。駅南側には工場、住宅地、農地が混在している。
開業	明治33年	昭和2年鳥居松駅として開業(昭和21年改称)
駅舎構造	連立交差事業に伴い橋上駅を整備中。平成21年度完成予定。	地上駅。相対式1面1線、島式1面2線のホームを有する。地下通路による横断。自由通路はない。
路線	JR中央本線	JR中央本線
名古屋駅までの 所要時間	快速:約17分 普通:約18分	快速:約19分 普通:約20分
発着本数(昼)	7~9本/時間	7~9本/時間
乗車客数 (H17実績)	年間約540万人 日平均14,764人	年間約590万人 日平均16,127人
連絡バス	名鉄バス(4路線) シティバス	名鉄バス(7路線)、JR東海バス(2路線) あおい交通(1路線)、シティバス
駐輪場収容 可能台数 (市営・民営の合計)	4,918台 (北側9箇所3,908台、南側2箇所1,010台)	5,454台 (北側8箇所4,605台、南側3箇所849台)
交通関連施設	市営駐車場(勝川駅前地下駐車場201台、勝川駅南口立体駐車場73台)	
関連事業	勝川駅周辺総合整備事業 ・勝川駅前土地区画整理事業 ・駅前北地区市街地再開発事業(H19完成予定、松新地区4棟184戸、勝川地区4棟245戸) ・勝川駅南口周辺土地区画整理事業(H6~H21) ・JR東海中央本線勝川駅付近連続立体交差事業	
	 北口	 北口 南口

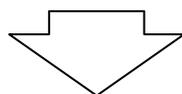
	JR神領駅	名鉄味美駅
周辺地区の沿革	昭和40年代までは庄内川と内津川に挟まれた農村地帯であったが、神領車輛区の建設によって地域が南北に大きく分断された。駅東側には東名高速が通り、鉄道と立体交差している。市街地化は土地区画整理事業が平成4年から始まり、完成に近づいている。	江戸時代から開墾された水田地帯であり、その中に集落が点在していた。昭和30年代から土地区画整理事業が始まり、宅地化・工場建設が進められ、名古屋市北区と連動する形で市街地が形成されてきた。南北に名鉄小牧線とともに県道名古屋犬山線が走る。また駅南側には国道302号線が東西に通るとともに、TKJ城北線も通っている。県営名古屋空港へ最も近い鉄道駅である。
開業	昭和26年	昭和5年
駅舎構造	現在、南北自由通路を整備中(H20完成予定)。あわせて、橋上駅となる。	橋上駅。島式1面2線ホームを持つ。出入口は西側のみ。
路線	JR中央本線(普通のみ停車)	名鉄小牧線
名古屋駅までの所要時間	普通:約24分	約30分 (上飯田駅にて地下鉄乗り換え含む)
発着本数(昼)	4~6本/時間	4~5本/時間
乗車客数(H17実績)	年間約280万人 日平均7,673人	年間約60万人 日平均1,649人
連絡バス	シティバス	名鉄バス(3路線) シティバス
駐輪場収容可能台数(市営・民営の合計)	1,600台 (南側4箇所)	681台 (3箇所)
交通関連施設		
関連事業	土地区画整理事業施行中 ・神領土地区画整理事業 ・堀ノ内特定土地区画整理事業	
		

3. 全体ビジョン

3-1 都市交流拠点全体ビジョン

(1) 快適で安心して暮らせる集約効率的な市街地

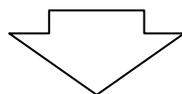
- 交通結節点である駅周辺において、誰もが快適に安心して生活をおくることができるよう、今ある社会資本と今後の成長力を有効に活かしながら、都市機能や生活機能、居住機能などが集積した都市の拠点となる市街地を形成する。
- 拠点への様々な機能の集積のメリットを活かすことで、今後、様々に変容していく市民ニーズに対応し、子どもから高齢者、単身者から核家族、多世代世帯まで、多様なライフスタイルをもった人々がそこへ住み、快適で充実した生活を送ることができる質の高い生活環境を形成する。
- 駅周辺の一部地域において既存商店街などの活力低下などにより、春日井市民のアイデンティティと直結するまちの「顔・核」がなくなりつつある。それを取り戻すために、まちなか居住を進め、交流とにぎわいを創出する。
- 車中心社会から、歩行や自転車、もしくは公共交通中心の社会への移行を促すとともに、身近にある農地や緑地など自然的土地利用を保全・活用し、環境にやさしいまちを形成する。



快適で安心して暮らせる集約効率的な市街地

(2) 個性と活力ある交流拠点

- 魅力ある生活空間を目指すため、周辺都市との交流をより一層高めていく。また、多様性と創造性をあわせもったにぎわいのある元気なまちを形成していく。
- 地域住民の間では、社会参加の機会を通じて新たな地域コミュニティの交流の輪を広げる。また、こうした活動を通じ、地域コミュニティの安定化と活性化を図り、「地域力の持続化」につなげていく。
- 交流はまた新たな産業を起こす場を育成することでもある。これまでは、産業の集積している場に人々が集まり、都市を形成していったが、これからは人々が集積し、交流している場に産業が生まれ、産業が集積していくような都市づくりを目指していく。生活の質的向上に寄与する産業の育成・誘致、同時に、既存産業も振興することで、経済面においてもその自立性を高めていくことができる。

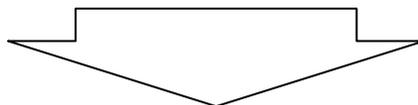


個性と活力ある交流拠点

3-2 基本的考え方（一般的な考え方）

（1）集約効率的な市街地とは

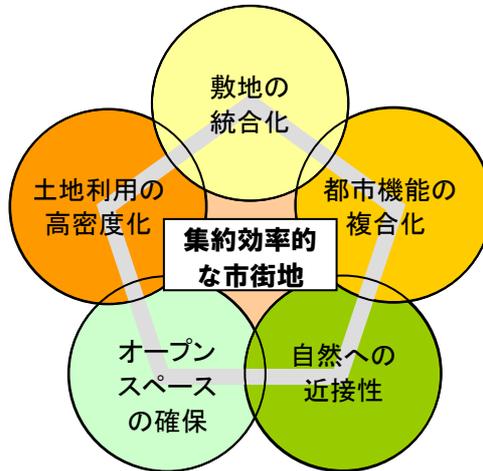
<p>空間 イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点である駅周辺に多様な都市機能が集積されており、地域特性にあったシンボリックな空間を構成している。 ・市街地内の土地利用は、既存の核を中心に有効利用が図られ、中でも駅周辺については高度化が進み、複合的機能を持った中高層建物などが集中的に立地している。 ・同時に、市街地内には公園などの緑地空間や河川を活かした水辺空間などのオープンスペースも適度に配置され、メリハリのあるゾーニングがされている。 ・それぞれの中心部にはその市街地の「顔」となるオリジナルな特徴的空間がある。 ・歩いていける範囲に緑や河川、農地などの自然がある。
<p>機能 イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・居住、商業、文化、自然などが、ひとつの市街地内に共存し、かつ利用しやすいように配置され、人々は身近なところで、それら複数の機能を同時に享受できる。 ・まとまった居住地の中で、多様な世代、世帯、職業層の住民が生活し、それぞれのライフスタイルを実現することができる機能を備えている。 ・都市的機能の集約を図る一方で自然との近接性を確保する。 ・1つの市街地にあらゆる機能を集約させるのではなく、地域の状況に応じ、市街地ごとに機能の分担を図る。
<p>交通 イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の各市街地は鉄道・バスなどの公共交通によるネットワークでつながっており、他の市街地や他都市へも容易に移動できる。 ・それぞれの市街地内では、バスを中心に公共交通網が整っていると同時に、歩行者・自転車重視の道路環境が整備されており、安心・スムーズな移動ができる。



