

一宮駅周辺地区ウォークアブル推進事業 に係る対話型説明会

2024年11月19日
2024年11月23日

一宮市 まちづくり部 都市計画課

本日の内容

1. 前回の振り返り・いただいたご意見(8/27・10/20)
2. 銀座通りの検討方針
3. 千歳通り交差方法の検討方針
4. ラウンドアバウトの検討方針
5. その他の整備検討方針
6. プロジェクト全体の取組状況
7. 意見交換

1. 前回の振り返り・いただいたご意見

プロジェクトの経緯

2020年度

一宮市ウォーカブル空間デザインプロジェクト 始動

「つかう」・「つなぐ」取り組み

「つくる」取り組み

2021年度

ウォーカブル社会実験 ストリートチャレンジ2021

2022年度

一宮まちなか未来会議設立

一宮駅周辺地区
デザイン懇談会の設置

2023年度

ワークショップ
や勉強会

ウォーカブル社会実験
ストリートチャレンジ
2022 2023

有識者からエリアデザイン
やマネジメントについて、
アイデアをいただく

2024年度

未来ビジョン策定・公表

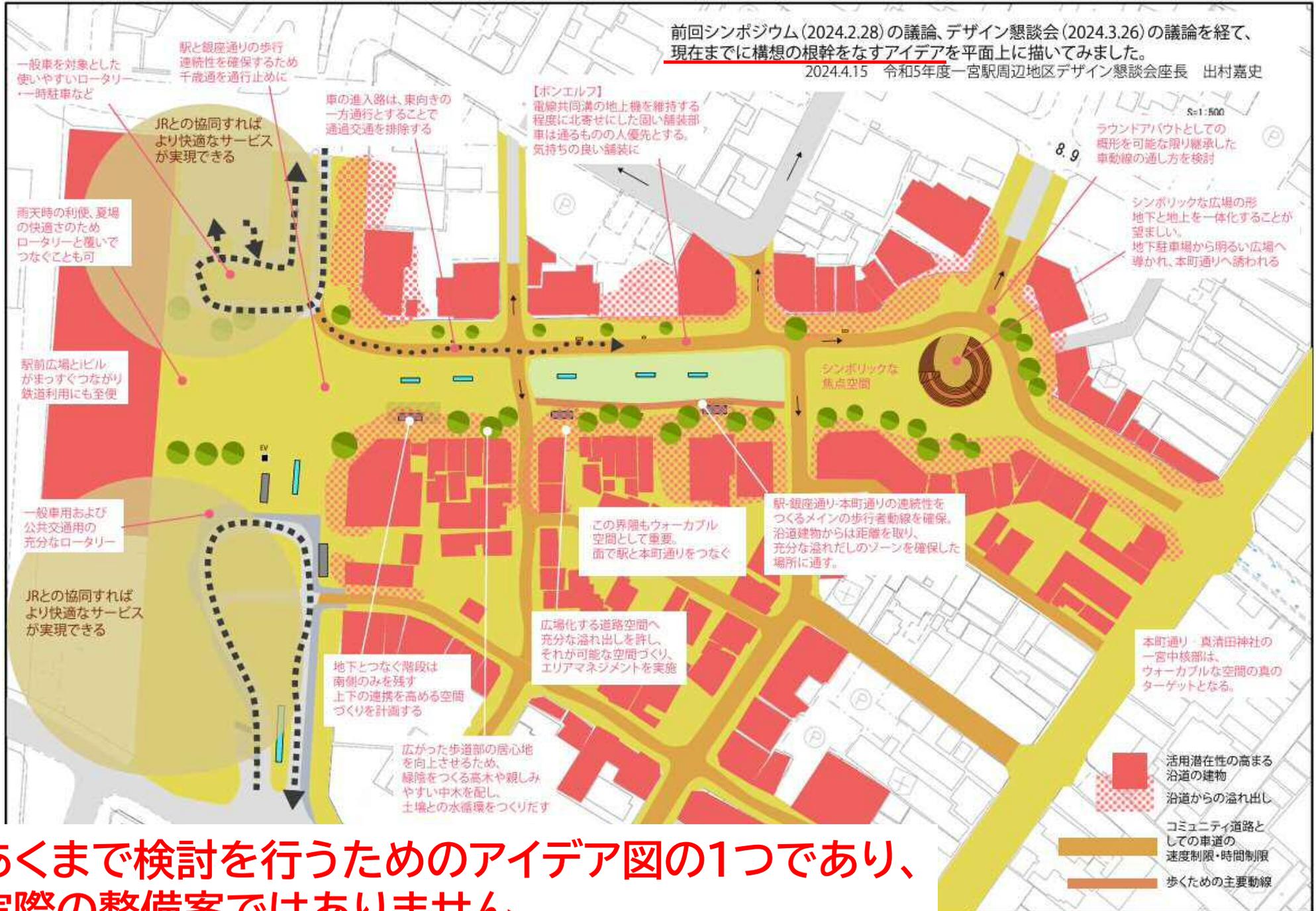
地域の皆さまとの対話を
重ね、整備の大きな
方向性を検討

具体的なアクションの展開

銀座通り周辺のデザインアイデア（デザイン懇談会）

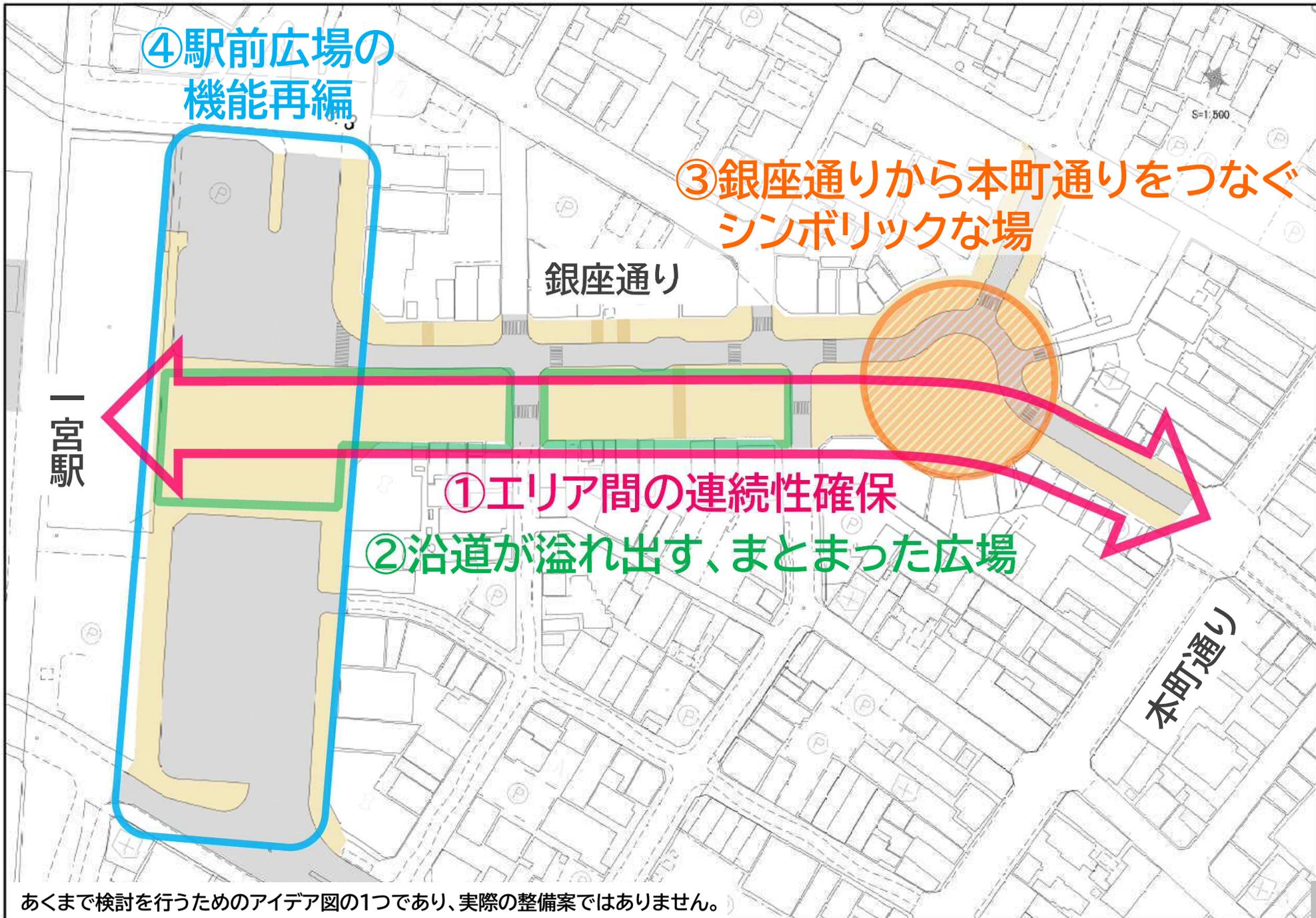
前回シンポジウム(2024.2.28)の議論、デザイン懇談会(2024.3.26)の議論を経て、現在までに構想の根幹をなすアイデアを平面上に描いてみました。

2024.4.15 令和5年度一宮駅周辺地区デザイン懇談会座長 出村嘉史



あくまで検討を行うためのアイデア図の1つであり、
実際の整備案ではありません。

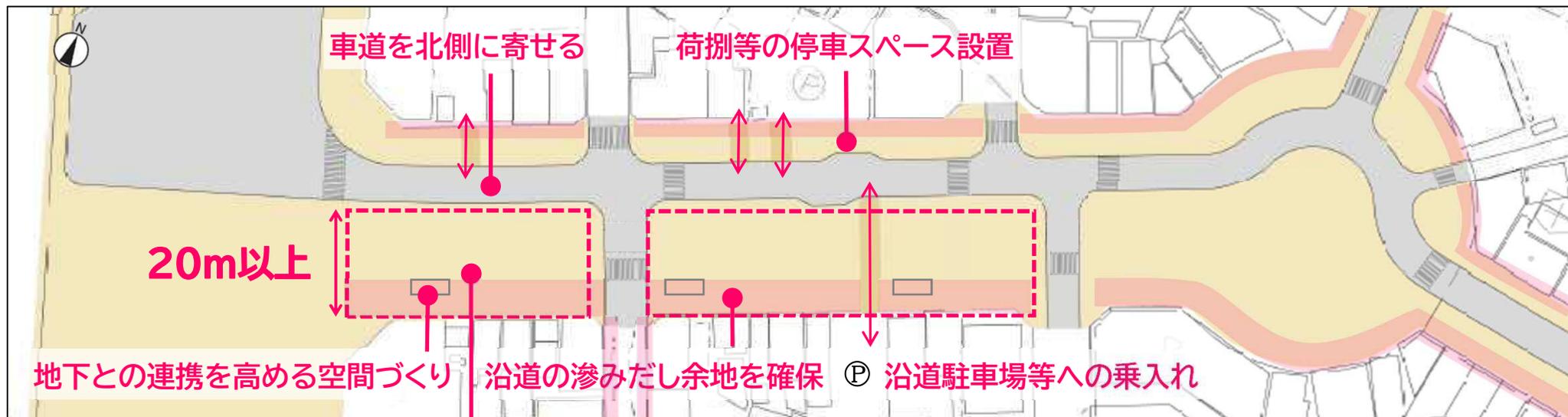
計画のポイント



あくまで検討を行うためのアイデア図の1つであり、実際の整備案ではありません。

沿道が溢れ出す、まとまった広場

- 車道(車が走ってもいい路線)を北側に寄せて、南側に広場
- 南側沿道には、沿道からの溢れ出し余地を確保



道路を通行止めにすることなく、社会実験時と同規模のまとまった空間を創出



沿道の滲みだしのイメージ(神戸市サンキタ通り)



