

駅東工場跡地の土地活用イメージについて

1 土地活用におけるゾーニング

交通の結節点である駅前空間をメインエントランスと位置づけ、水と緑の賑わい広場や南北をつなぐプロムナード(交流軸)、公的施設等の「公共ゾーン」を整備することで、民間誘導を図る。

ゾーニングの考え方

- a 交通の結節点となる駅前空間は、新幹線駅からの玄関口となるメインエントランスとして、賑わいを感じられる緑地広場やインフォメーション機能を備えた公的施設等を整備する「公共ゾーン」を配置する。
- b 南東側の駅前空間は駅前の賑わいを創出するゾーンとして、商業・観光・物産等の機能を配置し、市民や観光客で賑わうゾーンとする。また、「公共ゾーン」との一体利用を促し、更なる相乗効果を図る。
- c 南側は落ち着いた環境を創出し、研究開発等の機能を配置することで、イノベーション(交流による新たな価値)を創出するゾーンとする。

a 公共ゾーン

- 公的施設：(例)総合インフォメーション、各種窓口サービス、会議室、貸オフィス、コワーキングスペース等
- 緑地公園・プロムナード
- 全天候型イベント広場
- 観光バス等駐車場



インフォメーション/コワーキングスペース/会議室

b 賑わい創出ゾーン

- 民間施設：(例)観光物産施設、ショッピングモール、飲食店、遊戯・娯楽施設、スポーツジム、屋内型子どもの遊び場、保育・託児施設等
- 駐車場



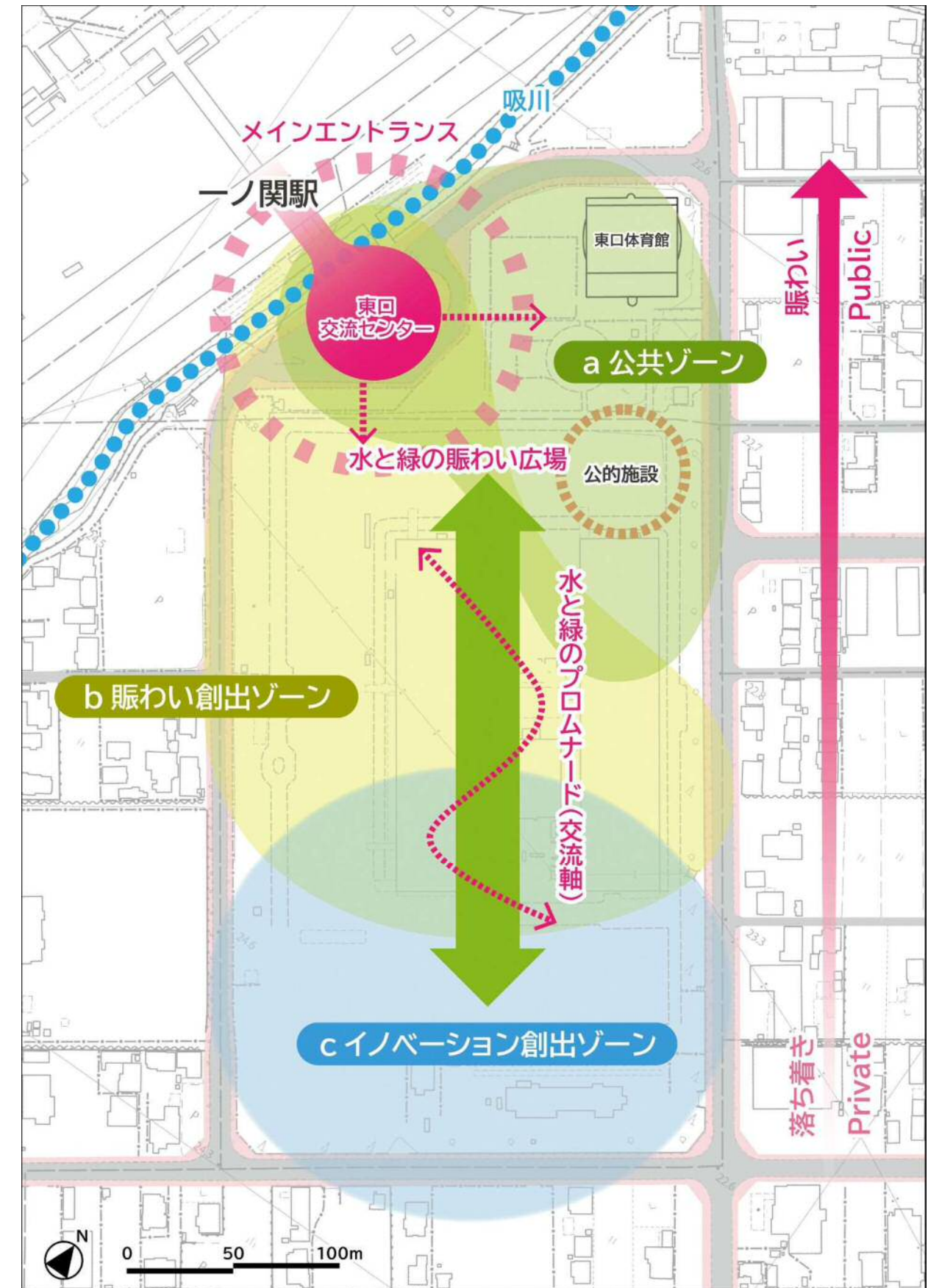
