

9-3. JR 東水巻駅周辺地区のまちづくりのあり方

(1) まちづくりのあり方案の設定

JR 東水巻駅周辺での吉田団地 A・B 地区を対象に、駅前広場の整備を基本としつつ、導入される機能・施設について、想定されるまちづくりのあり方案を下記タイプ別に整理する。

	JR 東水巻駅周辺地区のまちづくりあり方案		まちづくりのあり方 (概略)	整備における懸念事項	南部地域全体への影響 青：プラス効果 赤：マイナス効果
	吉田団地 A (短期整備)	吉田団地 B (中・長期整備)			
タイプ①： 交通結節機能特化型	<ul style="list-style-type: none"> 駅前地区であることから、駅前広場を主として活用に特化 ⇒バスターミナルに加え、パーク&ライド駐車場等、フルスペックの機能 ⇒駅前広場とともに、中高層集合住宅を立地 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前地区としての好立地を活かしつつ、低層・中層の集合住宅を立地 ⇒現状の居住機能を存続 	<ul style="list-style-type: none"> フルスペックの駅前広場を主体に、中高層住宅を立地 低層・中層の集合住宅を立地 (現状の居住機能を存続) 	<ul style="list-style-type: none"> オーバースペックの駅前広場になる恐れあり ⇒現在の鉄道駅利用状況や乗降客数と不整合な駅前広場となる可能性あり 北九州エリアに位置づけされる水巻町においては、パーク&ライド駐車場の必要性が低い 交通結節点として利便性は確保されるものの、駅前地区としての賑わい・活性化が薄れる ⇒特に、短期事業 (事業エリア A) 後においても賑わい・活性化の創出は困難 (賑わい・活性化の創出に対する即効性が低い) 	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点としての拠点性は確保 その他住宅地・集落地から駅周辺へのアクセスは、主に通勤・通学のみ限定
タイプ②： 主要導入機能特化型	<p>(※交通結節機能を含む)</p> <ul style="list-style-type: none"> 必要最小限の機能を有する駅前広場の設置を基本としつつ、その他の導入機能として下記の施設を想定 ⇒タイプ②-1： 企業 (オフィス)+駅前広場 ⇒タイプ②-2： 商業施設+駅前広場 ⇒タイプ②-3： 医療・福祉施設+駅前広場 	<ul style="list-style-type: none"> 低層・中層の集合住宅を基本に、駅前地区としての好立地を活かしつつ、生活利便性を向上する各種施設を導入 ⇒エリア A での導入施設を考慮しつつ、他地区 (南部地域内) において不足する機能 (南部地域をフォローアップ) を導入 	<ul style="list-style-type: none"> 最小限の駅前広場に加え、企業、商業施設、医療・福祉施設のいずれかに特化した機能を付加 低層・中層の集合住宅を基本に、生活利便性を向上する各種機能を導入 	<ul style="list-style-type: none"> 事業エリア A について、駅前広場以外に導入する機能 (施設) の抽出が必要 ⇒タイプ②-1・2・3 の設定が必要 事業エリア A・B ともに、導入する施設の立地場所 (商業施設は幹線道路沿道等) 等のゾーニングを位置づける必要あり 	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点としての拠点性は確保 (タイプ①より拠点性は低い) その他住宅地・集落地から駅周辺へのアクセスは通勤・通学以外に、買い物、通院等のあらゆるシーンを想定可能 <p>⇒タイプ②-1・2・3 の比較検討へ</p>
タイプ③： 各種都市機能集約型	<p>(※交通結節機能を含む)</p> <ul style="list-style-type: none"> 必要最小限の機能を有する駅前広場に加え、医療・福祉、商業、業務、居住等の各種機能を集約導入 	<ul style="list-style-type: none"> エリア A に導入した機能 (施設) について、持続性や集客性による整備後の動向を確認したうえで、再度、当エリアでの整備内容 (導入機能) を検討 ⇒エリア A での導入施設を考慮しつつ、他地区 (南部地域内) における老朽化した医療・福祉施設や公共施設等を建替えに伴い移設 (機能集約) 	<ul style="list-style-type: none"> 最小限の駅前広場に加え、医療・福祉、商業、業務、居住等の各種機能を集約 吉田団地 A の整備後における持続性・集客性を確認したうえで、再度、導入機能を検討 	<ul style="list-style-type: none"> 事業エリア A での導入機能 (施設) がオーバースペックになる恐れあり ⇒事業エリア A 内で駅前広場及び各種機能を導入することで、各種機能を導入する建物の高層化・大規模化が必要 ⇒事業エリア A・B と他地域において、機能 (施設) の重複が懸念 短期整備 (事業エリア A) の整備効果を把握したうえで、中・長期整備 (事業エリア B) の再検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点としての拠点性は確保 (タイプ①より拠点性は低い) 各種の機能を集約立地することで、その他住宅地や集落地での生活利便性が低下 (その他住宅地・集落地において、施設の移転・統合や競合立地による施設廃止が懸念) JR 水巻駅周辺地区 (都市拠点) との競合 (都市拠点との導入機能の棲み分けが必要)