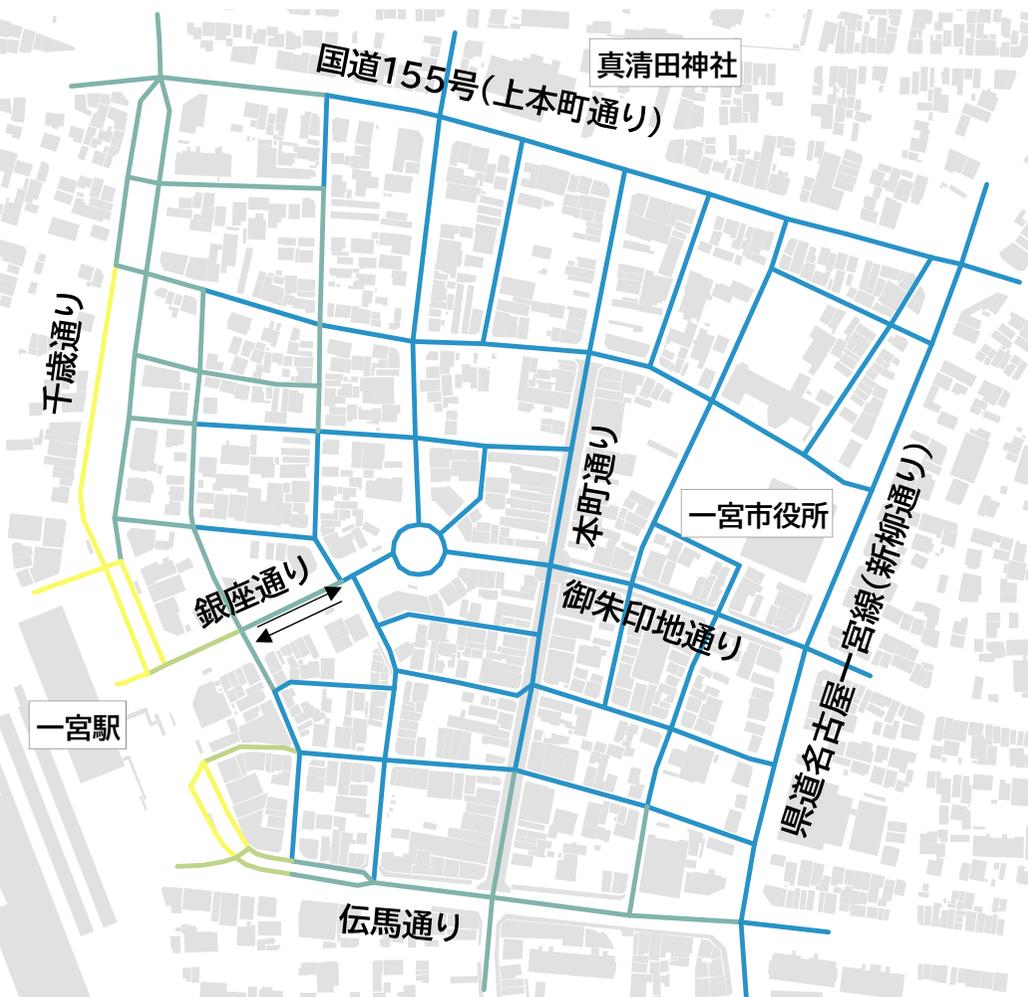
出典:神戸市

沿道アクセスへの影響

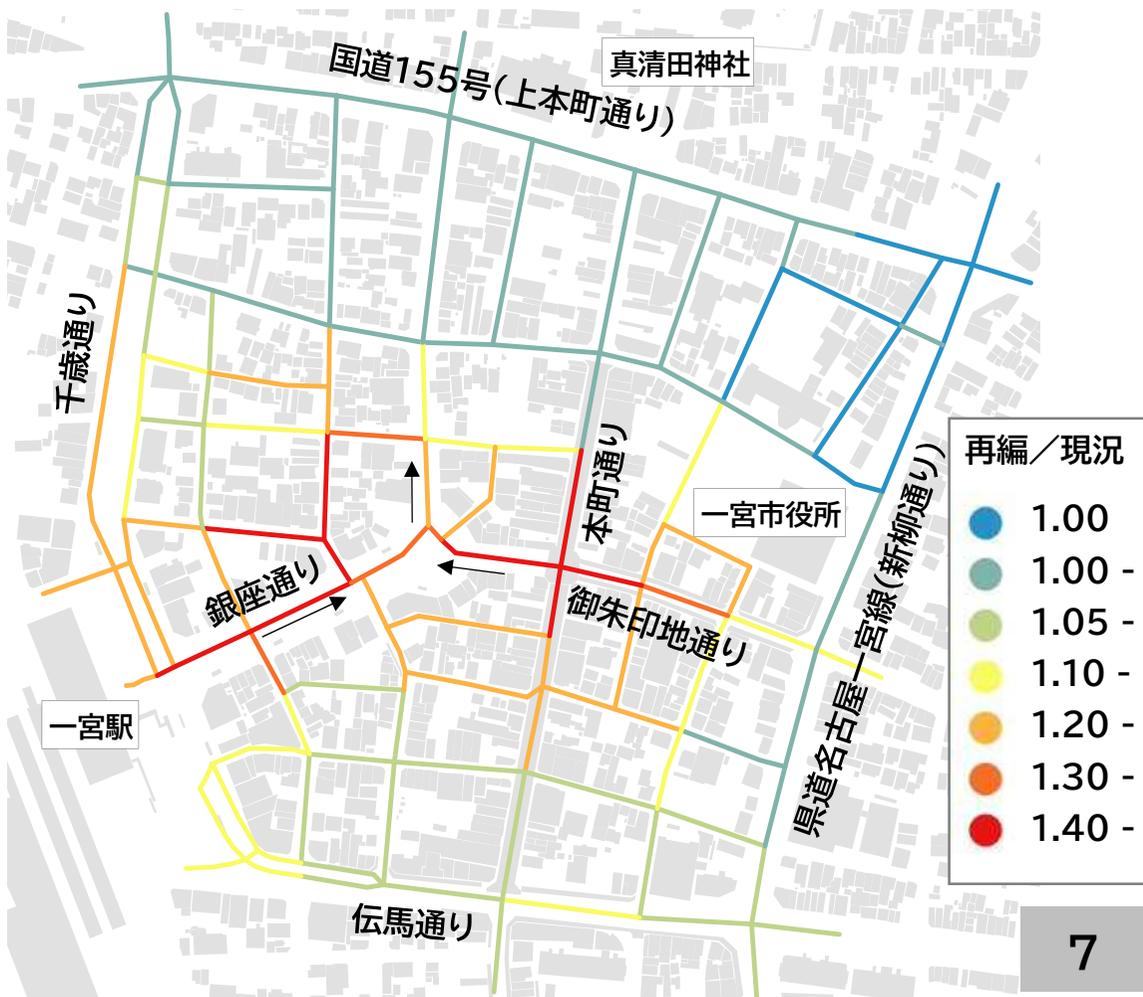
- 千歳通り通行止めは、沿道アクセスにほとんど影響はない
- 千歳通りの通行止めに加え、銀座通りを一方通行化した場合、沿道アクセスへの影響が大きいため、周辺の一方通行の見直しを合わせ、その実現可能性を検証する必要

沿道アクセスのための走行距離の増加率

(千歳通り通行止め)



(千歳通り通行止め+銀座通り一方通行化)



今後の進め方

- 今年度は皆さまとの意見交換を3回＋必要に応じて実施し、具体的な整備の方向性を検討
- 関係者間で方向性を共有できた段階で、事業化を予定
- 計画段階等においても、プラン条件計画内容について意見をいただきながら具体化していく予定

構想

一宮市の課題を踏まえ、まちなかが目指すべき姿、デザインの考え方など有識者から提案をいただく

方向性の共有

地域の皆さまとの対話を重ね、整備の大きな方向性を共有

事業化

皆さまと大きな方向性を共有できた段階で移行

計画設計

社会実験を行いながら、詳細なデザインを検討
引き続き地域と議論し検討を実施

工事

前回の説明会でいただいたご意見

8/27、10/20

分類	ご意見
1. 銀座通り	<p>(自動車交通について)</p> <ul style="list-style-type: none">✓ 自動車は双方向通行できるようにしてほしい✓ 一方通行化を行う場合は、周辺の交通規制を含めて検討してほしい✓ 沿道の駐車場等に乗り入れができないのではないか✓ 停車スペースを確保してほしい <p>(広がった歩行者空間の活用について)</p> <ul style="list-style-type: none">✓ 広場をつくって何をするのか？✓ 防犯等の安全面、金銭面を含めて子どもだけでも安心して楽しめる、居場所となるようなところがほしい✓ 定期市ができるとよい、災害時に集まれる場所になるとよい✓ 誰のどんなにぎわいを目指しているのか？ごみや騒音など住民への配慮が必要✓ 緑化において鳥害が発生しないよう、配慮してほしい✓ 銀座通り再整備によるポテンシャル発揮に期待する✓ 日常的に行ける場所であれば、お金をかけず楽しめる場所がいい
2. 千歳通りの交差方法	<ul style="list-style-type: none">✓ 千歳通りは遮断しないでほしい、分断のデメリットは非常に大きいことを認識してほしい✓ ペDESTリアンデッキをつくったり、地下駐車場を道路にすることも考えられるのでは✓ 千歳通りの通行止めは駅西への影響もあるのではないか✓ 国道や県道だけでなく、生活道路への交通影響も検証してほしい✓ 交通問題がなく、それが民意であれば良いと思う。ただし、千歳通り沿いの事業者や住民の声を踏まえて検討してほしい。
3. ラウンドアバウト (地下駐車場出入口)	<ul style="list-style-type: none">✓ ラウンドアバウト(ロータリー)はシンボルとして残したい✓ 地下駐車場の出入口(入口)はなくさないでほしい

2.前回の説明会でいただいたご意見

8/27、10/20

分類	ご意見
4. その他整備	<ul style="list-style-type: none">✓ 駅への多様なアクセス方法(自動車、公共交通、自転車)を検討してほしい(10/20も同意見)✓ 子どもがいると車での移動が安心。シャトルバスや駐車場割引等来やすくしてほしい。✓ 夜、駅周辺が暗く、安心して出歩けない。子どもは近くても車で送迎が必要になる✓ ホンマチチャレンジをやっているが、お店の人にとって外でのサービスは難しいと聞いている。
5. プロジェクト全体	<ul style="list-style-type: none">✓ ハード面の整備は良いことだが、それよりもソフト面の方が重要では✓ 駅西や本町通りを含め、エリア全体でどうしていくかを考えていく必要があるのでは✓ 周辺で買物して暮らせる環境が必要。真清田神社門前市をまた始めてほしい
6. プロジェクトや対話の進め方	<ul style="list-style-type: none">✓ 対話の機会は非常によい✓ 情報発信をわかりやすくしてほしい、資料を配布してほしい✓ 「子育て世代が住みやすいまちなか」を目指すには、もっと多様な意見を聞くべきでは✓ これからの若い方の意見も聞いてみたい✓ ロードマップを示してほしい✓ 現状で困っていない✓ 地元が望まないのならば、他のことに税金を使ってほしい✓ 地元の問題でなく、市全体の問題である✓ 話し合いから実行までが長すぎる。スピード感をもって進めてほしい

2. 銀座通りの検討方針

(自動車交通について)

- ✓自動車は双方向通行できるようにしてほしい
- ✓一方通行化を行う場合は、周辺の交通規制を含めて検討してほしい
- ✓沿道の駐車場等に乗り入れができないのではないか
- ✓停車スペースを確保してほしい