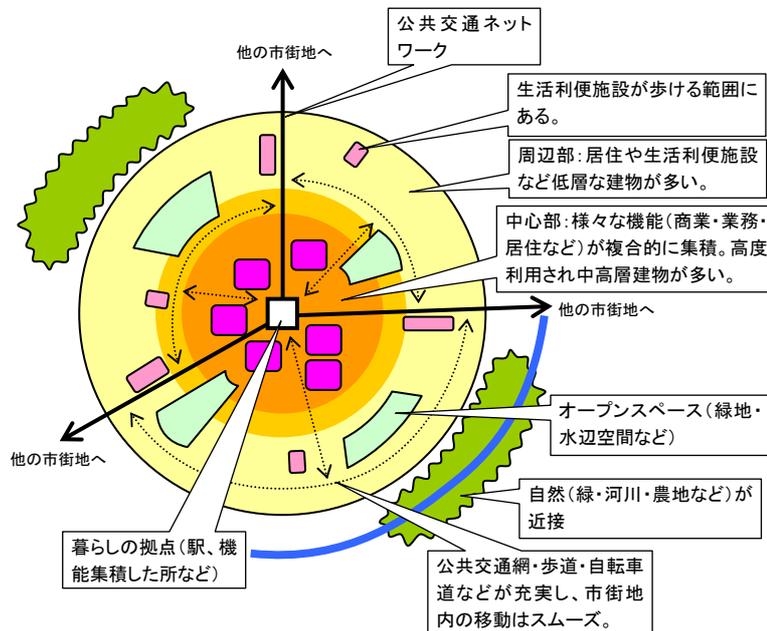
<p>生活 イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地内では、鉄道やバスなどの公共交通や、買い物・医療など生活に必要な生活利便施設が徒歩で利用できる範囲に確保されている。 ・居住する市街地内の職場で働くこともでき、別の都市へも公共交通を利用してスムーズに通勤等ができる。 ・自然が近くにあるため、日々の暮らしの中で容易に自然にふれることができる。 ・地域住民間での交流が盛んになり、にぎわいがある。
<p>社会 イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・行政サービスなどが効率的に提供でき、財政的な負担が軽減する。 ・市街地を拡散させる無駄な開発等を抑制でき、周辺の自然等が保全されている。 ・CO₂排出量の削減など環境負荷低減に寄与できる。

○集約効率的な市街地の概念

<市街地形成に必要な取り組み>

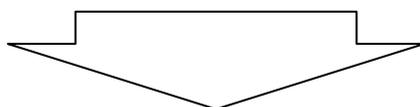


<市街地のイメージ図>



(2) 交流拠点とは

空間 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> 人々の生活や交流を快適にするために、生活利便施設など様々な機能が集約され、空間的にうまく配置されている。 生活者や利用者のニーズに応じて集まりやすい場所や施設がある。
機能 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> 生活圏レベル～広域圏レベルまで様々な規模の交流や市民交流、文化交流、観光交流など、多彩な分野の活動を生み出している。 広域交流拠点、都市交流拠点、地域交流拠点など拠点の特性にあわせた機能が分担されている。 活発な交流が引き金となり、新しい活動や機能が生まれている。
交通 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> 市域はもちろん周辺都市からも人々が集合しやすい交通手段が整っている。 高齢化社会に合致したバリアフリー化が徹底され、誰もが利用しやすい環境が整っている。



生活 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> 人々がコミュニティなど交流の場を通じて地域社会と関わりをもって生活している。また、コミュニティ内での相互理解も進み、安心した生活を送ることができる。
社会 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> 各拠点が自立し、連携しあうネットワーク型のまちを形成することができる。 交流がアイデンティティを向上させ、まちへの愛着を高める。 コミュニティビジネス等市民発の新しい地域活動が活発になり、生活の質が向上する。 交流がビジネスを生み、地域内雇用が増加する。

○拠点性と交流内容の相関概念図

	生活交流	市民交流	文化交流	観光交流	産業交流	国際交流
広域交流 拠点				■	■	■
都市交流 拠点		■	■	■	■	■
地域交流 拠点	■	■	■			

< 交流内容の定義 >

- 生活交流…地区内における生活に密着した住民の交流。コミュニティ活動など。
- 市民交流…市内における市民の交流。市内各所の公共施設の利用、NPO 活動など。
- 文化交流…コミュニティ内から市外まで含めた文化面での交流。芸術振興活動など。
- 観光交流…市内外からの観光を目的とした交流。宿泊、旅行、観光 PR など。
- 産業交流…主に市域を越えた産業振興のための交流。企業誘致、研究開発など。
- 国際交流…海外との交流。姉妹都市との交流、留学生・外国人労働者の受入れなど。

3-3 春日井市の都市構造と交通形態

春日井市全体の都市構造と交通形態から現状を分析し、春日井市全体としての方向性（➡）を検討する。

(1) 空間イメージ

<都市拠点>

- 商業集積が進む J R 勝川駅周辺、市役所など公共施設が集積し、交通結節点でもある J R 春日井駅・市役所周辺、市東部の広域交通結節点である J R 高蔵寺駅周辺の 3 つが大きな都市核を形成している。人口集積もその 3 地区周辺に進んでいる。
- ほかに、ある程度の商業施設・公共施設が集積した地域の生活拠点として、味美、鷹来、坂下など複数の地区、旧国道 19 号（鳥居松線）沿いなどがある。また、交通利便性が高く、今後良好な市街地形成が期待される神領なども同じく拠点として位置づけられる。



都市核（J R 勝川駅周辺、J R 春日井駅周辺、J R 高蔵寺駅周辺）や商業集積のある地区など将来的に生活拠点となりうる地区の都市機能を充実し、集約効率的な市街地形成による拠点化を図る。

<市街地>

- 春日井市の市街地は、西部地域については勝川や鳥居松地区を中心に北側へ住宅地が拡大し、東部地域も国道 19 号沿いを中心に分散傾向にある。今後、人口はピークを迎え、その後、減少が予想されているものの、世帯分離等による世帯増は依然として続くため、当面は市街化圧力が高い。



市街化圧力を郊外に分散・拡散させるのではなく、将来の行政サービスの効率化や防犯対策等を見据え、予め集約効率的な市街地を形成するように誘導する。

<土地活用余力>

- 市内には区画整理完成直後や実施中の地域が複数ある。また、市街地近隣にも開発余力の高い箇所がある（J R 春日井駅南東側など）。それらの地域は低・未利用地も多く、土地活用余力が高い。



