

# 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

2025年1月30日

一宮市 まちづくり部 都市計画課

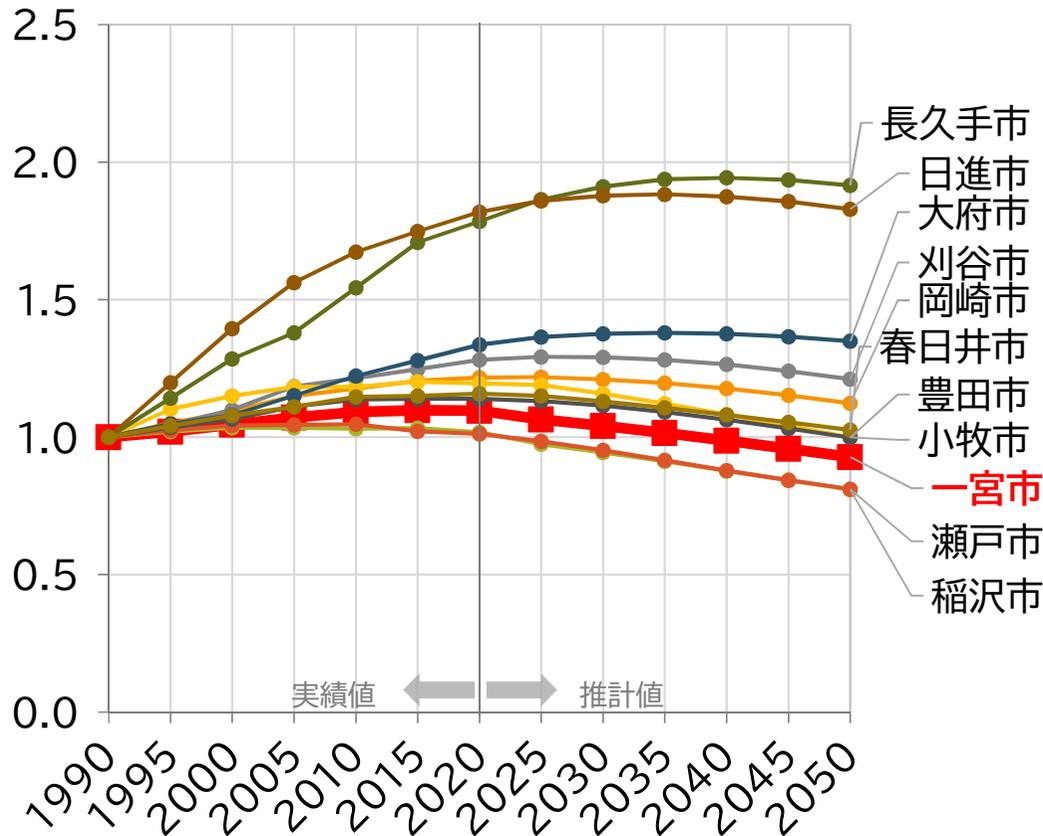
# 本日の内容

1. 前回までの振り返り
2. 銀座通り整備の今後の方針
3. 意見交換

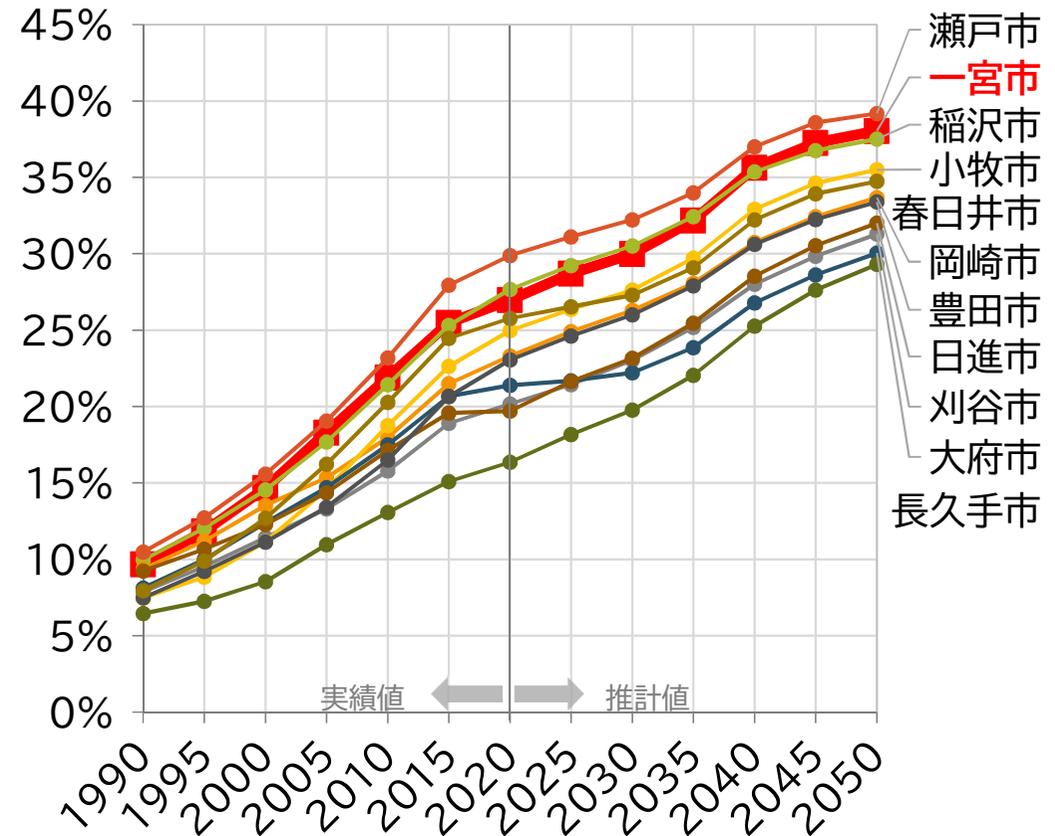