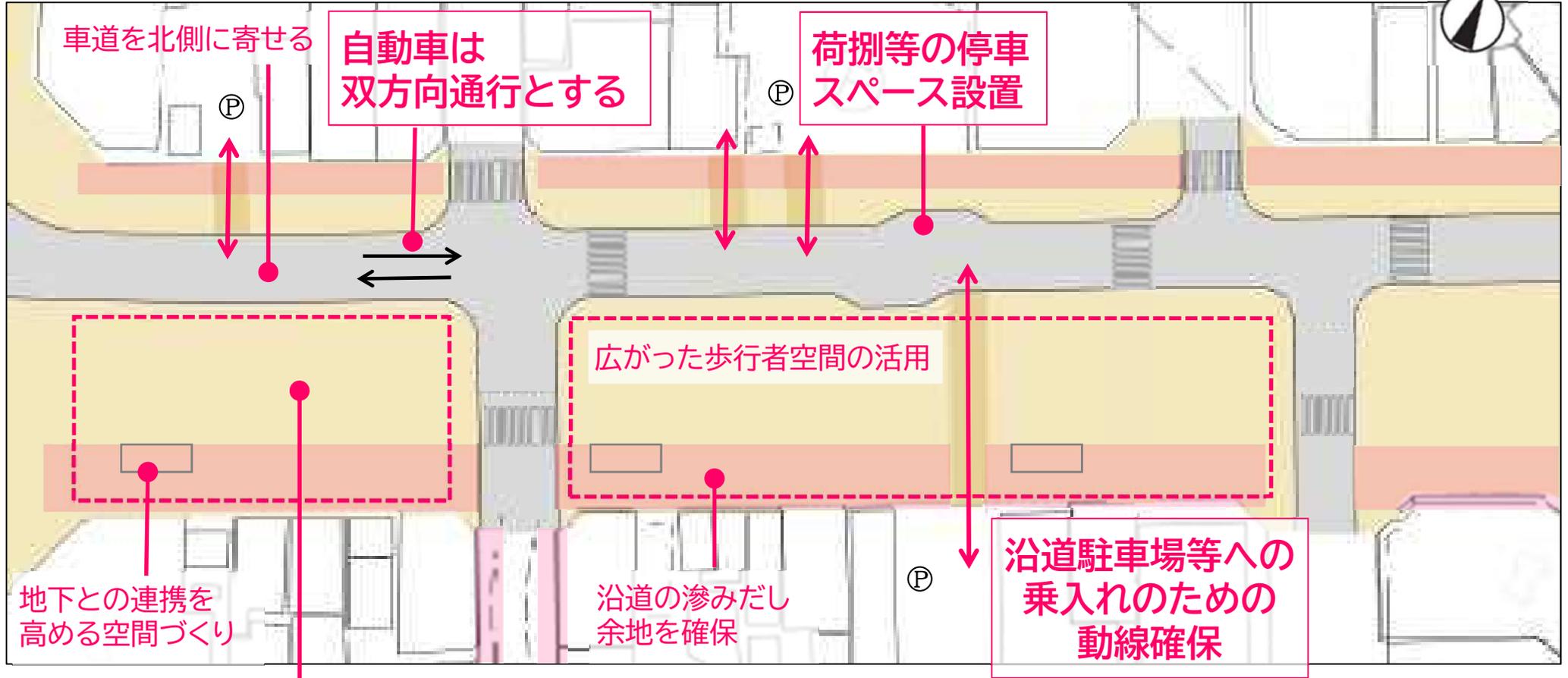
(広がった歩行者空間の活用について)

- ✓広場をつくって何をするのか？
- ✓防犯等の安全面、金銭面を含めて子どもだけでも安心して楽しめる場所がほしい
- ✓定期市ができるとよい、災害時に集まれる場所になるとよい
- ✓誰のどんなにぎわいを目指しているのか？ごみや騒音など住民への配慮が必要
- ✓緑化において鳥害が発生しないよう、配慮してほしい
- ✓銀座通り再整備によるポテンシャル発揮に期待する
- ✓日常的に行ける場所であれば、お金をかけず楽しめる場所がいい

銀座通りの整備検討の方針

至一宮駅

至ラウンドアバウト



道路を通行止めにすることなく、社会実験時と同規模のまとまった空間を創出



沿道の滲みだしのイメージ(サンキタ通り)



新虎通り(東京都港区) 人口:26.6万人

オープンカフェ



ランチタイムキッチンカー(毎週木曜)



道路内建築



移動式遊び場(ストリートマルシェなど期間限定)



出典:新虎通りエリアマネジメント

池袋駅東口グリーン大通り(東京都豊島区)

人口:29.2万人
駅乗降者数:23万8千人/日(池袋駅)

居場所づくりとして常設化に向けたファニチャーの社会実験



IKEBUSバス停前のファニチャー



出典:IKEBUKURO LIVING LOOP

マーケットの開催



キッチンカー



サンキタ通り(兵庫県神戸市)

人口:150万人

駅乗降者数:17.5万人/日(三宮駅)
20.7万人/日(神戸三宮駅)
22.0万人/日(三ノ宮駅)

整備前のサンキタ通り



再整備後のサンキタ通り(昼)



出典:神戸市

サンキタ通りと合わせて再整備されたサンキタ広場



再整備後のサンキタ通り(夜)



花園町通り(愛媛県松山市)

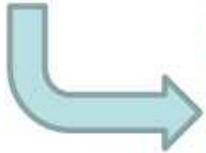
人口:500,231人

駅乗降者数:27,175人/日(松山市駅) ※路面電車 松山市駅を含まない

- 6車線あった道路を2車線に減らし、歩道を拡幅
- にぎわいと交流を生む「広場を備えた道路」をコンセプトとして、道路空間の再配分、シンボルロードとしてふさわしい景観整備、賑わい交流の場づくりを行っている



整備前



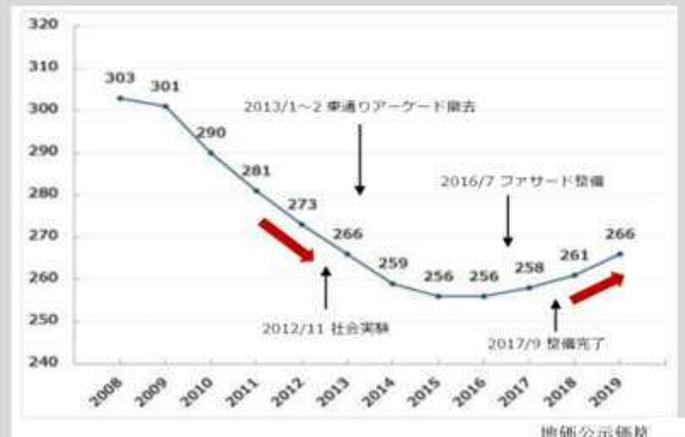
整備後



歩行者数の変化



地価の変化



大手前通り(兵庫県姫路市)

人口:52.6万人
駅乗降者数:9万7千人/日(姫路駅) ※新幹線含む

- 駅前をトランジットモール化するとともに、それに続く大手前通りに植栽やウッドデッキを整備し、買い物や食事を楽しんだり、ベンチで休憩したり出来る場所へと再整備



トランジットモール化



くつろぎの場の提供やにぎわいづくりに向けた社会実験

出典:国土交通省「ウォーカブルなまちづくり」

駅周辺の商業地 地価公示価格

○120万円/㎡ (H30)

⇒ **150万円/㎡** (H31)

※変動率: **25%**上昇

(地方圏商業地で全国7位)

※H31地価公示 鑑定評価員のコメント等

姫路駅周辺では、駅前広場や歩道などが整備され利便性が向上し、姫路城を中心とした観光による賑わいの高まりもあいまって、店舗・ホテル等の需要が強く、地価が上昇している。

駅周辺の商業床面積

○約83ha (H20)

⇒ **約85ha** (H25)

神門通り(島根県出雲市)

人口:17.3万人



出典:島根県「神門通りの道づくり」

まとまった歩行者空間の整備と活用に向けた検討課題について

■空間のあり方や緑の配置

- ✓人が滞在できる空間の整備が必要
- ✓夏の暑い時期にも歩きやすく滞在しやすくするためには緑や木陰など快適性向上が必要
- ✓ムクドリなどの鳥害に配慮した緑の配置が必要

■空間活用のルール作りと運営の担い手

- ✓音やごみの管理など生活者にも配慮したルールづくり
- ✓誰がどのようにルールの運用や管理などを行うか

3. 千歳通りの交差方法の検討方針

- ✓千歳通りは遮断しないでほしい、分断のデメリットは非常に大きいことを認識してほしい
- ✓ペDESTリアンデッキをつくったり、地下駐車場を道路にすることも考えられるのでは
- ✓千歳通りの通行止めは駅西への影響もあるのではないか
- ✓国道や県道だけでなく、生活道路への交通影響も検証してほしい
- ✓交通問題がなく、それが民意であれば良いと思う。ただし、千歳通り沿いの事業者や住民の声を踏まえて検討してほしい