暮らしやすい市街地となるよう土地利用転換や規制・誘導を含め、地域特性を活かした計画的な整備を行う。

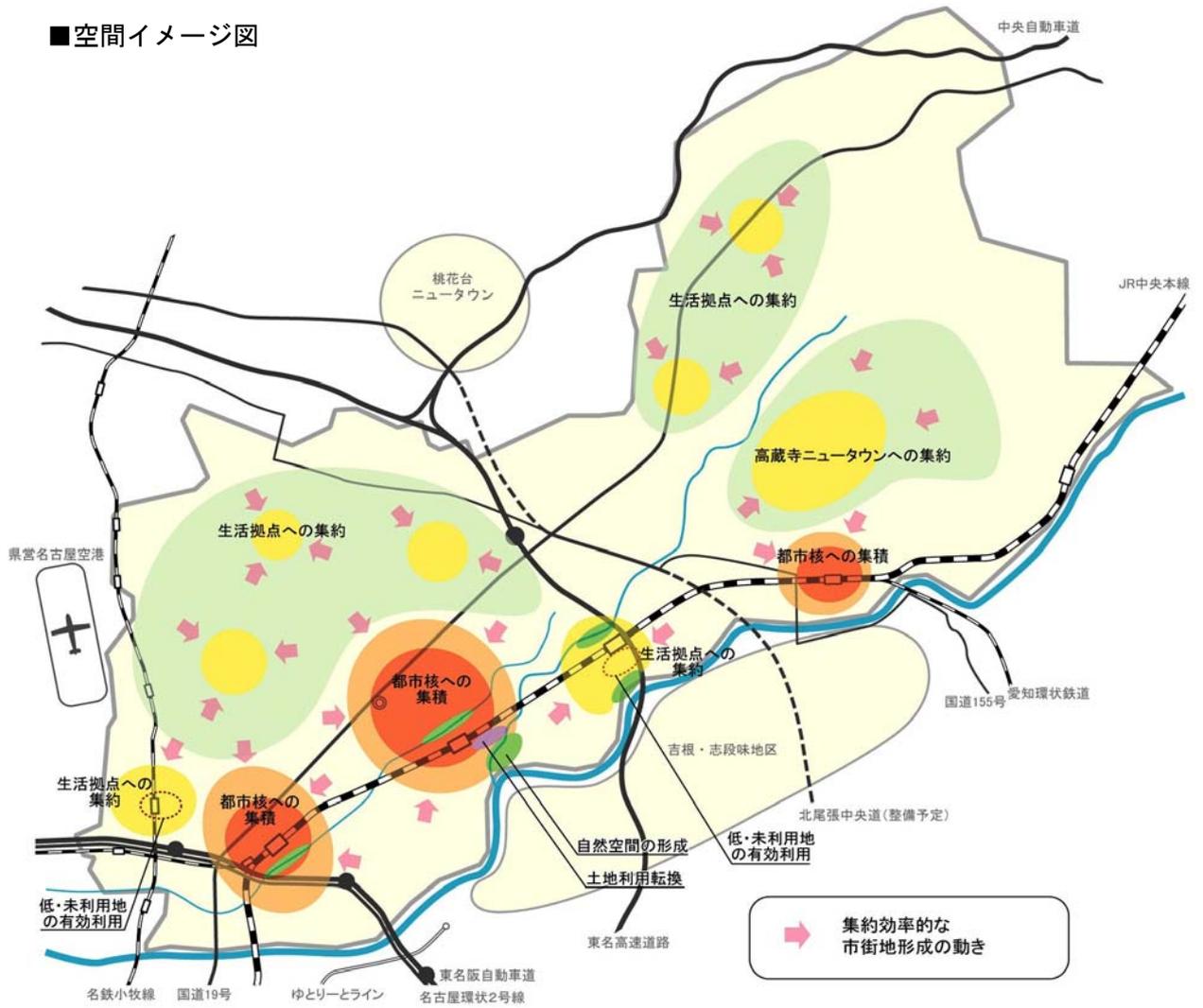
<自然空間>

- 庄内川、内津川、地蔵川など自然空間（河川）が市街地の中や近郊に存在する。特に J R 春日井駅や J R 勝川駅、J R 神領駅はその近接性が高い。



快適な市街地形成のためには自然空間も必要であり、河川を軸に自然・緑のネットワークを形成する。

■空間イメージ図



(2) 機能イメージ

<行政・文化>

- 全市レベルの公共施設は、市役所周辺地区に集積し、行政サービス・文化の拠点形成しており、利便性が高い。
- 総合体育館、市民病院など一部の全市レベルの公共施設は市役所周辺から離れたところに立地している。

➡ 将来の人口減少を見据えて、集約効率的な市街地形成とにぎわい交流の創出にむけた、公共施設の適正な配置を行う。

<商業・業務>

- JR勝川駅前、鳥居松地区・JR春日井駅前に既存商店街を中心とした商業地が形成されている。一方、春日井ICからJR勝川駅前までの国道19号沿いなどには、大型店を中心としたロードサイド型の商業地が形成されている。このようなロードサイド型商業の影響力は大きく、商店街は雑居化や空洞化するなど厳しい状況にある。

➡ JR春日井駅周辺をはじめJR勝川駅周辺では、広域交通拠点性を活かすため、商業・業務など広域的にも付加価値の高い機能集積を進め、新たなにぎわいと交流を創出する。

➡ 生活拠点では、日常生活の利便性を高めるため、新たな商業施設を誘導する。

<居住>

- 市全体の人口は増加しているが、将来的には少子高齢化による自然増の減少や社会増から社会減への転換などが考えられ、大幅な人口増加は見込めない。しかし、世帯増は続くため、居住地の郊外への拡散・低密度化が進む可能性も考えられる。

➡ 都市拠点を中心に、居住機能とともにオープンスペースや自然空間などのアメニティ機能など機能の集積を図り、集約効率的で住みよいメリハリのある居住地を形成する。居住地内では、歩いて暮らせるような快適な環境を形成する。

➡ 拠点の機能を高めることで居住地としての魅力を向上させ、市外からの転入居住、市内居住者の住み替えを促進させる。

(3) 交通イメージ

<道路>

○広域な幹線道路網として東名高速道路、東名阪自動車道、名古屋環状2号線（国道302号）、北尾張中央道（整備予定）が横断軸、国道19号は縦断軸として市を貫通している。国道19号が春日井ICと勝川ICの両インター間を連絡し、市の中心部を通り主要軸を形成している。

➡ 横断軸の道路は名古屋周辺都市との連携を促進させる環状方向の交流軸として、縦断軸は道路、鉄道をあわせ、名古屋都心を中心とした放射方向の交流軸として、広域交流の基盤とする。

➡ これらの幹線道路は市外から人を呼び込む動線となることから、JR春日井駅、JR勝川駅周辺をその広域的な集客拠点として位置づけ、とくにJR春日井駅周辺はその位置関係から広域交流の中核的な最重要拠点として位置づける。

<公共交通>

○市内には、鉄道とバス交通の主要な結節点として、JR勝川駅、JR春日井駅、JR高蔵寺駅の3カ所の拠点がある。

➡ 鉄道とバス交通の結節点として、JR春日井駅の優位性を高め、全市的、さらには広域的なバス交通の拠点性を向上させる。

➡ 集約効率的な市街地を形成するため、市街地内や生活圏内の移動のため、生活バス路線網を確保する。

○行政・文化機能の集積する市役所周辺地区は国道19号沿いにあり、鉄道駅から距離があるため、鉄道利用者にとってはJR春日井駅等でのバス乗り継ぎが求められ、利便性向上が課題である。

➡ 機能集積の高い市役所周辺地区と交通拠点であるJR春日井駅間のネットワークをバス交通の充実により強め、両地区の一体性を高める。

○JR中央本線の駅勢圏は広く、通勤・通学利便性が近隣市などに比べて高いため、鉄道利用のニーズは多い。

➡ 市内にパークアンドライド拠点を形成し、近隣市などからの鉄道利用者呼び込む。

<自転車・歩行者>

○これまでの自動車重視の道路形成に加え、特に駅周辺においては、今後、自転車や歩行者通行における安全性や快適性を高め、人にやさしい交通環境の形成が求められる。

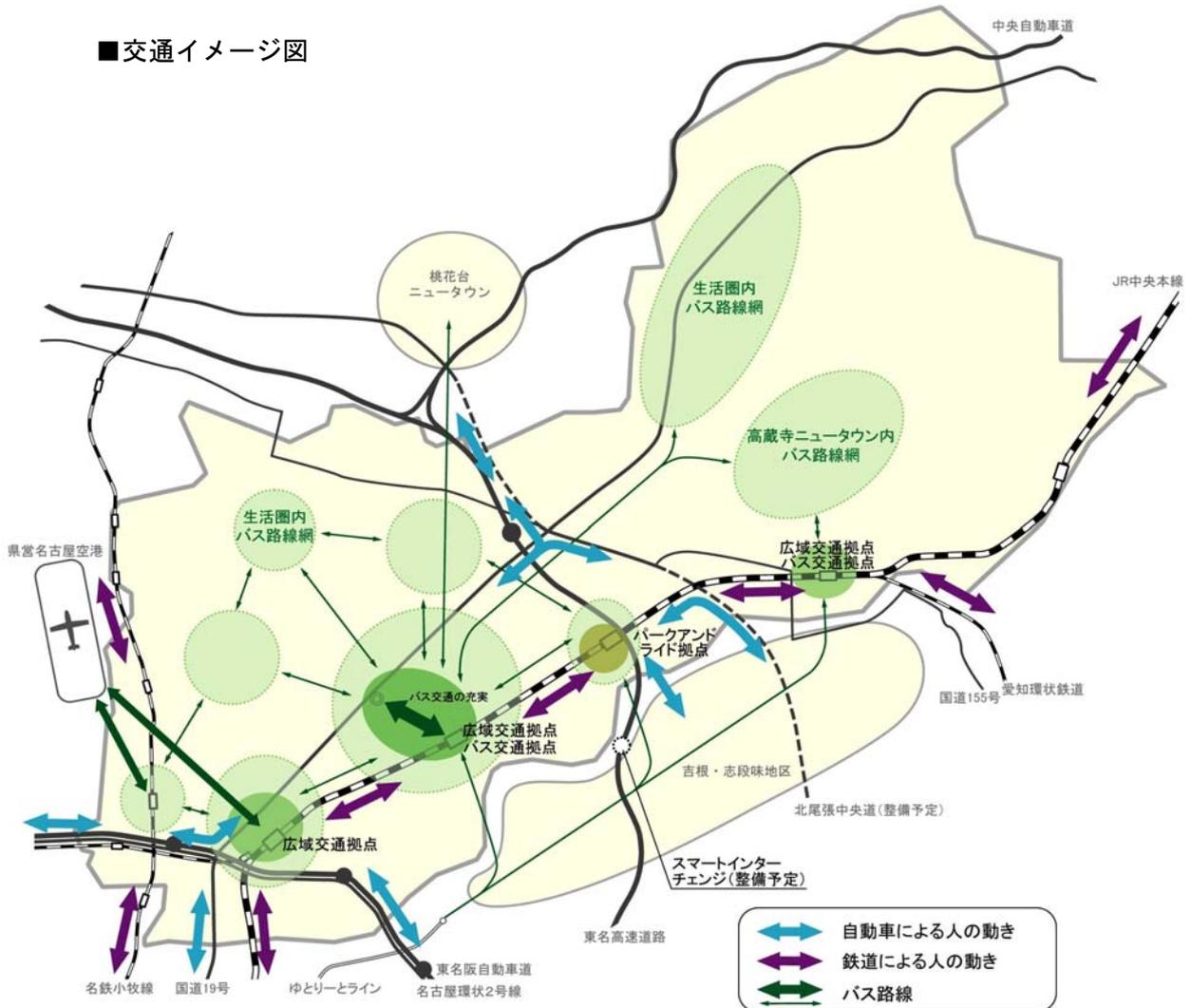
- ➡ 道路や交通関連施設などにおいて積極的に交通バリアフリー化を進め、誰もが移動しやすい、やさしい通行環境を確保する。
- ➡ 環境面への配慮から市民の自転車利用を促進するため、歩行者の安全性・快適性に配慮しながら、自転車通行帯や駐輪場などの整備を進める。