商業施設/観光物産施設

c イノベーション創出ゾーン

- 民間施設：(例)研究・開発型事業所、事業所系オフィス、教育関連施設、交流施設等
- 駐車場

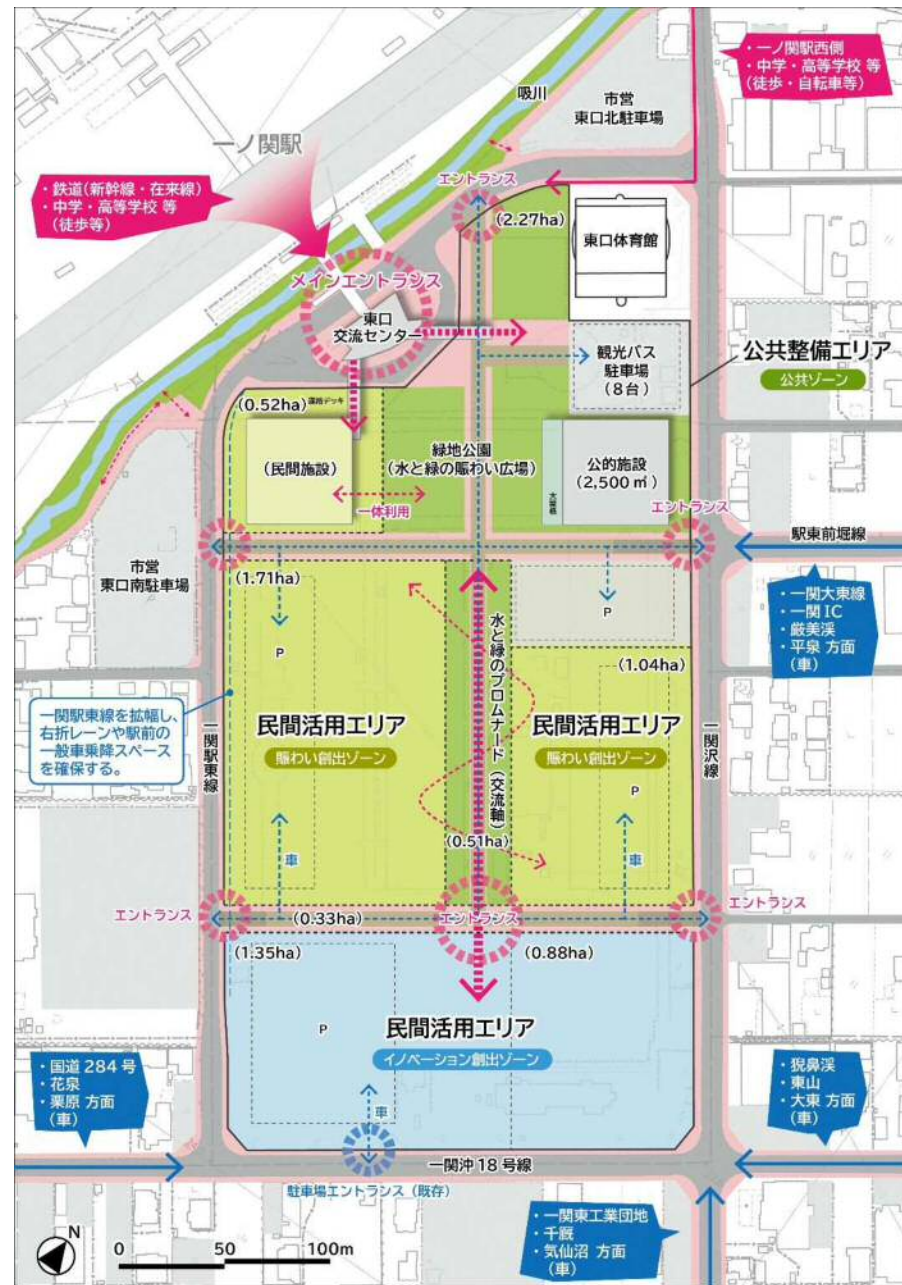


事業所系オフィス/教育関連施設



2 土地活用イメージ

A: 歩車利便性重視



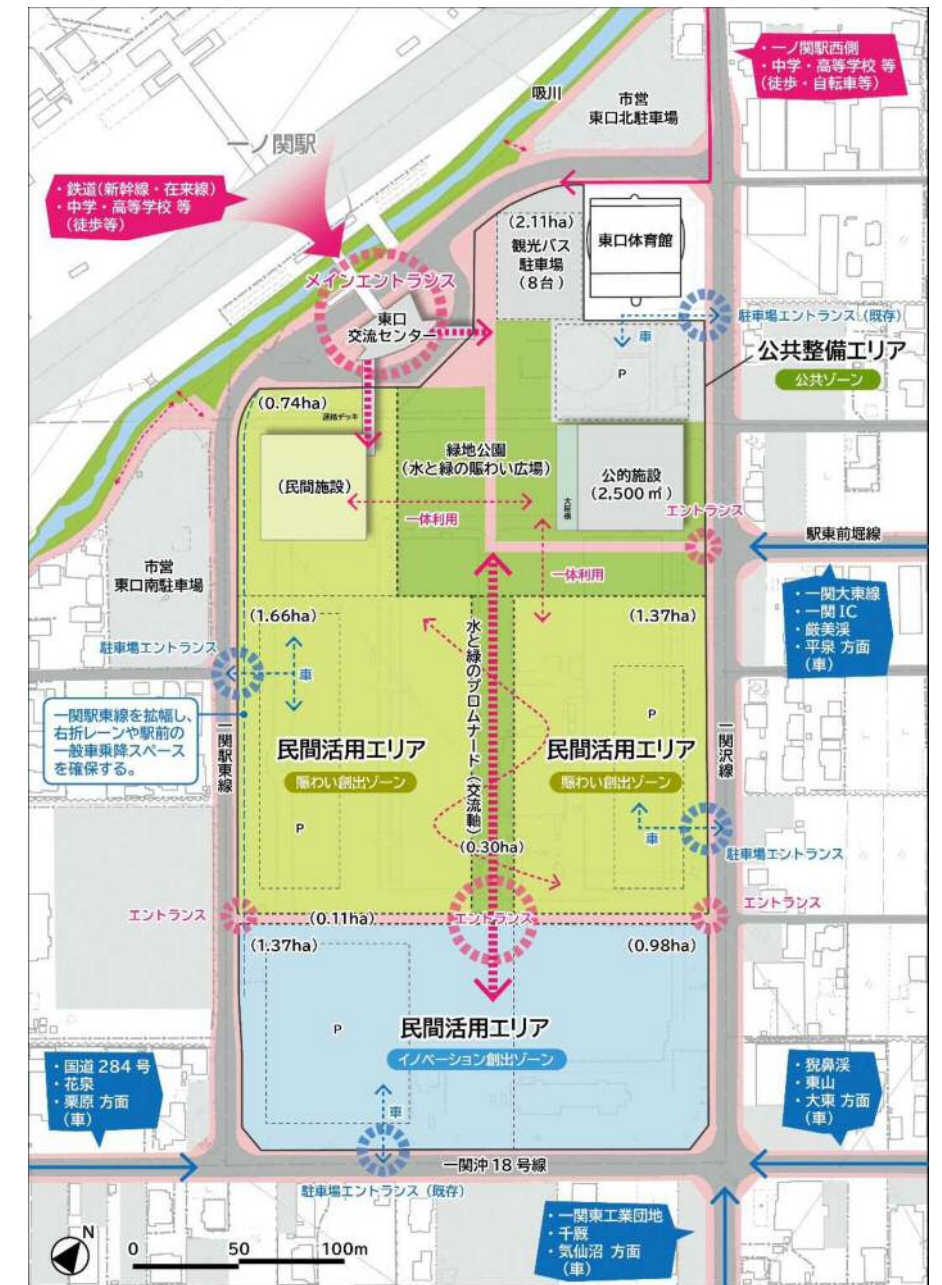
- 駅前に公的施設やまとまったオープンスペースを確保。
- 道路で街区を構成することで、各エリア内への車や歩行者等による移動の利便性が高い。
- 敷地中央に南北道路を配置することで、駅前からの車両によるアクセス性が高い。