前回お示ししたデザイン懇談会アイデア案



デザイン懇談会アイデア案に関する事例

姫路駅



写真: Satoshi Inenaga

なんば駅



出典: なんばひろば改造計画

上野駅



出典: 建設コンサルタンツ協会, 協会誌293号, P37

ロッテルダム中央駅

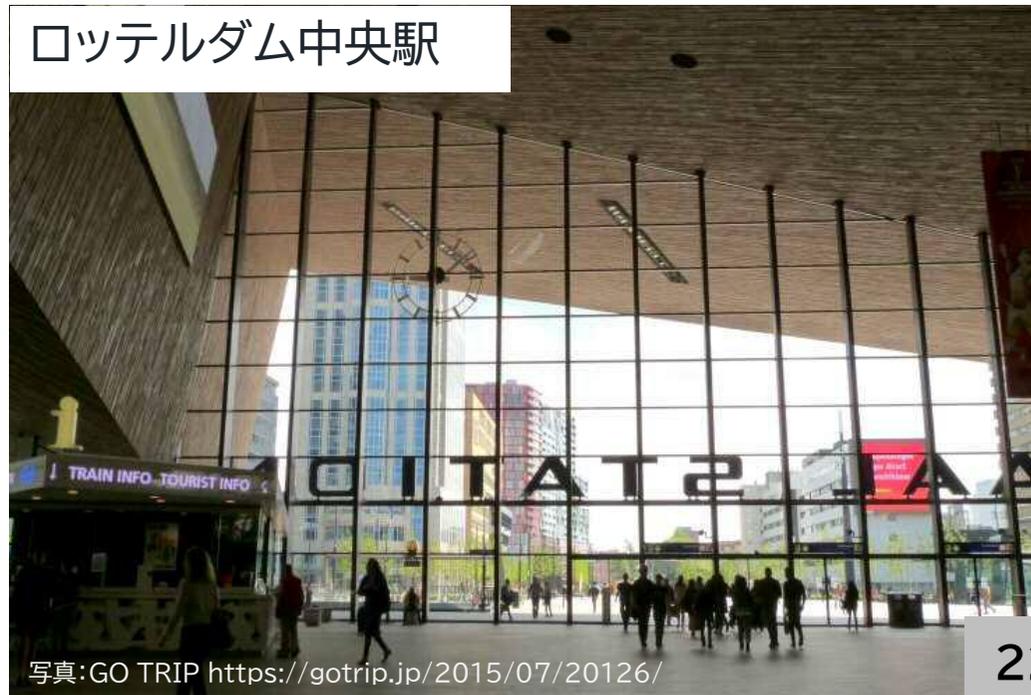


写真: GO TRIP <https://gotrip.jp/2015/07/20126/>

①千歳通りの交差方法の比較検討

案1 デザイン懇談会アイデア案

駅—銀座通りの歩行者動線をフラットにつなぎ、自動車通行は通行止めにする案

案2

駅—銀座通りの歩行者動線をフラットにつなぎ、自動車は地下駐車場を通行する案

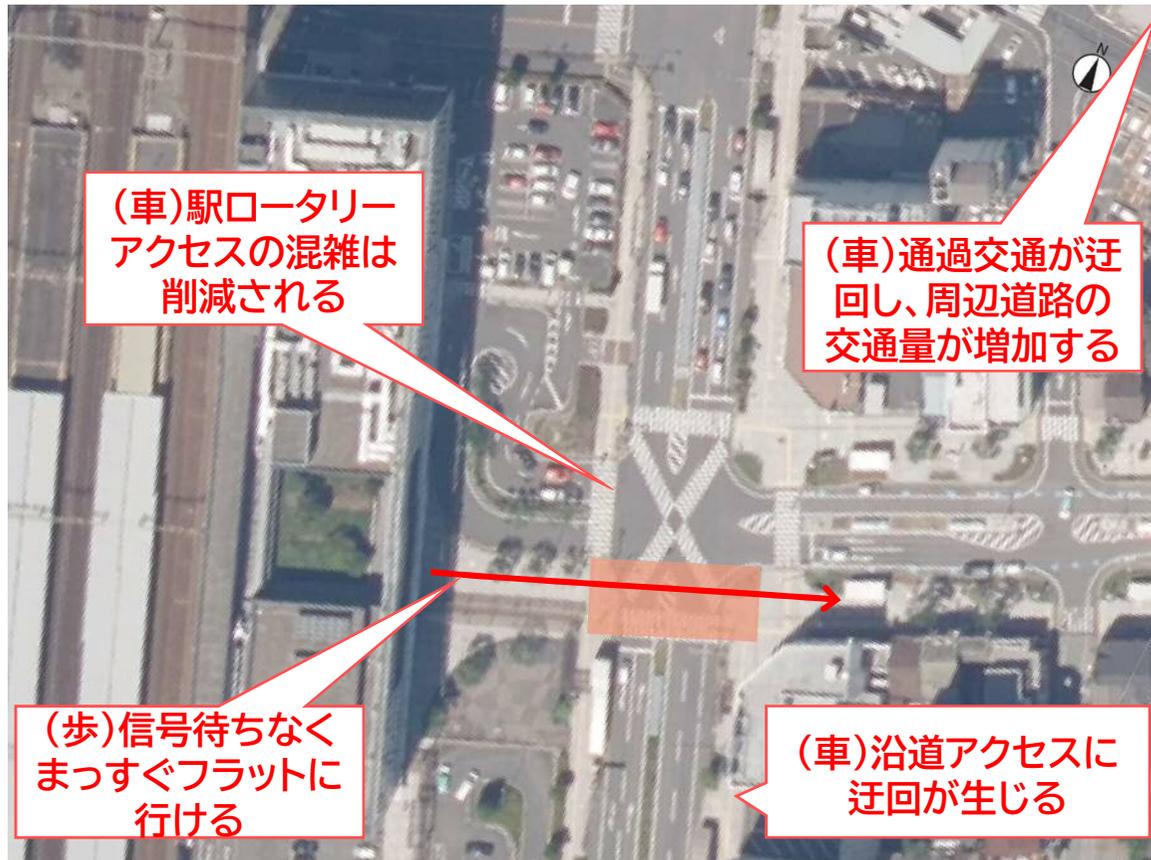
案3

駅—銀座通りをペDESTリアンデッキにつなぎ、自動車通行は現状通り確保する案

案4

駅—銀座通りの歩行者動線を地下につなぎ、自動車通行は現状通り確保する案

案1 千歳通りを車両通行止めにし、歩行者動線をフラットにつなぐ



【歩行者動線】

- 信号待ちがなくなり、駅から銀座通りや沿道施設へのアクセス性が向上

【自動車交通】

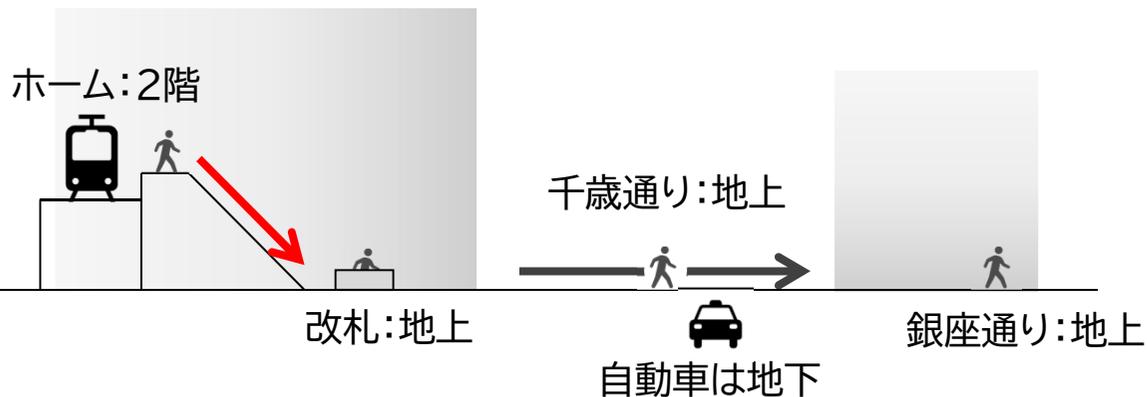
- 通過交通※がなくなり、駅アクセス混雑が解消
- 通過交通が迂回し、周辺道路の交通量が増加する
- 沿道アクセスに迂回が生じる

※通過交通:この地域に用事がない人が通り抜ける交通

【実現性】

- 構造的な課題はなく、事業費は小さい

案2 駅—銀座通りの歩行者動線をフラットにつなぎ 自動車は地下駐車場を通行

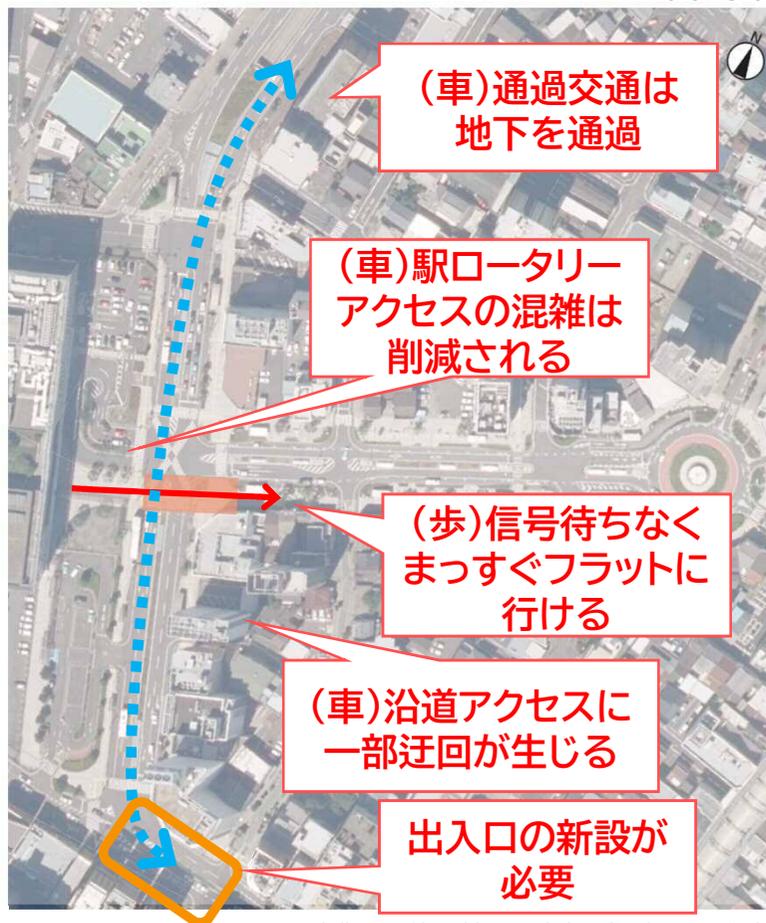


【歩行者動線】

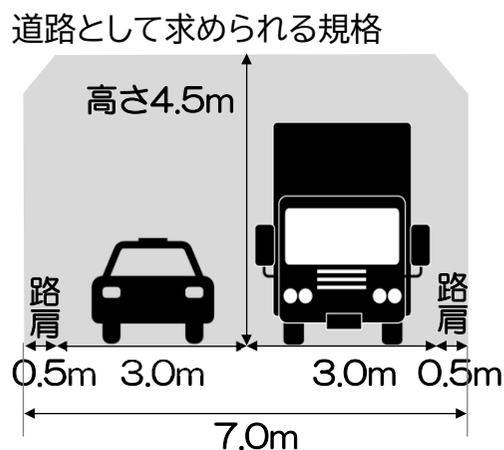
- 信号待ちがなくなり、駅から銀座通りや沿道施設へのアクセス性が向上

【自動車交通】

- 通過交通がなくなり、駅アクセス混雑は解消
- 沿道アクセスに一部迂回が生じる
- 地下駐車場の駐車場スペースが減少する



出典:国土地理院撮影の空中写真を加工して作成



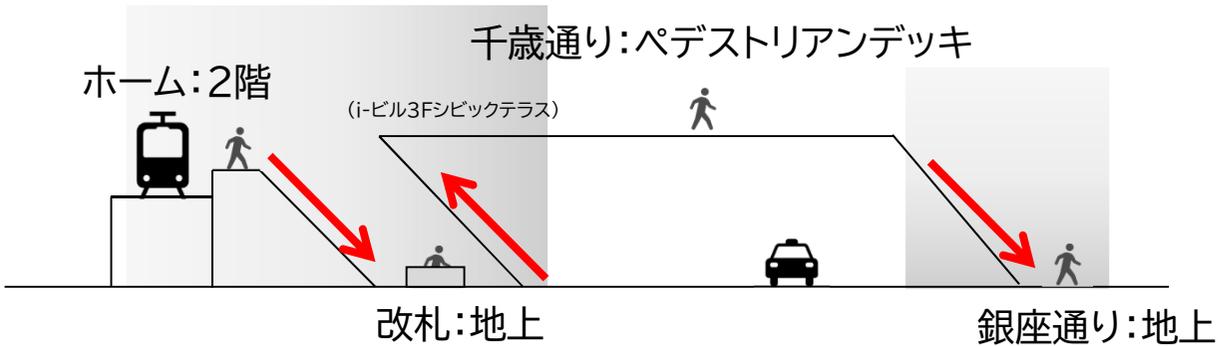
現在の地下駐車場



【実現性】

- 既存の構造では道路構造令を満みたさない(幅、高さなど)
- 出入口の改修・新設だけでなく、大規模改修が必要であり、事業費は非常に大きい

案3 駅—銀座通りの歩行者をペデストリアンデッキでつなぐ



【歩行者動線】

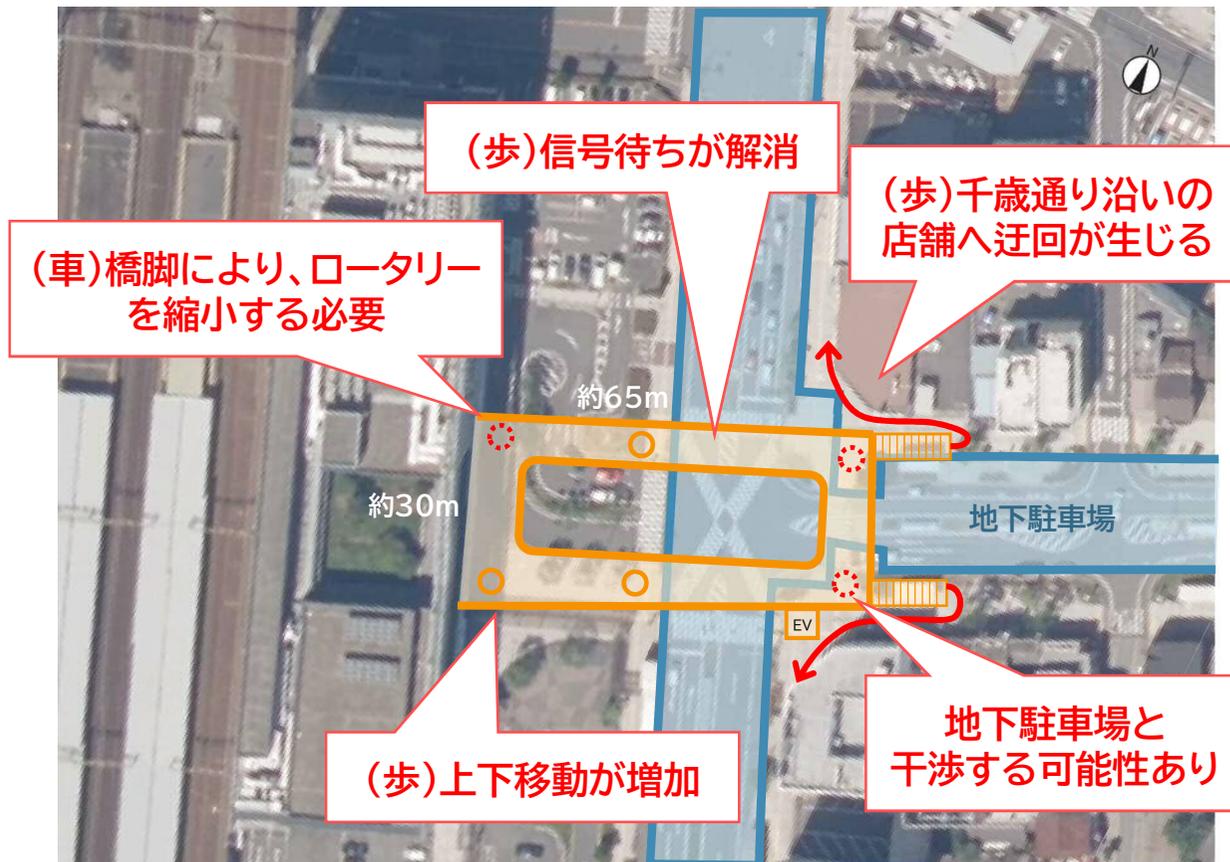
- 駅ホームから銀座通りの間の歩行距離・上下移動回数が増える
- 沿道施設へのアクセスに迂回が生じる
- 橋脚等の障害物が増える