<エアライン>

○味美駅周辺に隣接する県営名古屋空港は、小型航空機の拠点となっているとともに、名古屋都市圏の広域防災拠点空港としても期待されている。

- ➡ 県営名古屋空港は、一層の施設整備と路線の充実を図り、小型航空機の拠点空港としての利便性を向上させる。

■交通イメージ図



4. 駅周辺地区別ビジョン

4-1 各駅周辺地区と拠点性の考え方

上述の方向性を踏まえ、各駅周辺地区の位置づけを整理すると以下ようになる。この位置づけをもとに、次章以降、駅周辺地区ごとに「コンセプト」と「まちの将来像」を設定するとともに、またそれらを実現するための「まちづくりの取り組み方針」を「空間イメージ」「機能イメージ」「交通イメージ」「生活イメージ」の4つの側面から整理する。

○拠点性と地区との関係概念図

	JR勝川駅周辺	JR春日井駅周辺	JR神領駅周辺	名鉄味美駅周辺	参考:JR高蔵寺駅周辺
広域交流 拠点					
都市交流 拠点					
地域交流 拠点					

○拠点地区と交流内容

	生活交流	市民交流	文化交流	観光交流	産業交流	国際交流
JR勝川駅 周辺						
JR春日井駅 周辺						
JR神領駅 周辺						
名鉄味美駅 周辺						

4-2 JR勝川駅周辺地区

(1) コンセプトとまちの将来像

コンセプト

交流活性とにぎわい再生による歩いて楽しい 集約効率的な市街地モデル拠点

まちの将来像

◇ハード・ソフト両面での地区の一体化

JR中央本線の高架化とそれに伴う新駅舎の整備、駅下道路の開通などにより、駅をとりまく状況は大きく変わり、これまで線路により分断されていた南北地域の行き来がしやすくなる。また、新たにできる高架下空間も有効に利用することで、空間的なつながりが強まるとともに、人々の交流も頻繁に行われ、駅周辺がひとつの地域として一体感が醸成されている。ひとつになったコミュニティを土台に自主的なまちづくりが活発になり、将来に亘って魅力ある地区としてその価値の維持・向上が続けられている。

◇駅前と商店街の連携がまちのにぎわいを生む

駅前では再開発ビルなど近代的な建物が多く、お洒落な商業施設や便利な都市機能が集中して近代的なスマートさがある一方、そこから続く駅前通り商店街では生活に密着し、人情味あふれた懐かしい雰囲気がある。この区間は、イベントやパフォーマンスなども行われ、駅から歩いて様々な楽しみを味わうことができる。

◇自転車中心の環境にやさしい交通環境の実現

他地域よりも自転車利用者が多いという特徴を活かし、快適に安心して通行できる自転車専用道のネットワークや使いやすい駐輪場が適所に整備されるなど、人々が快適なサイクルライフを送ることができるサイクルタウンとしての環境が形成されている。また、バス交通網も充実し、徒歩、自転車、バスを中心とした環境にやさしい交通環境が整っており、近隣のモデル的な地区となっている。

◇まちなみと緑が調和した美しい景観の創出

駅前には商業施設や各種サービス施設、住宅など様々な機能が詰まった便利な中高層の建物が集積する一方で周辺は中低層の落ち着いた住宅地ができている。また、地区内の通りは街路樹などの緑が連続して張り巡らされ、地蔵川も潤いの場となっているなど、建物と緑がうまく調和したまちなみが形成されている。

◇多様な住民が住み、展開される多様な交流

郊外からの住み替えや市外からの転入が進み、単身者やファミリー、高齢世帯まで多様な人々が住んでいる。その住民による多様な交流も生まれている。同時にホテルプラザ勝川、ルネック、再開発ビルなど交流の場となる施設が確保されている。

(2) まちづくりのイメージ

空間イメージ（土地・建物）

▽駅前らしい調和のとれた景観の創出

- ・建物や屋外広告物などのまちの景観コントロールを行うとともに、健全で秩序ある建物利用を進め、調和のとれたまちなみを形成する。
- ・駅前にふさわしいシンボリックな空間を創出し、駅前らしさを演出する。

▽JR中央本線高架下空間の有効活用

- ・地区の活性化や駅の利便性の向上に資するよう、高架下空間を駐輪場などに活用するとともに、JRと連携しながら商業施設の誘致を行う。

▽緑地の形成と緑化の推進

- ・地蔵川沿いに緑地空間を形成するとともに、水辺に市民の憩いの場を形成する。
- ・街路樹や公園などの緑を増やし、地区全体に潤いを創出する。

▽地区活性化に向けた土地の有効活用

- ・都市計画における用途地域の見直しなどを含め、駅周辺の低・未利用地の有効活用を図る。
- ・特に、駅近隣については土地の高度利用化を進め、複合用途の高層建物の立地を誘導する。周囲については中低層のゆとりある市街地を形成していく。
- ・駅北側の古い既成市街地については、地域住民が憩えるポケットパークなど不足するオープンスペースの確保を進める。

機能イメージ（機能・施設）

▽勝川駅前通商店街のモール化によるにぎわいづくり

- ・商店街や周辺において、自動車の通行制限などの規制の見直しやバリアフリー化などを進め、駅から商店街まで、人が楽しく安全に利用できる動線と交通環境を確保する。
- ・駅前の商業施設と商店街が連携して、個性ある雰囲気づくりや憩いの場づくりなど人がにぎわい、集うことのできる環境を形成する。
- ・駅前から商店街にかけての一体的なにぎわいづくりのために、動線上にある駅前公園やペDESTリアンデッキ、ロータリーなどの空間やホテルプラザ勝川、ルネックなどの施設を有効に活用していく。

▽駅中心に複合的な都市機能（商業・業務・文化など）の集中配置

- ・駅舎や駅周辺の施設を活用し、幅広い都市施設を集約することで機能性を高め、駅周辺にあれば日常生活の大半がまかなえるようなワンストップサービスの実現を図る。
- ・居住者などの生活利便に資するような新しいサービス機能の創出を図る。

▽駅周辺への中高密な居住施設の導入

- ・駅周辺の利便性の良さを活かして、駅前へ中高密な居住施設を誘導し、郊外からの住み替えや市外からの転入などの促進を図る。また、名古屋都心への近距離性も配慮し、名古屋への通勤・通学者の居住の受け皿としても機能させる。

▽駅南地区への商業機能の導入

- ・駅南地区に不足する商業施設の立地誘導を積極的に行い、生活利便性の向上を図る。

交通イメージ（公共交通、自動車、自転車、歩行者）

▽自転車利用を重視した交通環境の確保と駐輪の適正化

- ・高架下空間などを活用し、駅利用者のための快適な駐輪場を確保するとともに、自転車等放置禁止区域の設定など違法駐輪対策も実施する。
- ・区内の高い自転車利用ニーズを受け、自転車専用の道路を確保するなど、エコロジーの観点からも自転車利用を促進し、先進的モデルとなるサイクルタウンを目指す。