B: 歩車利便性+敷地一体利用



- 駅前に民間活用エリアと一体でまとまったオープンスペースを確保。
- 幹線道路からのアクセス性の高い駅東前堀線からの進入路や、一関沖18号線から一関駅東線を経由して進入する道路を配置することで、各エリア内への車や歩行者等による移動の利便性が高い。
- 公共・民間エリアや広場空間が車道で分断されないことから、歩行者等の安全性確保や一体的な利用が可能で、公民の連携が図りやすい。

C: 歩行者優先の敷地一体利用



- 駅前に民間活用エリアと一体でまとまったオープンスペースを確保。
- 敷地内に車道を整備せず、駐車場を外周道路に面して配置することにより、敷地内への車両の進入を抑え、歩行者等の安全性確保や敷地内の一体的な利用が可能となる。
- 公共・民間エリアや広場空間、プロムナードを一体的に利用できることから、公民の連携が図りやすい。

※ A・B案の「水と緑のプロムナード」は、イベント時には歩行者天国(車両規制)としてプロムナード全体での活用が可能な空間とする。

※ 各エリアの境界は確定したものではなく、土地の取得後において、民間事業者からの提案や意向を踏まえ、最終的に決定するもの。

3 土地活用イメージの比較評価

	A：歩車利便性重視	B：歩車利便性+敷地一体利用	C：歩行者優先の敷地一体利用
① シンボル性	◎： 駅前に まとまったオープンスペースが確保 され、見晴らしがよい。 △： 南北を通過する 車道が広場空間を分断 するため、他イメージと比較して開放感や空間の活用が制約される。	◎： 駅前に まとまったオープンスペースが確保 され、見晴らしがよい。	◎： 駅前に まとまったオープンスペースが確保 され、見晴らしがよい。
	○	◎	◎
外部有識者からの評価	<p>【まちづくり分野に関する研究者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ BとCでは、Cの方が空間活用の自由度が高い。(車道が全くないため、警察への道路使用許可が必要なく、一体的なイベント利用が可能) ・ 評価としては、A:△、B:○、C:◎とすべき。 <p>【土地開発事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 評価のとおり。 ・ 一定規模のオープンスペースを設けていることは評価。 ・ オープンスペースで何ができるか等の利用イメージの共有も必要。 		
② 歩行者の利便性・安全性	○： 全天候型の連絡デッキ等により、東口交流センターから民間施設やオープンスペースへの 連絡が容易(駅アクセス・避難対応) 。 △： 車道で街区を構成しているため、 歩行者と車が干渉する箇所が最も多く 、他イメージと比較して一体利用や安全性に劣る。	○： 全天候型の連絡デッキ等により、東口交流センターから民間施設やオープンスペースへの 連絡が容易(駅アクセス・避難対応) 。 ○： 車道が一部整備されているため、 歩行者と車が干渉する箇所があるが 、広場空間や公共・民間エリアの 一体利用が可能 な配置である。	○： 全天候型の連絡デッキ等により、東口交流センターから民間施設やオープンスペースへの 連絡が容易(駅アクセス・避難対応) 。 ◎： 敷地内に車道を整備しないことから 歩車分離が可能 であり、広場空間やプロムナード、施設の 一体利用や歩行者の安全性が確保 される。
	△	○	◎
外部有識者からの評価	<p>【まちづくり分野に関する研究者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 表記どおりと考える。 <p>【土地開発事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ Cは歩車分離がハード面で実施されており、歩行者や敷地内の利用者において安全な環境が保たれている。 ・ Bはオープンスペースでの一体的な利用は可能だが、それ以外は車道により分断されており、評価の○に疑問を感じる。 		
③ 車のアクセス性	◎： 駅前や主要な車道から 各エリア内への車でのアクセス性が高い 。 ※ 土地利用に応じた発生集中交通量が増大する場合、外周道路の拡幅等の検討が必要となる。	○： 主要な動線に車道を整備しており、 各エリア内への車でのアクセスが可能 である。 ※ 土地利用に応じた発生集中交通量が増大する場合、外周道路の拡幅等の検討が必要となる。	○： 主要な車道から、外周に面して配置された 各エリアの駐車場にアクセスが可能 である。 ※ 土地利用に応じた発生集中交通量が増大する場合、特に、駐車場の出入口に集中するため、外周道路の拡幅等の検討が必要となる。
	◎	○	○
外部有識者からの評価	<p>【まちづくり分野に関する研究者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ AとBは街区内道路からもアクセスを取れるため、渋滞緩和という観点からは、外周道路を拡幅する必要性は低いと思われる。 <p>【土地開発事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ Cは外周道路に面してエリアごとに駐車場が配置してあれば、車のアクセスが悪いとは思わない。 ・ Aは駅東口に行く車の動線からも敷地内に車道を通すことのメリットがないように思われる。 		