【自動車交通】

- 通過交通は現状とほぼ変わらない
- 駅ロータリー(送迎スペース)が縮小し、交差点が混雑する可能性

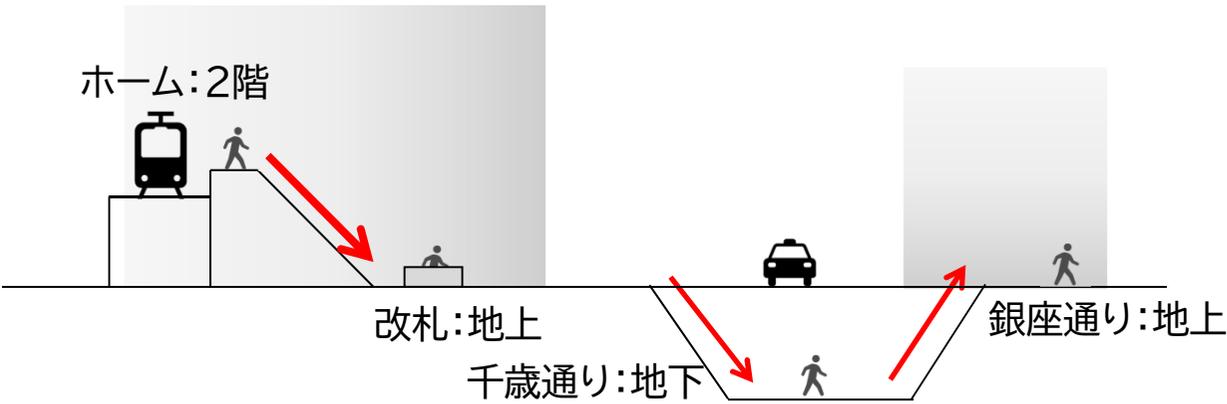
【実現性】

- 地下駐車場の構造物との干渉が生じる可能性
- 事業費が大きい



出典:国土地理院撮影の空中写真を加工して作成

案4 駅—銀座通りの歩行者を地下でつなぐ



出典:国土地理院撮影の空中写真を加工して作成

【歩行者動線】

- 駅ホームから銀座通りの間の歩行距離・上下移動回数が増える
- 沿道施設へのアクセスに迂回が生じる
- 途中に急な坂道がある

【自動車交通】

- 通過交通は現状とほぼ変わらない
- 地下駐車場の駐車スペースが減少する

【実現性】

- 地下横断歩道として道路構造令を満たさない
- 地下街とする場合、建築基準法を満たさない
- 改修する場合、事業費が非常に大きい

②千歳通りの通行止めによる周辺道路への影響(案1)

千歳通り通行止め時に想定される交通量の変化

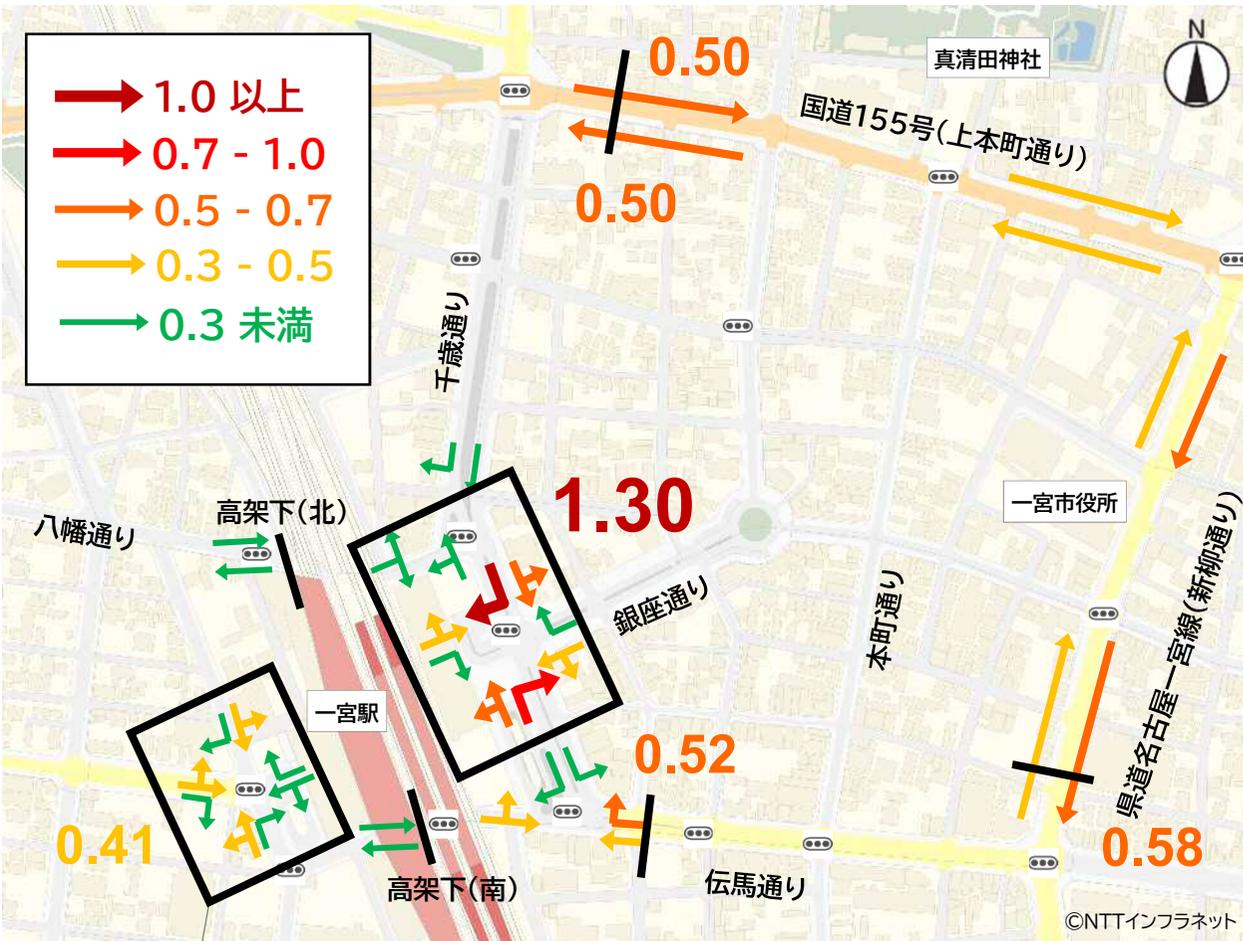


迂回ルート想定が困難なため、最も厳しい条件として、高架下から東口駅前方面に向かう迂回交通がすべて駅前(南側断面)を通行すると想定

②千歳通りの通行止めによる周辺道路への影響(案1)

現状の交通容量比※

※交通容量比とは、道路がどれだけの車を効率的に流せるかを示す指標で、「イチ」を超えると渋滞が発生していることを表す



再編時の交通容量比の変化

	現状	再編
東口駅前交差点	1.30	0.24
伝馬通り	0.52	0.27
国道155号	0.50	0.64
県道名古屋一宮線	0.58	0.65
高架下(北)	0.36	0.39
高架下(南)	0.35	0.33
西口駅前交差点	0.41	0.58

交通量調査日:2023年10月13日(金)晴れ

方向別最大値

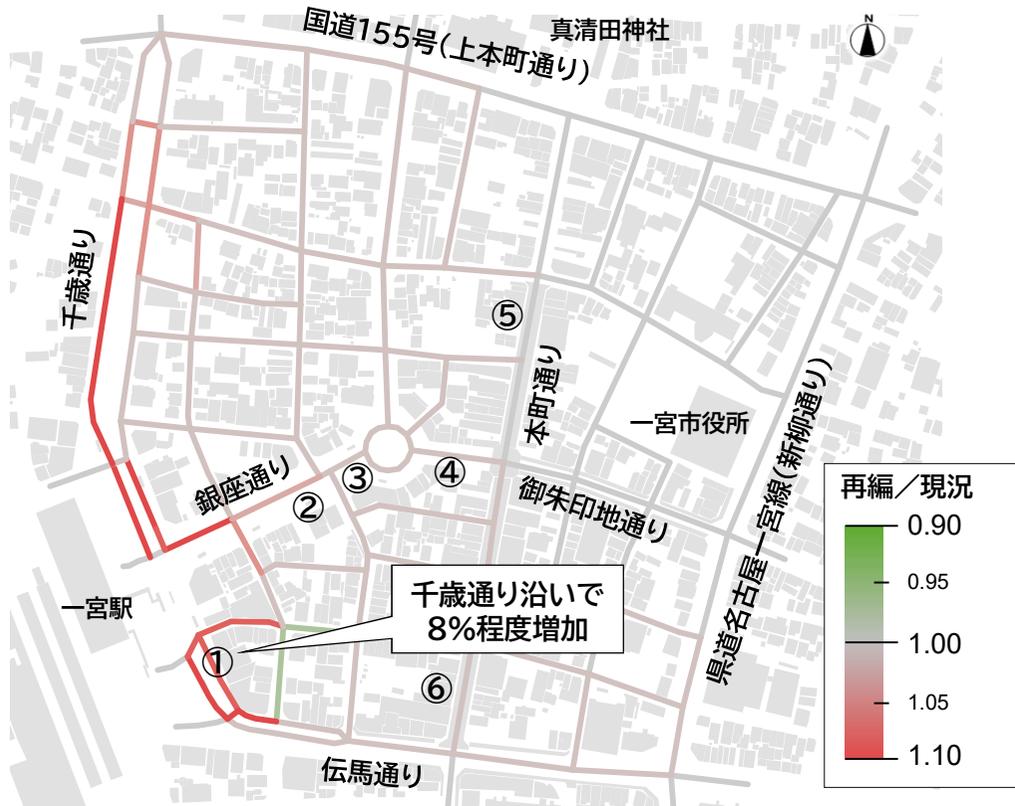
再編時は迂回ルート想定が困難なため、最も厳しい条件として、迂回交通がすべて駅前(南側断面)を通行すると想定