(2) まちづくりのあり方案の比較・検証

設定したまちづくりあり方案のタイプに対して、各課題に対応する比較・検証を行った。

なお、比較・検証した結果、「タイプ②-2：商業施設+駅前広場」及び「タイプ②-3：医療・福祉施設+駅前広場」を優良案として抽出した。

		JR 東水巻駅周辺地区のまちづくりのあり方案				
		タイプ①：交通結節機能特化型	タイプ②：主要導入機能特化型			タイプ③：各種都市機能集約型
			タイプ②-1： 企業（オフィス）+駅前広場	タイプ②-2： 商業施設+駅前広場	タイプ②-3： 医療・福祉施設+駅前広場	
C 東水巻駅周辺地区 (南部地域、南部地域全体に対する課題)	課題①：地域の特性を活かした居住環境の充実	△・通勤・通学時のみの利便性向上	△・通勤と企業（事務所）活動への利便性向上	○・住みやすさ・買い物のしやすさが向上	○・安心して暮らせる環境の充実	○・各種機能集約による利便性向上
	課題②：多世代循環型まちづくりの創出	×・多世代循環に寄与しない	△・主に生産年齢人口へのメリット	○・多世代への生活利便性向上	○・多世代が安心して暮らせる	○・多世代が安心して暮らせる
	課題③：住宅・商業・工業等のメリハリのある土地利用の形成	○・駅前広場の単独機能のため、周辺地区との機能（土地利用）の重複なし	△・周辺地区との機能（土地利用）の重複の可能性あり	△・周辺地区との機能（土地利用）の重複の可能性あり	△・周辺地区との機能（土地利用）の重複の可能性あり	△・周辺地区との機能（土地利用）の重複の可能性あり
	課題④：各種の機能充実・整備による地域の活性化と生活利便性の向上	×・生活拠点としての機能は低い	×・企業のみでは生活拠点としての機能は低い	○・単独機能（商業）のみではあるが生活拠点を形成	○・単独機能（医療・福祉）のみではあるが生活拠点を形成	○・各種機能集約による生活拠点を形成
	課題⑤：交通結節機能の向上と公共交通ネットワークの形成	○・駅前広場により交通結節機能を確保	○・駅前広場により交通結節機能を確保	○・駅前広場により交通結節機能を確保	○・駅前広場により交通結節機能を確保	○・駅前広場により交通結節機能を確保
	課題⑥：町内及び町内外の交流・連携を図る道路ネットワークの形成	○・駅前広場による鉄道軌道敷きと道路のネットワーク形成	○・駅前広場による鉄道軌道敷きと道路のネットワーク形成	○・駅前広場による鉄道軌道敷きと道路のネットワーク形成	○・駅前広場による鉄道軌道敷きと道路のネットワーク形成	○・駅前広場による鉄道軌道敷きと道路のネットワーク形成
	課題⑦：オープンスペースの確保・活用による交流と憩いの場の形成	△・駅前広場に併設してオープンスペースを確保することで機能を確保	△・駅前広場に併設してオープンスペースを確保することで機能を確保	△・駅前広場に併設してオープンスペースを確保することで機能を確保	△・駅前広場に併設してオープンスペースを確保することで機能を確保	○・オープンスペースの確保を前提
	課題⑧：各所のシーンに応じた景観の形成	×・鉄道駅周辺の賑わい空間が欠如（賑わい景観の創出が別途必要）	×・鉄道駅周辺の賑わい空間が欠如（賑わい景観の創出が別途必要）	△・人々が集まる空間となるものの、賑わい景観の創出は別途必要	△・人々が集まる空間となるものの、賑わい景観の創出は別途必要	○・商業施設等、各種機能の立地により、賑わい空間を演出
	課題⑨：安全に安心して暮らせる生活環境の形成	△・災害時の一時的な防災拠点や避難所等として活用可能 ・駅前広場による防犯性の高い空間を有するが、人の集まりは通勤・通学時に限定	△・災害時の一時的な防災拠点や避難所等として活用可能 ・駅前広場による防犯性の高い空間を有するが、人の集まりは通勤・通学時に限定	○・災害時の一時的な防災拠点や避難所等として活用可能 ・駅前広場と人が集まる施設による防犯性の高い空間を形成	○・災害時の一時的な防災拠点や避難所等として活用可能 ・駅前広場と人が集まる施設による防犯性の高い空間を形成	○・災害時の一時的な防災拠点や避難所等として活用可能 ・駅前広場と人が集まる施設による防犯性の高い空間を形成