▽駅周辺における安全な歩行環境の確保

- ・商店街のバリアフリー化を推進し、歩行者や生活者の安全性・快適性を確保する。

▽駅発着のバス路線等の充実

- ・バス交通の利便性を図るため、バス路線網を充実させ、他の市街地へのアクセスを向上させる。
- ・特に駅南地区については、バス路線の新設や見直しなどを積極的に進めていく。

▽城北線のJR勝川駅への乗り入れの検討

- ・城北線のJR勝川駅への乗り入れ実現を目指し、JRに対して継続的に要望していく。

生活イメージ（生活・暮らし）

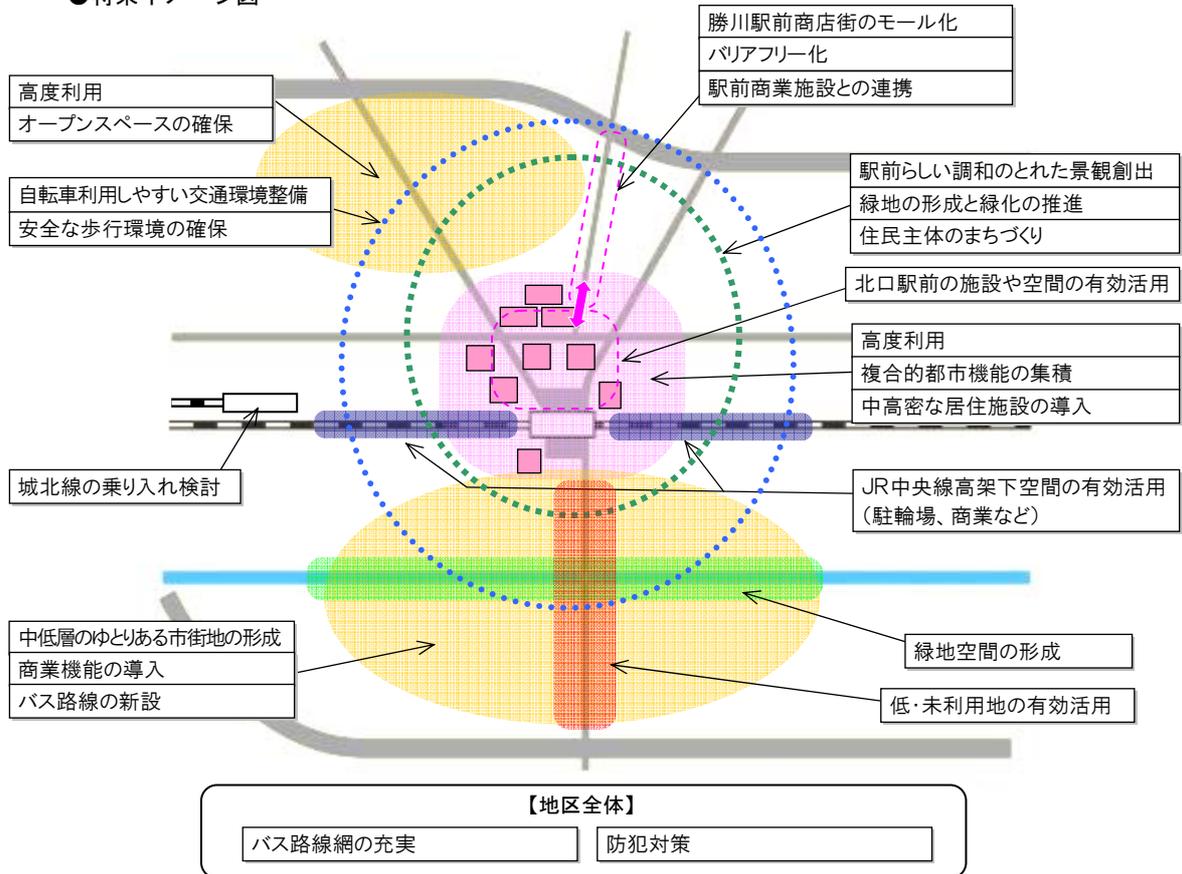
▽地域住民によるまちづくりの推進

- ・区内の居住者層の変化を見据え、コミュニティのさらなる活性化を図っていく。
- ・地域住民を母体として、地区の資産や価値を維持向上させていくために、イベント運営から景観づくり、土地活用などを含めた総合的なまちづくりを進めていく。

▽防犯対策

- ・駅前広場や駅下道路などに、必要に応じて防犯カメラの設置を進める。

●将来イメージ図



4-3 JR春日井駅周辺地区

(1) コンセプトとまちの将来像

コンセプト

高度な都市機能の集積と 交通結節機能の強化による広域拠点

まちの将来像

◇駅ビルと駅周辺開発による拠点にふさわしい新たな核の創出

拠点の中心には多機能で利便性の高い駅ビルが整備されるとともに、駅南東側の土地利用転換によって居住や複合機能を有する新たな市街地が姿を現している。それらを核として、周辺商業の活性化、新しい都市型産業の立地なども進み、にぎわい空間が形成されている。これらのまちなみも、拠点にふさわしい風格あるものとなっている。

◇駅周辺への一体的機能集積による広域拠点の形成

広域的な交通結節点である駅と、行政・文化機能の集まる市役所周辺の2つのコアが今まで以上に便利なバスネットワークでつながるとともに、行政・文化・業務・商業機能といった都市機能のより一層の高度化と集積が進むことで、2つのコアが一体の地区として、全市的、さらには市域を越えた広域的な拠点を形成している。

◇バス交通、自由通路による交通結節機能の充実

交通結節点としても、充実したバス交通によって市内はもちろん、名古屋市守山区や小牧市桃花台など市外を結ぶアクセスが充実し、人の往来が盛んになっている。また、駅への自由通路などの整備によって、南北地域の行き来も便利になっている。

◇川や緑、農地を活かした潤いのあるまち

都市的な発展が進む中でも、街路樹の緑や近接する庄内川や内津川、地蔵川など河川空間を活かした水とのふれあいの場や駅南東の農地の一部をいかした農とのふれあいの場などが身近にあり、人々がいつでも潤いとゆとりを感じられるやさしい環境のまちが形成されている。

◇歩いて暮らせる快適な駅南地区

駅の南側では、中低層のゆとりある居住地形成が進み、歩いていける範囲にバス停があるなど公共交通がより充実するとともに商店など各種の生活サービス施設も立地し、快適な生活をおくることができる。

◇多様な住民による文化的なにぎわい交流の形成

快適な居住環境が整うとともに、郊外からの住み替えや市外からの転入も進み、多様な年代・世帯の人々が暮らしている。そして、人々によって市民交流から国際交流まで幅広い交流が活発に行われ、文化的なにぎわいが形成されている。

◇地域主導ですすめるまちづくり

地区内の住民を中心としたまちづくり協議会が設置・運営され、自主的なまちづくり活動と同時に、土地活用などを含めた総合的なまちづくりのマネジメントが進められ、より魅力的な市街地の再形成が地域主導で行われている。

(2) まちづくりのイメージ

空間イメージ（土地・建物）

▽市の顔にふさわしい景観と特徴的な雰囲気への創出

- ・建物や屋外広告物などの景観コントロールを行うと同時に、まちの風紀も整え、市の顔らしく風格と秩序あるまちなみを形成する。
- ・駅前において、シンボル空間を整備するなど特徴的な雰囲気作りを行う。

▽駅南東側の土地利用転換による新拠点の形成

- ・開発余力の高い土地の利用を見直すことで、新たな拠点となる複合的な施設導入や憩いの場としての利用を図るなど、にぎわいと潤いを生み出す取り組みを進める。
- ・あわせて、その地区へアクセスするための連絡道路、名古屋からのアクセス道路などの基盤整備を進める。

▽地区活性化に向けた土地の有効活用

- ・駐車場や空家などの低・未利用地を有効活用し、駅周辺にふさわしい市街地を形成していく。
- ・特に、駅近隣では建物の高層化などにより、土地の高度利用化を促進する。
- ・駅北口の市街地においては、土地・建物の効率的な利用やオープンスペースの形成を積極的に進めていく。
- ・駅南側は中低層中心のゆとりある市街地を形成していく。