③沿道アクセスへの影響

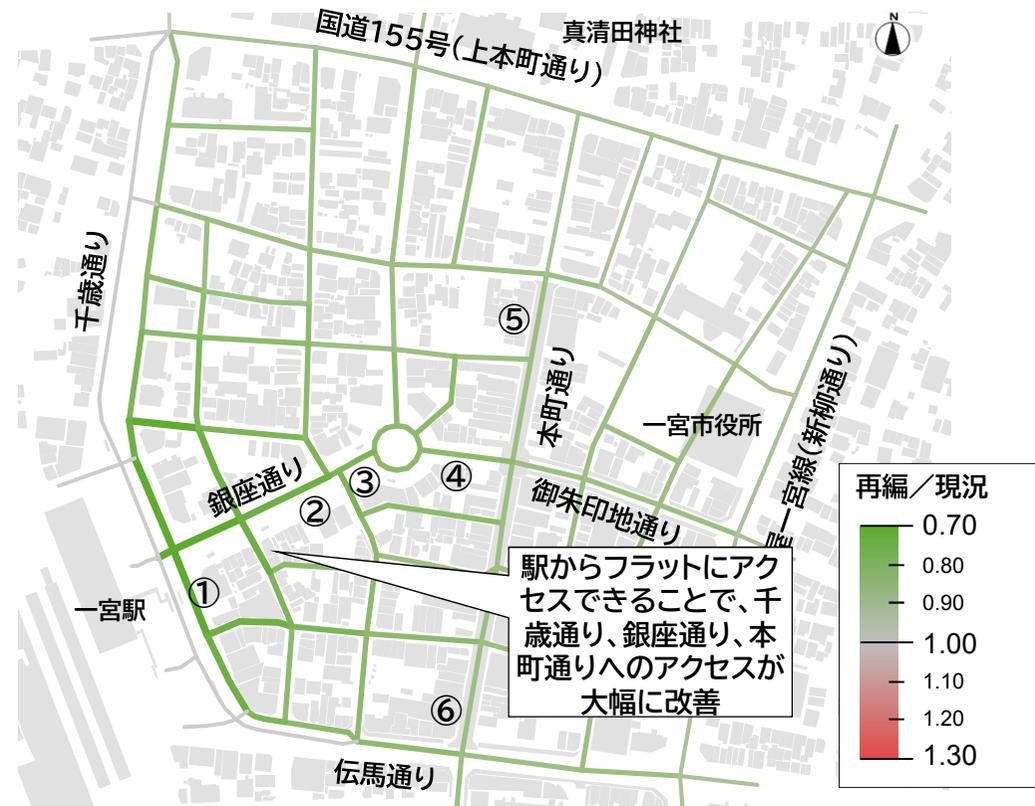
案1 デザイン懇談会アイデア案

駅—銀座通りの歩行者動線をフラットにつなぎ、自動車通行は通行止めにする案

地区外から自動車での沿道アクセス時間の変化



駅から徒歩での沿道アクセス時間の変化



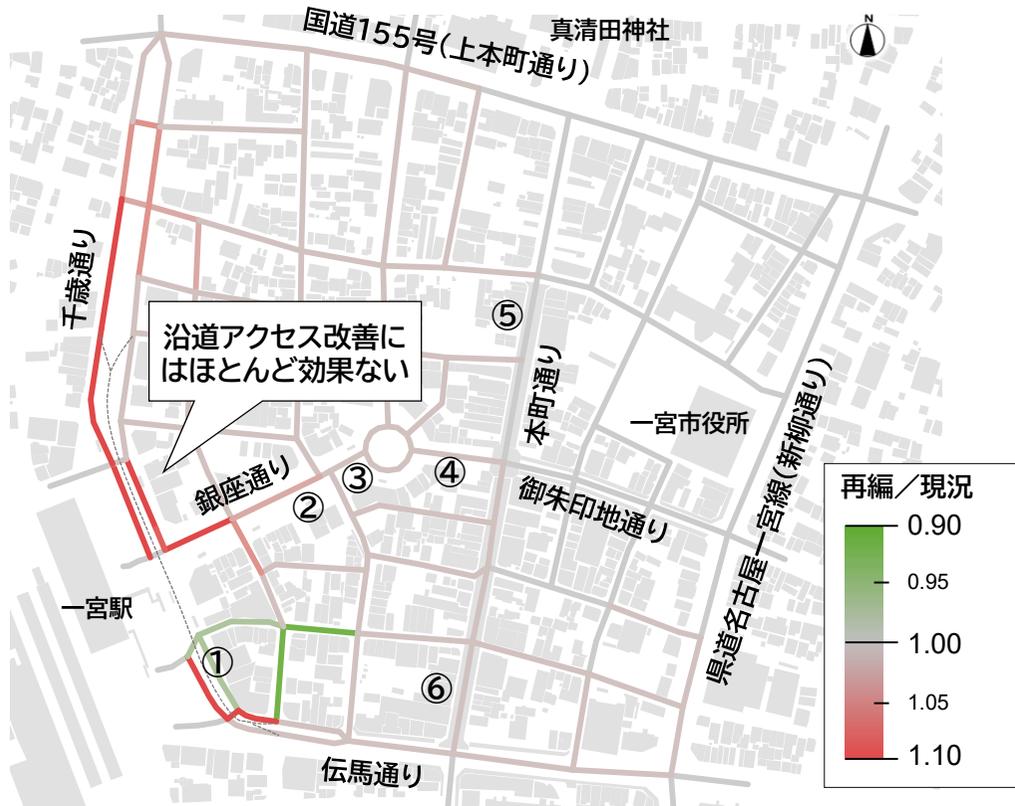
	①千歳通り 南側沿線	②銀座通り (アパム前)	③銀座通り (セブン前)	④ラウンド アバウト東側	⑤本町通り 2丁目沿線	⑥本町通 4丁目沿線
自動車所要時間	8%増	3%増	1%増	1%増	—	1%増
歩行者所要時間	38%減	27%減	21%減	15%減	12%減	12%減

③沿道アクセスへの影響

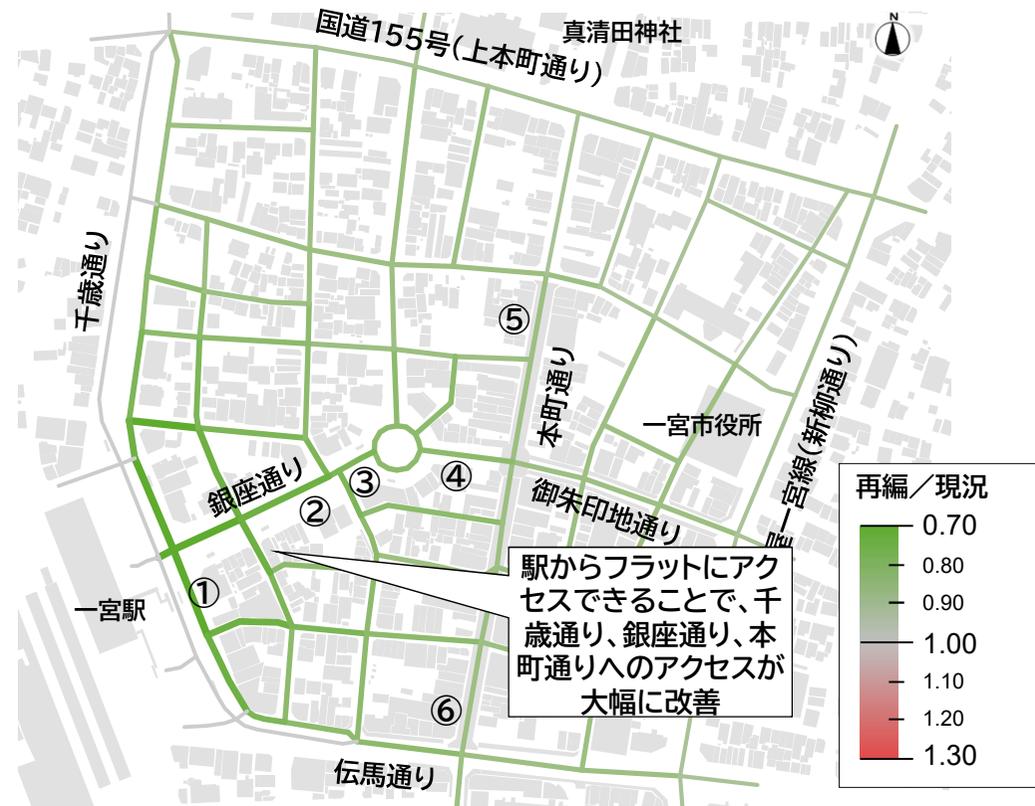
案2

駅—銀座通りの歩行者動線をフラットにつなぎ、自動車は地下駐車場を通行する案

地区外から自動車での沿道アクセス時間の変化



駅から徒歩での沿道アクセス時間の変化



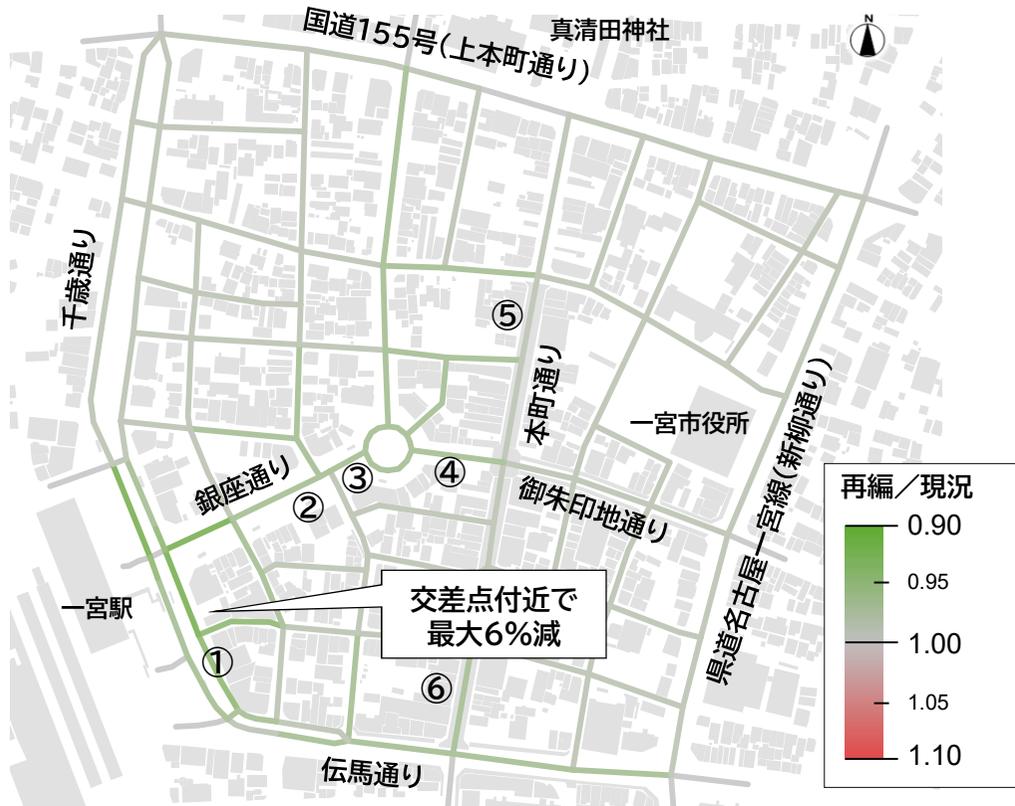
	①千歳通り 南側沿線	②銀座通り (アパム前)	③銀座通り (セブン前)	④ラウンド アバウト東側	⑤本町通り 2丁目沿線	⑥本町通 4丁目沿線
自動車所要時間	4%減	3%増	1%増	1%増	—	1%増
歩行者所要時間	38%減	27%減	21%減	15%減	12%減	12%減