	課題⑩：コミュニティの形成や各種まちづくりによる活性化	×・交通結節機能のみのため、地域の活性化機能は低い	○・民間企業等による就業の場を形成	○・民間企業等による就業の場を形成	○・民間企業等による就業の場を形成	○・民間企業等による就業の場を形成
C 東水巻駅周辺地区の課題	課題⑪：交通結節点としての拠点性の向上	○・南部地域の交通結節点として機能を確保	○・南部地域の交通結節点として機能を確保	○・南部地域の交通結節点として機能を確保	○・南部地域の交通結節点として機能を確保	○・南部地域の交通結節点として機能を確保
	課題⑫：拠点性向上に向けた活気と賑わいの創出	×・南部地域の玄関口としての活気・賑わいが欠如	×・企業のみでは、活気・賑わいの創出が困難	△・常に人々が集まる空間として活気と賑わいを創出（賑わい拠点としてはタイプ③に劣る）	△・医療・福祉の分類（職種）によっては華やかさを演出する空間を創出（一部、活気・賑わいを創出する分類あり）	○・各種機能集約により拠点性と活気・賑わいを創出
	課題⑬：様々な人が集い・交流する空間の形成	×・交通結節機能のみのため、人々の交流機能は低い	×・企業のみでは、人々の交流機能の確保が困難	○・駅に直結する商業施設として、町内外の人々の交流が期待	○・駅に直結する医療・福祉施設として、町内外の人々の交流が期待	○・駅に直結する各種機能集約施設として、町内外の人々の交流が期待
	課題⑭：利便性と安全性の確保	○・鉄道駅の利便性向上 ・ユニバーサルデザイン導入への期待	○・鉄道駅として、鉄道駅に直結する施設としての利便性向上 ・ユニバーサルデザイン導入への期待	○・鉄道駅として、鉄道駅に直結する施設としての利便性向上 ・ユニバーサルデザイン導入への期待	○・鉄道駅として、鉄道駅に直結する施設としての利便性向上 ・ユニバーサルデザイン導入への期待	○・鉄道駅として、鉄道駅に直結する施設としての利便性向上 ・ユニバーサルデザイン導入への期待
課題に対する集計結果 ※○：2ポイント △：1ポイント ×：0ポイント	13・駅前広場の単独機能のため、交通結節機能は確保するものの、賑わいや活性化等の地域振興への寄与は低い	15・駅前広場とともに、駅に直結する企業としての利便性は確保されるものの、賑わいや活性化等の地域振興への寄与は低い	24・鉄道駅と商業施設の双方の機能による利便性の向上と、商業機能としての賑わいや活性化を創出	24・医療・福祉施設の鉄道駅直結により、施設利用者への利便性の向上と周辺居住者への住みやすさ・安心感の創出（各種の交通手段でアクセスが可能）	27・各種機能の鉄道駅直結により、施設利用者及び周辺居住者に対する利便性の向上と住みやすさ・安心感の創出とともに、賑わいや活性化を演出	
整備における懸念事項	・交通結節点としての拠点性は確保されるものの、オーバースペックの駅前広場になる恐れあり ・駅前広場へのアクセスは通勤・通学に限定され、賑わいや活性化の創出は困難	・交通結節点としての拠点性は確保され、通勤の利便性を踏まえた鉄道駅直結の賃貸オフィス等への展開の可能性あり ・ただし、駅前広場へのアクセスは通勤・企業活動に限定され、賑わいや活性化の創出は困難	・当駅周辺地区以外の他地域において、機能（施設）の重複が懸念	・当駅周辺地区以外の他地域において、機能（施設）の重複が懸念	・拠点性や賑わい・活性化等創出するものの、導入機能がオーバースペックになる恐れあり ・当駅周辺地区以外の他地域において、機能（施設）の重複が懸念	
総合評価	【総合評価：低】 ・課題に対する集計結果（ポイント）が最も低いうえ、JR 東水巻駅周辺地区としての生活拠点の形成は困難	【総合評価：中】 ・課題に対する集計結果（ポイント）が比較的高い中、駅直結型の企業（賃貸オフィス等）の立地は可能と判断	【総合評価：高】 ・課題に対する集計結果（ポイント）が高く、当駅周辺地区での既存施設との競合・協同を考慮した商業施設の立地は可能と判断	【総合評価：高】 ・課題に対する集計結果（ポイント）が高く、当駅周辺地区での既存施設との競合・協同を考慮した医療・福祉施設の立地は可能と判断	【総合評価：低】 ・課題に対する集計結果（ポイント）は最も高いものの、施設の高層化・大規模化による整備の実現性が困難	