▽河川を活かした自然空間の形成

- ・市街地内にある地蔵川や隣接する内津川・庄内川の河川空間については、誰もが自然とふれあえる空間や憩いの空間として整備を進める。

機能イメージ（機能・施設）

▽駅舎の橋上化・自由通路の整備と広域的機能の向上

- ・駅利用を快適にするとともに、地域全体の一体化を進められるよう、自由通路の整備を進め、あわせて駅舎を改修する。
- ・さらには、市の玄関口、広域拠点の核として来訪者の交流を促進し、にぎわいづくりの中心施設となるよう、商業や各種サービス窓口、居住など様々な施設を集約させた複合的な駅ビル化などを進め、駅の機能性、シンボル性を向上させる。

▽駅周辺での中高密居住と周辺でのゆとりある居住地の形成

- ・市の中心的な拠点性を活かし、駅周辺へ中高密な居住施設を導入し、郊外からの住み替えや市外からの転入などの促進を図る。
- ・駅南地区については、公共下水道などの基盤整備を行うとともに、ゆとりある居住地を形成する。

▽広域的な産業・商業機能の形成と集積

- ・市の中心的な拠点らしくにぎわいのある空間を形成するため、また居住者の生活利便のため、駅前など既存商店の活性化を図る。駅南地区についても、同様に既存商店街の活性化と新規産業・商業などの立地誘導を図る。

交通イメージ（公共交通、自動車、自転車、歩行者）

▽バス交通の拠点性の強化

- ・全市、市外からの広域的なバス交通の拠点としての、路線の充実を図る。
- ・特に、駅南地区についてもバス路線を確保するなど、公共交通の利便性を高める。

▽駅～市役所周辺地区のネットワーク強化

- ・駅周辺地区と市役所周辺地区の間の連絡をスムーズにし、両地区の各種機能を効率よく利用できるようにするため、コミュニティバスなどを運行し、公共交通ネットワークを強化する。

▽駅北口広場等の再整備

- ・鉄道からバスなど他交通への乗り継ぎや、歩行者・自転車・自動車などによる駅へのアクセスなどをより快適にするために、周辺の道路網や交通事情の変化を踏まえて、駅北口広場のロータリーやタクシーベイ、待車場などのレイアウトについて、必要に応じ見直しを図る。

▽駅周辺における自動車利用の適正化

- ・居住者をはじめ、通勤・通学などによる駅利用者など、人の行き来が特に多い駅周辺において、自動車の交通規制や歩道空間の見直しなどを行うことで、安全でゆとりある歩行者・自転車の通行環境を確保する。

▽安全でゆとりある歩行・自転車の交通環境の確保

- ・駅南北の連絡地下道やそのほか危険性の高い道路において交通上・防犯上の安全対策を進める。

▽駅南駐輪場の有効活用

- ・駅南にある駐輪場を立体化し、地域に必要な公共施設の導入を図るなど、駅南地区の生活環境の向上を図る。

生活イメージ（生活・暮らし）

▽住民主体のまちづくりの推進

- ・商店街や町内会などの既存コミュニティを中心にコミュニティのさらなる活性化を図る。
- ・良好な市街地形成を自主的に進めていくための協議会を設置・運営するなど、住民主体のまちづくりを進める。

4-4 J R神領駅周辺地区

(1) コンセプトとまちの将来像

コンセプト

快適乗り換えからにぎわい広がる学園まちづくり拠点

まちの将来像

◇市内外から鉄道利用者が集まる交通拠点

自由通路の整備や、駅周辺への使いやすいパークアンドライド駐車場の形成、市内外も含めた駅へのバス交通の充実など、駅の利用価値を高める取り組みが進むことで、名古屋市守山区や小牧市など周辺地域をはじめ市内外からJ R中央本線を利用する通勤者や通学者が集まり、広域的な交通拠点を形成している。

◇駅南北間の交流からのにぎわい創出

自由通路の完成により、周辺住民や中部大学の学生、パークアンドライド利用者による南北地域間の人の行き来が盛んになるとともに、自由通路出入口周辺の商業利用や駅前通りにおける商業集積も進み、新しくなった駅を中心に人々の交流が生まれている。この交流を土台に、学生と地域が一体となったまちづくりなど、活性化が図られている。

◇快適でゆとりある歩いて暮らせるまちの実現

駅周辺において、区画整理後の市街地の形成にあわせて、商業や各種サービス施設など生活に便利な施設の立地の他、街路樹などによる緑化などが進み、周辺住民にとって快適でゆとりある居住空間が広がっている。

◇子どもから高齢者まで安心して暮らせる生活の場

幹線道路をはじめ、住宅地内の生活道路や跨線橋など、人と自動車の安全な交通環境が確保されるとともに、防犯対策や消防・救急対策も充実し、子どもから高齢者まで安心して暮らせる生活の場が形成されている。

◇身近で自然を感じられるまち

庄内川・内津川への近接性や近隣の農地を活かした自然とふれあえる空間が整備され、住民が身近で潤いを感じることができる。

(2) まちづくりのイメージ

空間イメージ（土地・建物）

▽地区活性化に向けた土地の有効活用

- ・駅周辺においては、商業の立地が地区の活性化に資するよう、都市計画における用途地域の見直しなどを含め、土地の有効活用を図る。

▽中低層中心のゆとりある市街地の形成

- ・戸建住宅や中層程度の共同住宅などを中心に、空間的ゆとりをもって立地する快適な居住地となるように市街地の形成を進める。

▽自然空間の創出

- ・街路樹や公園などの緑を増やし、地区全体に潤いを創出する。
- ・駅南側については庄内川、北側については内津川を活用し、川にふれられる自然空間を創出する。
- ・駅北側にある農用地を活用し、都市型市民農園など市民が農とふれあえる場を形成する。

機能イメージ（機能・施設）

▽自由通路出入口周辺の商業利用

- ・自由通路出入口周辺は、通勤・通学者や周辺住民の利便性・安全性を高めるとともに、にぎわいを創出するため、出入口付近などで商業や各種の生活サービス施設の誘導を図る。

▽生活圏レベルの商業・サービス機能の充実

- ・居住者の利便性を高めるため、駅周辺に商業施設や医療施設、子育て支援施設などの生活利便施設の立地・誘導を促し、歩いて暮らせる便利な生活環境を整備する。

▽駅北口の有効利用

- ・駅北口においては、駅前広場や隣接する土地を含めて、駅利用者や近隣住民の利便性が向上するよう、商業施設や公共サービス、各種生活利便施設の立地・誘導を図るとともに、駐輪場を整備する。

▽パークアンドライドの促進による活性化

- ・北尾張中央道などによる広域的なアクセス性の高さや区画整理後の土地余力の高さ、名古屋市守山区など近隣市からの中央線利用ニーズの高さを踏まえ、駅周辺・徒歩圏内に計画的にパークアンドライド駐車場を誘導し、駅の利便性を高める。
- ・商業施設と居住施設の複合化などによるまちなみ形成を進めることで、利用者が駅からまちに出て交流を広げられる環境をつくり、まちの活性化につなげる。
- ・鉄道の本数増加など、乗り継ぎ環境の向上を目指す。

▽自由通路の安全な通行環境の整備

- ・自由通路は、通学・通勤利用など状況に応じて、子どもから高齢者まで誰もが安全に通行できる環境を確保する。

▽バス交通の充実

- ・駅北口から発着するバス路線を確保し、駅利用者の拡大によるにぎわいの創出を図るとともに、周辺住民の交通利便性の向上を図る。
- ・駅南口は、名古屋市吉根・志段味地区とを結ぶバス路線を確保し、市外からの駅利用者の拡大を図る。

▽駅北口周辺における適正な自動車交通環境の確保

- ・駅への送迎など今後、交通量が増える駅北口周辺において、安全で適正な自動車交通を確保するため、北口広場入口への信号設置や内津川沿いなど周辺道路の拡幅を行うとともに、駐車場の確保を行う。

▽安全な歩行者・自転車通行環境の確保

- ・今後、交通量が増すと考えられる駅北口周辺や内津川沿い、また南北住宅地内においても、自動車交通の規制や歩道の整備などを行い、安全な歩行者・自転車通行環境を確保する。
- ・駅の東西にかかる南北連絡道路は歩車道分離などにより安全性を確保する。

▽高架下駐輪場の改善

- ・駅南口にある東名高速道路下の駐輪場については、今後の利用者増を見据えて駐輪台数の確保や照明灯設置など、利用者が快適に、そして安心して利用できるよう改善していく。