③沿道アクセスへの影響

案3

駅—銀座通りをペデストリアンデッキでつなぎ、自動車通行は現状通り確保する案

地区外から自動車での沿道アクセス時間の変化



駅から徒歩での沿道アクセス時間の変化



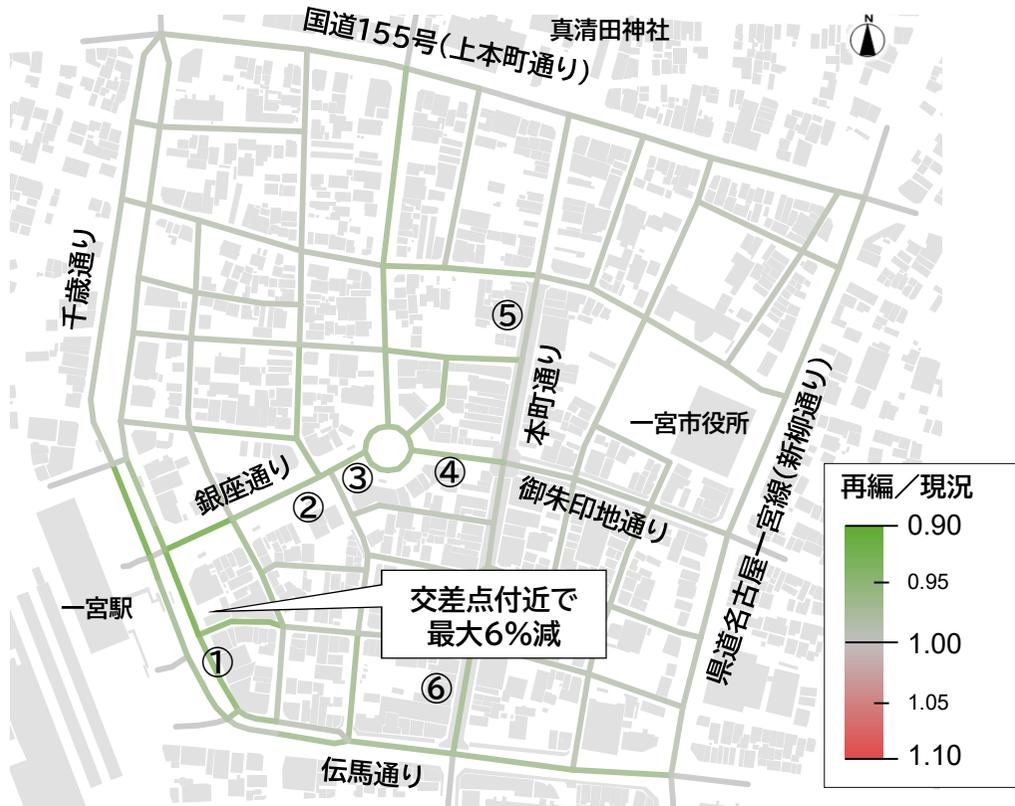
	①千歳通り 南側沿線	②銀座通り (アパム前)	③銀座通り (セブン前)	④ラウンド アバウト東側	⑤本町通り 2丁目沿線	⑥本町通 4丁目沿線
自動車所要時間	6%減	4%減	2%減	2%減	1%減	2%減
歩行者所要時間	7%減	5%減	4%減	3%減	2%減	2%減

③沿道アクセスへの影響

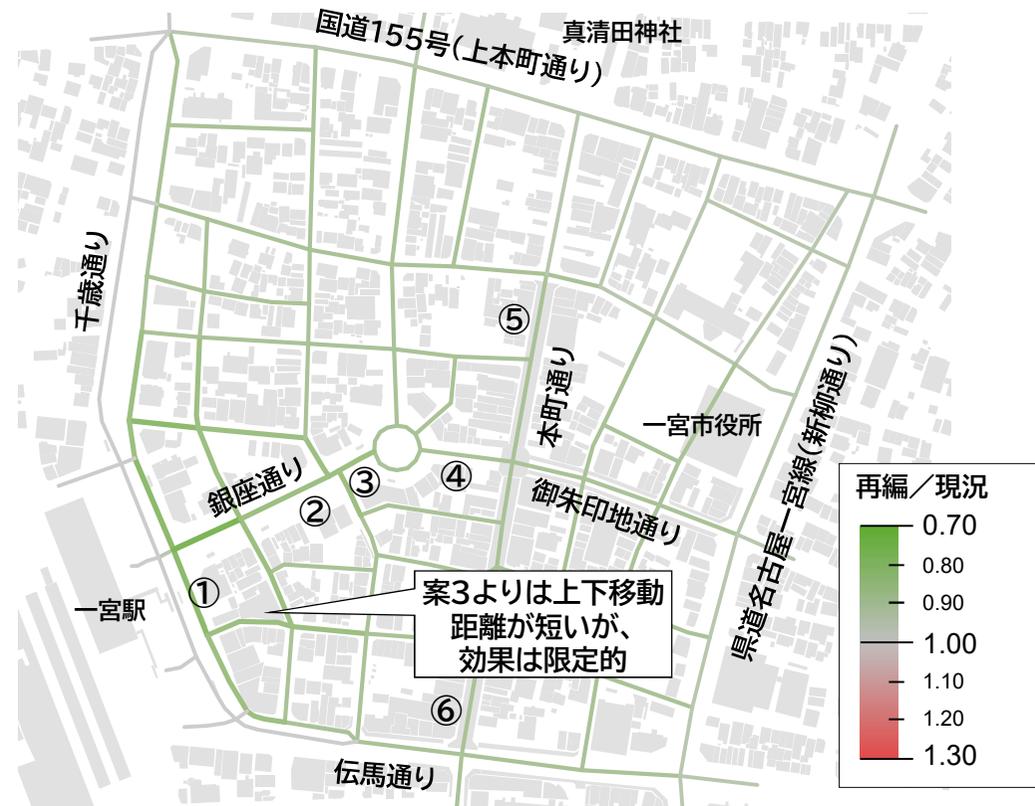
案4

駅—銀座通りの歩行者動線を地下でつなぎ、自動車通行は現状通り確保する案

地区外から自動車での沿道アクセス時間の変化



駅から徒歩での沿道アクセス時間の変化



	①千歳通り 南側沿線	②銀座通り (アパム前)	③銀座通り (セブン前)	④ラウンド アバウト東側	⑤本町通り 2丁目沿線	⑥本町通 4丁目沿線
自動車所要時間	6%減	4%減	2%減	2%減	1%減	2%減
歩行者所要時間	21%減	13%減	10%減	8%減	6%減	6%減

千歳通りの交差方法の比較

案1 駅—銀座通りの歩行者動線をフラットにつなぎ、自動車通行は通行止めにする案

歩行者	銀座通りや沿道施設へのアクセス性が向上
自動車	駅アクセスの混雑が改善 通過交通・沿道アクセスに迂回が生じる
実現性	構造物の新設・改修は必要なく 事業費は小さい

案2 駅—銀座通りの歩行者動線をフラットにつなぎ、自動車は地下駐車場を通行する案

歩行者	銀座通りや沿道施設へのアクセス性が向上
自動車	駅アクセスの混雑が改善 通過交通・沿道アクセスに迂回が生じる 地下駐車場の駐車スペースが減少する
実現性	地下駐車場の大規模改修の必要があり 事業費が非常に大きい

案3 駅—銀座通りをペDESTリアンデッキでつなぎ、自動車通行は現状通り確保する案

歩行者	上下移動・移動距離が増えるため、効果はほとんどない
自動車	通過・アクセスは現状とあまり変わらない 駅ロータリーの駐車スペースが減少する
実現性	地下駐車場と干渉する可能性がある 事業費が大きい

案4 駅—銀座通りの歩行者動線を地下でつなぎ、自動車通行は現状通り確保する案

歩行者	上下移動・移動距離が増えるため、効果は小さい
自動車	通過・アクセスは現状とあまり変わらない 地下駐車場の駐車スペースが減少する
実現性	地下駐車場の大規模改修の必要があり 事業費が非常に大きい

4. ラウンドアバウトの検討方針

- ✓ラウンドアバウト(ロータリー)はシンボルとして残したい
- ✓地下駐車場の出入口(入口)はなくさないでほしい

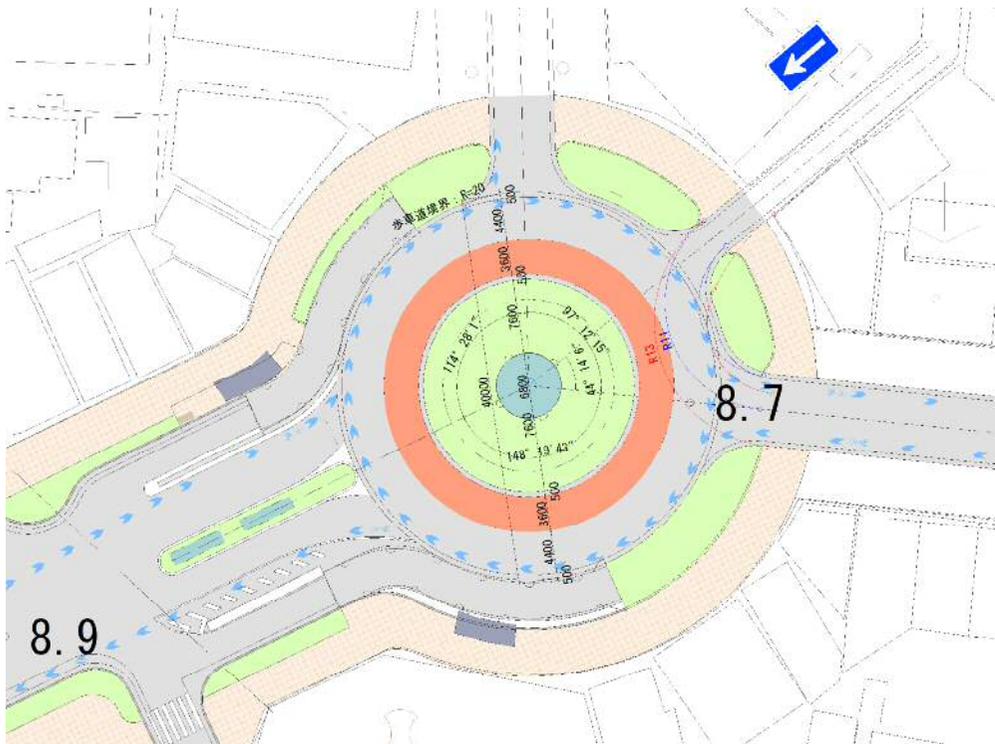
ラウンドアバウトの整備の経緯

[形状]

- ・外径(車道部の直径) : 40m
- ・環道幅員 : 4.4m
- ・接続道路数 : 4枝(1方向は一方通行)
- ・車線数 : 1車線

[整備の経緯]

- ・戦災復興土地区画整理事業(S22年度~)により設置
- ・銀座通公共駐車場の整備(S50年完成)
- ・シンボルロード整備事業(H6~10年度)による整備
- ・駅前シンボルロード改良事業(R1~2年度)を経て現在の姿



1946年(昭和21年)



1961年(昭和36年)

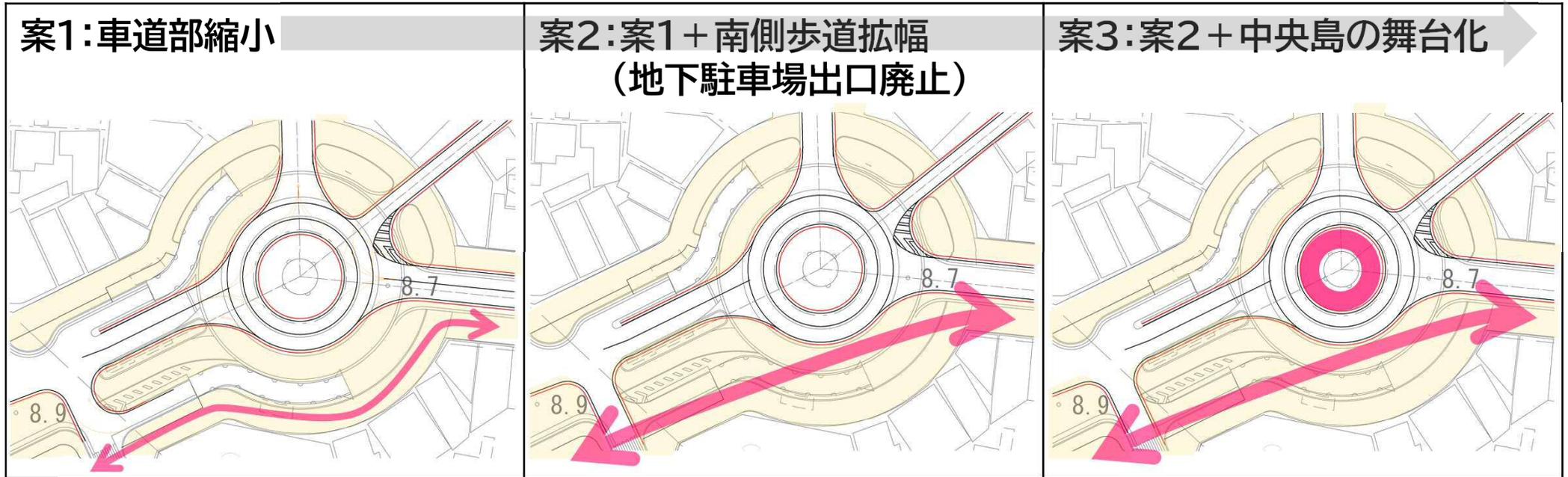


前回お示したデザイン懇談会アイデア案



至 真清田神社

ラウンドアバウト部の改良パターンの検討



※銀座通りの車道は双方向通行・北寄せ案をベースに作成

【メリット】

- ・ラウンドアバウトの車両動線を維持し、歩道空間の拡大が可能

【デメリット】

- ・駐車場出口が歩行者空間を分断
- ・セミトレーラー車の通行ができない

【メリット】

- ・ラウンドアバウトの車両動線を維持し、歩道空間の大幅な拡大が可能
- ・まっすぐの歩行動線が確保可能
- ・歩行者動線から本町商店街入口の視認性が向上

【デメリット】

- ・地下駐車場出口の廃止が必要
- ・セミトレーラー車の通行ができない

【メリット】

- (案2に加え)
- ・イベント時等に円形舞台(ステージ)として活用することができ、ラウンドアバウトの象徴性を維持

【デメリット】

- (案2に加え)
- ・事業費が増大

5. その他の整備検討方針

- ✓ 駅への多様なアクセス方法(自動車、公共交通、自転車)を検討してほしい。
- ✓ 子どもがいると車での移動が安心。シャトルバスや駐車場割引等来やすくしてほしい。
- ✓ 夜、駅周辺が暗く、安心して出歩けない。子どもは近くても車で送迎が必要になる