◎：非常によい ○：よい △：あまりよくない

		A：歩車利便性重視	B：歩車利便性＋敷地一体利用	C：歩行者優先の敷地一体利用
④ 基盤整備費		△：車道の延長が最も長く、地形の高低差もあることから、他案と比較して 多額の道路整備費を要する 。 △： 観光バス駐車場の場所を変更 するため、整備費用を要する。	○：車道の整備を最小限にしており、 道路整備費が抑えられる 。 ○： 既存の観光バス駐車場を活用 でき、新たな整備費用を要しない。	◎：車道を整備しないことから、 道路整備費がかからない 。 ○： 既存の観光バス駐車場を活用 でき、新たな整備費用を要しない。
		△	○	◎
	外部有識者からの評価	<p>【まちづくり分野に関する研究者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 表記どおりと考える <p>【土地開発事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 評価のとおり。 ・ 既存を生かせるものはなるべく生かし、経済性を高めることも必要である。 		
⑤ 土地利用・民間誘導		△：車道で街区を構成しているため、 将来的に土地一体の再整備をする際の制約となる可能性が高い 。 △：車道で各エリアが分断されることから、他案と比較して 公民の連携が図りづらい 。	○：車道の整備を最小限にしており、 将来的に土地一体の再整備をする際の制約となる部分が少ない 。 ○：公共・民間エリア、広場空間を一体的に利用できることから、 公民の連携が図りやすい 。	◎：車道を整備しないことから、 将来的に土地一体の再整備をする際の制約となる可能性が低い 。 ◎：公共・民間エリア、広場空間やプロムナードを一体的に利用できることから、 最も公民の連携が図りやすい 。
		△	○	◎
	外部有識者からの評価	<p>【まちづくり分野に関する研究者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 将来的に、道路を加える場合も無くす場合も変更可能性としては同等であるため、将来的な再整備の制約の有無は現時点での評価に適さないとと思われる。 ・ 街区内に車道がある方が、規模の小さい企業をたくさん誘致するには適しているのに対し、Cは宅地と道路の間にレベル差があるため、大規模事業者しか活用しにくい。 ・ 誘致しやすい企業が変わるだけで、土地利用の評価の優劣はつけ難いが、公民連携の評価としてはこの評価で妥当と考える。 <p>【土地開発事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 評価のとおり。 ・ 一度、市道として整備すると無くすことは難しいため、将来的に制約が少ない案を採用すべき。 ・ エリアごとに分断されることのない形が望ましい。 ・ 民間活用エリアのゾーニング(賑わいとイノベーション)については、民間事業者の意見を聞いて調整を行うこと。 		

		△	○	◎
総合評価				
	外部有識者からの評価	<p>【まちづくり分野に関する研究者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 基本的にはCで検討を進めるべき。 ・ ただし、民間企業の動向(必要面積)を把握しながら、Bも検討の余地に入れておくべき。(大規模事業者の進出が見込めず、中小規模の事業者の需要が高い場合など) <p>【土地開発事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全体として評価は妥当である。 ・ Cは敷地全体を一体的かつ連携創出が図られる敷地利用であると同時に、公民連携をしていくエリアとして民間事業者への誘致に対してもメッセージとなり得る。 ・ 車道を敷地内に作らないことで、交差点をつくらない安全なエリアとなる。 		

◎：非常によい ○：よい △：あまりよくない