生活イメージ（生活・暮らし）

▽さまざまな交流の促進

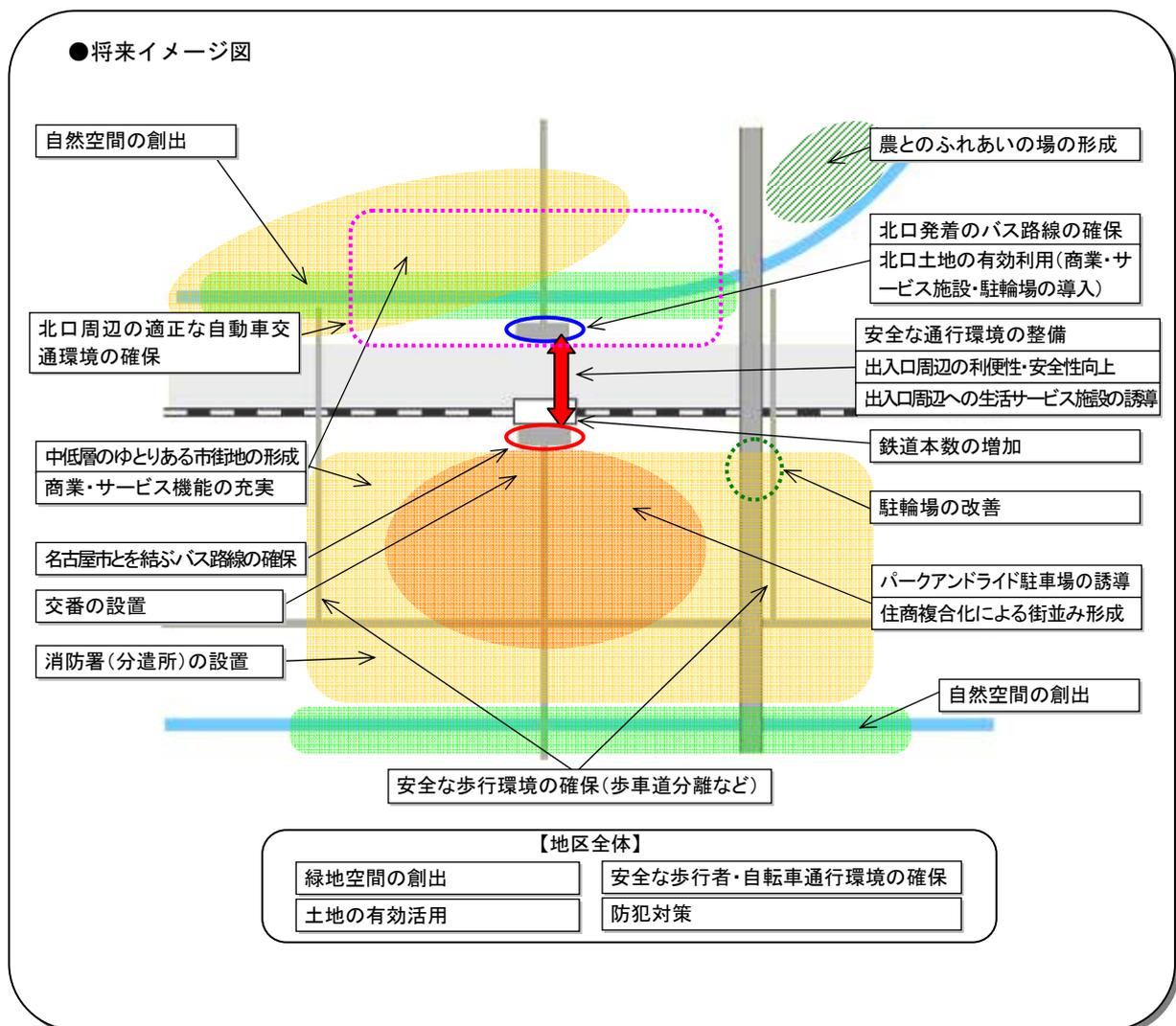
- ・中部大学生をはじめ、パークアンドライド利用者など地区外からの人が多く集まることから、駅利用者を中心とした交流を促進し、地域のにぎわいと活力を創出する。

▽防犯対策

- ・駅南地区においては交番を設置し、防犯・治安の充実を図る。
- ・駅前広場や自由通路などに、必要に応じて防犯カメラの設置を進める。

▽消防・救急対策

- ・火災や急病時など緊急時の迅速な対応が確保できるよう、駅南地区において、消防署（分遣所）の設置を進める。



4-5 名鉄味美駅周辺地区

(1) コンセプトとまちの将来像

コンセプト

駅活用による人と暮らしのコミュニティ形成モデル拠点

まちの将来像

◇便利な駅と快適な生活環境

駅舎への東側からのアクセス通路やエレベーターなどが整備され、駅利用者の利便性が向上しているとともに、駅前のロータリーをはじめ、周辺道路の改善により、駅周辺地区の交通環境が改善されている。

◇既存コミュニティを活かしたまちづくり

駅を中心にして地域の人々の交流が活発化し、地域コミュニティがより一層活性化されている。そして、地域コミュニティを中心に積極的なまちづくりが進められ、コミュニティ形成モデル的拠点となっている。

◇居住者増によるにぎわい創出

名古屋へのアクセスのよさを活かし、中低層の共同住宅が増えるなど居住地としても発展し、まちに活気が生まれている。また、低層中心のまちなみ景観が継承され落ち着いた雰囲気も保たれている。

◇駅の交通結節機能の充実

市内各地を結ぶバス路線が確保され、駅の交通結節点としての機能が強まり、公共交通を利用した移動が便利になっている。

(2) まちづくりのイメージ

空間イメージ（土地・建物）

▽中低層中心のゆとりある市街地の形成

- ・戸建住宅や中層程度の共同住宅などを中心に、空間的なゆとりをもった快適な居住地となるよう市街地の形成を進める。また、街路樹の植栽など、緑化を推進し、緑豊かなまち並みを創出する。

▽空港移転補償跡地の有効活用

- ・駅の周辺に位置する跡地については、必要に応じて用途の制限を加え、生活利便施設の立地などを優先した土地利用を誘導する。

▽市街地の再生

- ・老朽家屋の建て替え促進などにより市街地の更新を図る。

機能イメージ（機能・施設）

▽駅舎東側からのアクセス通路の確保と周辺整備

- ・駅舎東側からの出入口の整備とともに、待車場や駐輪場の整備など、駅東地域住民の駅利用の利便性を高める。また、駅構内へのエレベーター設置などバリアフリー化を進める。

▽駅周辺へのサービス機能の誘導

- ・駅周辺の空港移転補償跡地を活用し、日常生活に必要な商店や病院など住民のためのサービス施設が立地するよう誘導し、まちの活性化を図る。

交通イメージ（公共交通、自動車、自転車、歩行者）

▽駅周辺交通環境の改善

- ・駅の快適な利用を促進するため、西側駅前広場や駐輪場などを含めた再整備を行う。
- ・駅前の道路を含めた周辺一帯の道路についての通行規制の見直し、周辺への駐車場の確保、さらには駅北側の踏切の拡幅などを行い、交通環境を改善する。

▽名古屋空港地区・周辺市街地とのバス交通等の充実

- ・開発が進むと見られる名古屋空港地区へのアクセス向上のため、県営名古屋空港や市街地とを結ぶバスの運行など、交通拠点機能の向上を図る。また、タクシー交通の充実も図る。