5. その他の整備検討方針

■ 駅周辺地区へのアクセス方法

- ✓ 公共交通の利便性改善
- ✓ 自動車駐車場の適正配置
- ✓ 自転車の走行環境や駐輪場



関連する計画や交通事業者等とも連携しながら、多様な交通手段でのアクセスや回遊性の向上に向けた交通施策を引き続き検討

■ 詳細なデザイン検討

- ✓ 幅員構成
- ✓ 照明
- ✓ 緑やベンチ等の配置
- ✓ 舗装
- ✓ 交通安全対策 等



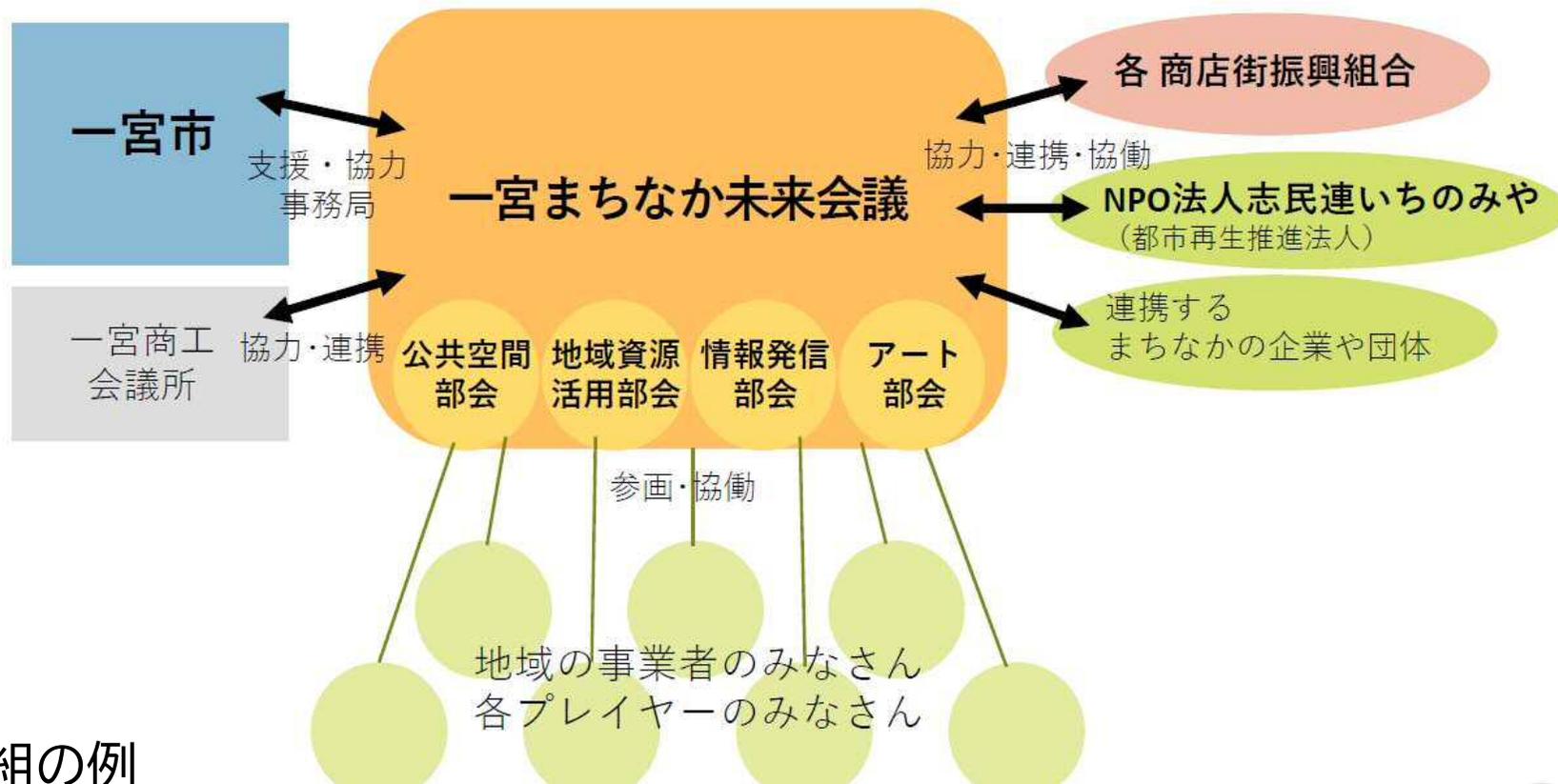
大きな方向性が決まったのちに皆さまとの議論を行いながらしっかりと検討

6. プロジェクト全体の取組状況

- ✓ 駅西や本町通りを含め、エリア全体でどうしていくか
- ✓ ハード面の整備は良いことだが、それよりもソフト面の方が重要では
- ✓ 周辺で買物して暮らせる環境が必要

①一宮まちなか未来会議の取り組み

ビジョンの実現に向けた取組体制



関連する取組の例



②本町通りでの取り組み

この秋冬、ホンマチはいつもとちがう



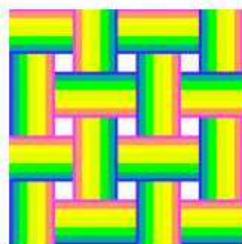
一宮市本町商店街の将来イメージスケッチ※「一宮まちなか未来ビジョン」より Illustration: 山下ぼたる

まちなかウォーカブル推進事業

ホンマチ チャレンジ 2024

HONMACHI Challenge 2024

10/1(火)～1/31(金)



商店街店舗の店先の道路上を活用して、テーブルやイス、ワゴンを並べたり、ときには遊び場や緑をつくったり、楽しく居心地のよい歩きたくなる環境をめざして期間限定の取り組みをします。期間中に少しずつバージョンアップしていくので、いつもとちがう本町商店街を楽しみながら体験してください！



最新情報は
Instagramで

共催：一宮まちなか未来会議 一宮市本町商店街

ウェブサイト: <https://machinaka.net>
問い合わせ: info.iwspd@gmail.com

商店街店舗の店先の道路上を活用し、テーブルやイス、ワゴンを並べたり、ときには遊び場や緑をつくったり、楽しく居心地のよい歩きたくなる環境を目指した期間限定の取り組みを実施中



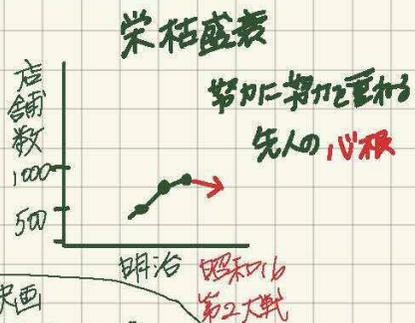
②本町通りでの取り組み

一宮ウォークアブル空間デザインプロジェクト まちなかを考える シンポジウム ④

1 話題提供



本町通りとしての歴史



ぜひ観て! 映画『BISHUの世界でいちばん優しい眼』

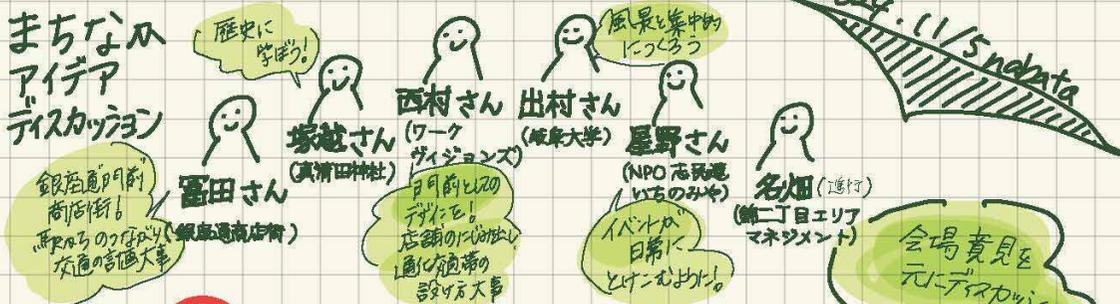


藤森さん (NPO志保地 いるのみや)

ポイント・キーワード 課題とこれら

- おま 日頃から店ポの活気
 - チャイナビザ新レイン田値
 - 歩行者がいつか歩きたい道
 - アケビやアケビ(未街着)
 - ウォークアブル
 - 歴史文化
- 課題
 - イベント → 日常
 - 空店舗活用は つばなみ
 - 放置駐輪
 - 溝に空門や縁が少ない
 - 本町通り沿いの...

2 まちなかアイデア ディスカッション



まとめ

- 子 地 或一帯で取り組んたい!
- ニはくといい連携できるは3つあり
- 参道としてのつばなみを見える化する
 - 日 神前幕
 - 日 鳥居
 - 日 本町本町商店街 銀座本町商店街
- 情報・メディア → 全国にいき一宮市民
- 若者の活躍
- 「やろう」といふところから、やり始める!
- 3ヶ月、まだ形がある、やると合法にも
- 集中的に盛り上げる → 風景をつくる
- クラフトフェアやワークショップは可能性の見え風景
- 連鎖する物語とハードをつくる専断学生
- イベントが日常にとけこむ本町(リゾル)
- 駅 → 銀座 → 本町 → 真細 ハードもソフトも
- 自満できるまちの田値と付?
- モールのいい、スポンジリストのあつり
- 高いは日々に栄えて新しい田の神守り
- 一宮市

2024.11/5 nakata

③まちなかの動き

① 真澄園(お茶／カフェ)

長年、茶葉販売を手掛ける老舗が自社物件を改装しリニューアルし、茶葉販売のほか、カフェを営業



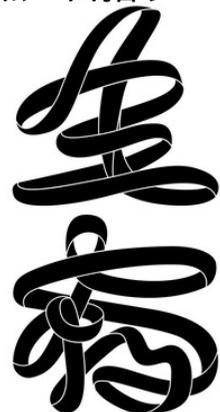
② 菓酒発酵 odd(飲食店)

一宮市内で複数の飲食店を手掛けるHangout coffeeが新しい飲食店を開業



③ Culturalspace生存(ギャラリー)

木曽川町の私設図書館「よみかけ文庫」が本町通りに移転。図書館や映像作品に特化したギャラリーを開設し、若者のカルチャー拠点を目指す



④ JES一宮ビル

日本エコシステム株の本店ビルが建替えられ、1階に店舗・広場・市民ギャラリーを構えた開かれた空間へ



⑤ TORA CAFÉ by c_thought coffee

地元、一宮市で浅煎りコーヒーを広めようと活動してきたc thought coffeeが一宮駅前で店舗を開業



7.意見交換

(1)銀座通りの整備方針

①自動車の通行方法

②まとまった歩行者空間の整備と活用方針

(2)千歳通りの交差方法や進め方

(3)ラウンドアバウトの改修方針

(4)その他