(3) JR 東水巻駅周辺地区のまちづくりのあり方

前述の「まちづくりのあり方案の比較・検証」結果より、総合評価の高い「タイプ②：主要導入機能特化型」における『タイプ②-2：商業施設+駅前広場』及び『タイプ②-3：医療・福祉施設+駅前広場』についてのまちづくりのあり方を整理する。

■低層・中層集合住宅
《中・長期事業エリア》

⇒低・中層の住宅地を基本としつつ、必要に応じて、幹線道路（(一) 中間水巻線）沿線に店舗等の生活利便施設を立地

※短期事業エリアの進捗及び事業後の効果を把握しつつ、当エリアの事業展開（土地利用・事業実施時期等）を検討

■駅西口駅前広場整備
《短期事業エリア》

⇒交通結節点としての機能強化を図る駅前広場を整備

- 駅前広場としてバスの乗り入れが可能なロータリー整備
- 駅前広場へのその他導入機能として、タクシー・自家用車バス、自家用車駐車場、駐輪場を必要に応じて整備
- 鉄道駅の玄関口としてのシーンを演出する景観整備
- 駅前広場と東西自由通路（鉄道駅舎）間のシームレスな空間整備

■シンボルロード整備
《短期事業エリア》

⇒鉄道駅である玄関口に接続するアクセス路（駅前通り）としてシンボルロードを整備

- 駅前通りとして、賑わいや華やかさ、歴史・文化、風格等を演出する景観整備
- 照明、防護柵、植栽・舗装等の統一化を図りつつ、道路空間の機能拡充・質的向上を図る
- サイン・モニュメント等による鉄道駅の存在と鉄道駅へのアクセス路を視覚的に感じる演出・仕掛け

■オープンスペース整備
《短期事業エリア》

⇒地域内及び地域内外の人々の交流空間として、また各種イベント等の活用空間として、オープンスペースを整備

- 各種の祭り・イベント等の活用空間整備
- 隣接するシンボルロードの歩道空間と駅前広場との景観的な一体的空間の形成

※当エリアは、駅西口駅前広場の整備を基本としつつ、その他の主要な導入機能として、下記の2つのタイプによる施設整備を検討

【タイプ②-2：商業施設】
■小規模複合商業施設の整備
《短期事業エリア》

⇒生鮮食品が充実したスーパーを核とし、その他専門店を有する複合商業施設

●事例 A：店舗（スーパー）



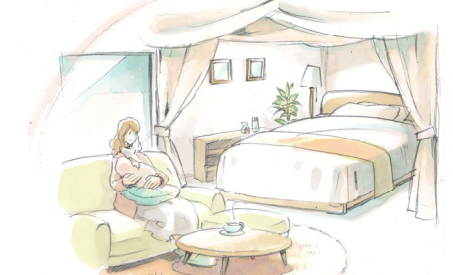
●事例 B：店舗（専門系店舗）



【タイプ②-3：医療・福祉施設】
■医療・福祉施設の整備
《短期事業エリア》

⇒子育て支援施設の一環としての産後ケア施設の整備（全国的も立地が少ない）

●事例 A：産後ケア施設



●事例 B：高齢者施設



■駅東口駅前広場整備
《短期事業エリア》

⇒交通結節点としての機能強化を図る駅前広場を整備

- 駅前広場としての現況機能の再整理
※現況機能として確保されるバス停、自家用車駐車場、駐輪場の再整備（再配置）
- 鉄道駅の玄関口としてのシーンを演出する景観整備
- 駅前広場と東西自由通路（鉄道駅舎）間のシームレスな空間整備

■東西市街地間の自由通路の活用
《短期事業エリア》

⇒鉄道駅舎と駅西口駅前広場及び駅東口駅前広場を結ぶとともに、鉄道により分断される東西市街地間の自由通路として、その機能に対するの保存と有効活用

- 鉄道駅舎と駅西口駅前広場及び駅東口駅前広場を結ぶシームレスな空間整備
- 祭り・イベント等による自由通路の活用
- 照明設置や死角改善等により、防犯性向上による安全性の確保

■駅舎のシンボル性確保と周辺景観への配慮
《短期事業エリア》

⇒玄関口としての駅舎のシンボル性の確保
⇒駅舎と周辺景観との調和を図り、駅周辺市街地としての一体的な景観の形成