▽安全でゆとりある歩行・自転車の交通環境の確保

- ・地区内の道路について、歩行者や自転車が安全、そして安心して通行できるように適正な歩道の確保、バリアフリー化など交通環境を整備していく。

生活イメージ（生活・暮らし）

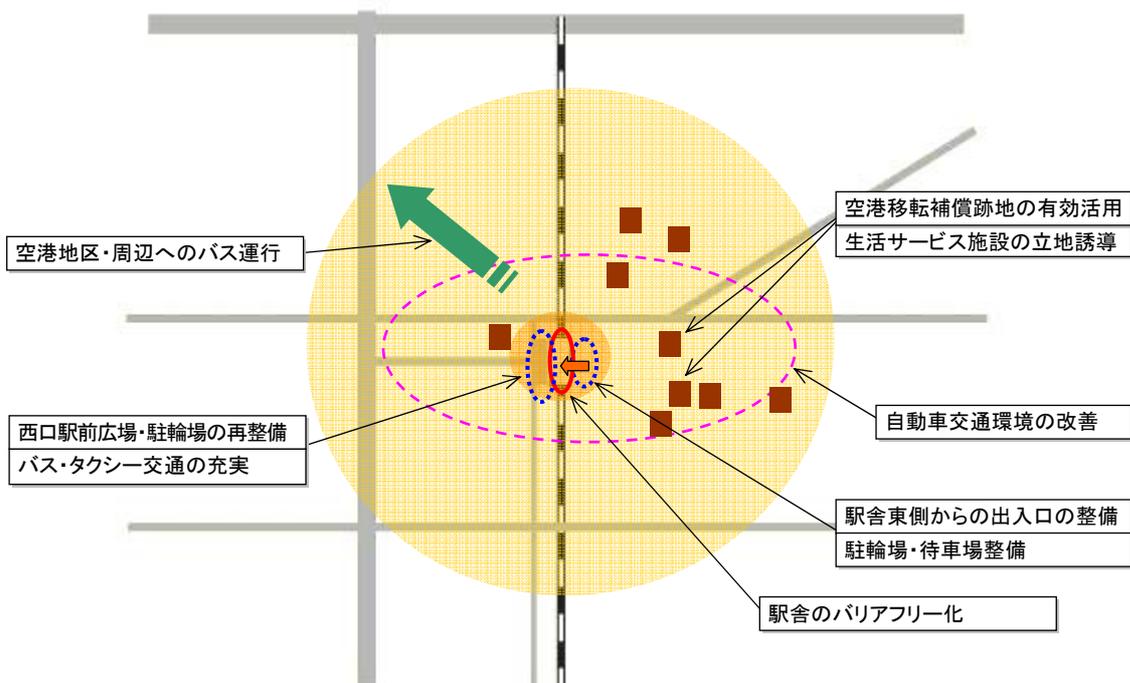
▽既存コミュニティの強化によるまちづくりの活性化

- ・町内会などの既存コミュニティを主体に、地区のさらなる活性化を図る。

▽防犯対策

- ・駅舎や構内通路などに、必要に応じて防犯カメラの設置を進める。

●将来イメージ図



【地区全体】

中低層のゆとりある市街地の形成
市街地の再生
居住施設の充実

安全な歩行者・自転車通行環境の確保

緑化の推進

防犯対策

既存コミュニティによるまちづくり

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
(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) JR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		○		■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■

(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、まちな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
(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			○		■	■

(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であり、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
(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	○	○			▣▣	→

(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



名鉄新木曾川駅（駅舎のバリアフリー化整備済）

○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		
	市	民間事業者	市民	短期	中期	長期
(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			○	▣▣→		→

（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）

6. プロジェクトの事業化スキーム

6-1 各駅周辺地区の事業化方針

この、都市交流拠点将来ビジョンに基づき、今後のまちづくりを進めていくためには、駅周辺地区の現状と抱える課題、駅周辺地区懇話会における住民意見などを踏まえ、重要性・緊急性の高いものから速やかに取り組みを展開していくことが求められる。

JR春日井駅周辺と名鉄味美駅周辺については、土地区画整理事業など都市基盤整備から時間が経っていること、駅舎及び周辺のバリアフリー化が進んでいないこと、駅周辺地区の空洞化が進んでいることなどから早急に事業化を検討する必要がある。

JR勝川駅周辺とJR神領駅周辺においては、土地区画整理事業や再開発事業、自由通路の整備などの基盤整備が現在進行中であり、それにより駅周辺ににぎわいが生まれつつある。さらなるにぎわいを創出していくために、基盤整備事業の進捗にあわせ、民間活力の導入とソフト面の活性化によるにぎわいと交流の創出を図っていく。

○JR春日井駅周辺地区

春日井市の中心的な拠点であり、市民からも30万人都市の顔としてふさわしい整備が求められている。また、JR中央本線により南北の市街地が分断されていること、駅周辺の土地の空地化が進みつつあること、駅舎及び駅周辺のバリアフリー化が進んでいないことなど現状に対する課題も多い。そのため、早急に自由通路の整備及び駅舎の橋上化、駅前広場のレイアウトの見直しなどについて具体的な検討を始め、実現化に向けた取り組みを行っていく。

さらに、将来的には駅を中心に南北が一体化し、交通やにぎわいの広域的な核となるよう取り組みを進めていくとともに、駅南東部の土地活用についても社会経済状況を見極める中、新たな産業等の誘導も検討していく必要がある。

○名鉄味美駅周辺

駅東側からの駅利用者数が多いことから、駅東側から駅舎へのアクセス通路の確保は、重要な課題となっている。また、駅北側踏切の拡幅や駅前広場のレイアウト見直しなど駅周辺の交通環境、さらには駅舎内のバリアフリー化についても改善が必要である。整備にあたっては、空港移転補償跡地を駐輪場や待車場などに活用することを含め、早期の整備を行っていく。

○JR勝川駅周辺地区

駅前再開発事業や土地区画整理事業、連続立体交差事業など基盤整備事業が現在進行中であり新しい市街地が徐々に形成されている。今後は、駅周辺のにぎわいづくりのための取り組みが必要である。また、取り組みを進めるにあたっては、春日井商工会議所が策定した「春日井市TMO構想〔中小小売商業高度化事業構想〕」に基づき、地域住民や商店街、事業者などとの協働によりさらなるにぎわいと交流の創出を図る必要がある。

また、事業の進捗状況にあわせ、高架下の有効活用などハード面での補完的な取り組みや商店街の活性化策などソフト的な取り組みを随時進めていく。

○JR神領駅周辺地区

JR勝川駅周辺同様に、土地区画整理事業や自由通路整備事業などが現在進行中であり、新たな市街地が形成されつつある。今後は、整備される北口駅前広場周辺や自由通路を有効活用し、まちのにぎわいづくりのための取り組みを進める必要がある。また、安全・安心なまちづくりのため、駅南側への交番の設置などを進めていく。

来年度以降、事業の進捗状況にあわせ、駅の南北を一体化としたまちのにぎわいづくりに向けて随時取り組みを進めていく。

6-2 実現に向けて

本ビジョンでは、掲げた目標を実現させるために取り組むべき事業をプロジェクト形式であげているが、これらを実現・実施していくためには次のことが重要となる。

○市民（住民）、民間（特に交通事業者）、行政の連携強化

ビジョンの実現には、行政だけではなく、対象駅周辺の住民や民間事業者が、まちづくりに対する意識を持ち、それぞれの役割を担い、お互いに理解・協力をしながら取り組みを進めていくことが重要である。

住民には、地区の魅力や課題を把握し、地区をより良くしていくために、自分に何ができるか、何をすべきかを考え、身近な人々や立場の違う人々と話し合うことも含め、できることから少しずつ行動に移すことが求められる。

また、民間事業者には、個々の利益にのみとらわれず、「地区全体の利益」を念頭に置きながら、ビジョンに掲げられている各種政策について、それぞれの立場で積極的に取り組み事業展開していくことが求められる。

行政は、地区全体でのまちづくりに対する気運を盛り上げ、それを支援していくとともに、各施策のうち行政が担う部分については、実施に向けた検討を行い、優先度の高いものから着実に推進していく必要がある。

○段階的な取り組みの推進

ビジョンでは、数多くの施策が掲げられており、これらを一度に進めるのは非常に困難である。また、その事業主体が民間事業者や市民等にゆだねられるものも数多くある。また、すでに実施されている取り組みについては、継続的かつ着実な実行が求められている。さらに、新たな施策については、これら施策を実現するにあたっての整備スケジュールを検討し、個別の実施計画を作成したうえで、段階的に取り組んでいくことが必要である。

また、取り組みを推進していくなかでその目標が逸れないよう、常に本ビジョンのコンセプトを念頭に据えながら、施策の実施に取り組んで行く必要がある。さらに、本ビジョンに位置づけられていない事業においても、駅周辺地区のまちづくりに影響を及ぼすと思われる事業については、本ビジョンのコンセプトに沿うよう内容を検討していくことが必要である。

春日井市都市交流拠点将来ビジョン

平成 19 年(2007 年)3 月

発行 春日井市

編集 企画調整部行政経営課

〒486-8686

春日井市鳥居松町 5 丁目 44 番地

電話 0568(85)6040

FAX 0568(83)9988

E-mail keiei@city.kasugai.lg.jp

この計画書は、再生紙を使用しています

KASUGAI



ISO14001 認証取得