# 人口減少と高齢化の進展

- 一宮市の人口は2012年の38万6千人台をピークに減少傾向に転じている
- さらに、周辺市より速いペースでの人口減少・高齢化の進展が予測されている
- こうした影響は税収の減少や福祉費の増加にも影響し、今後様々な行政サービスの維持や向上を困難にする要因にもなるため、都市の競争力を高め、選ばれる一宮市にしていく必要

人口推移(1990年を1とした場合)



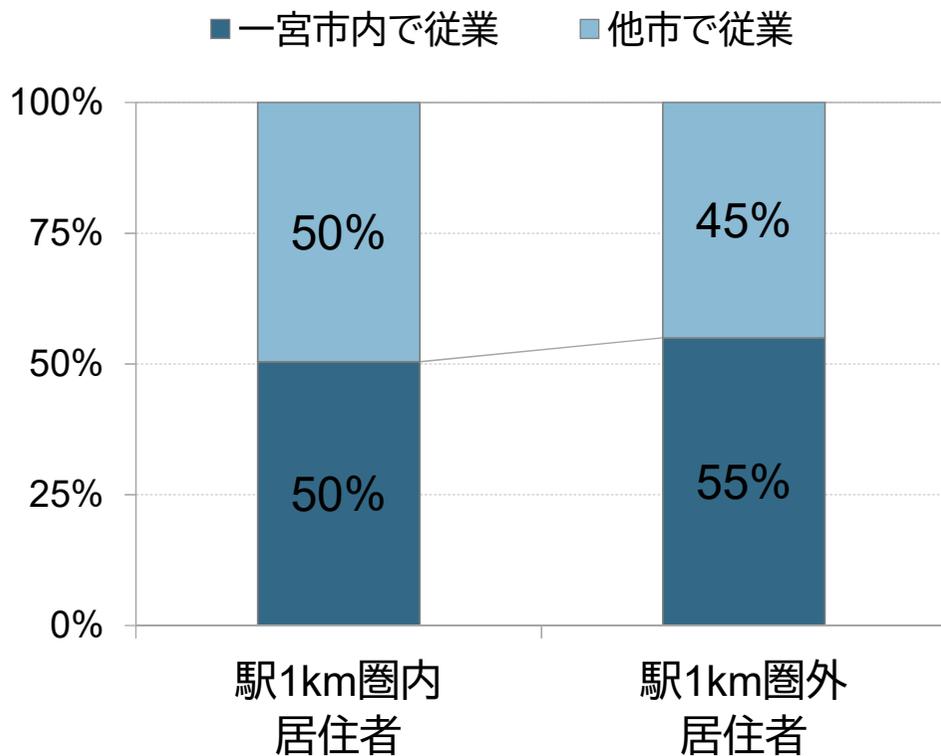
高齢化率



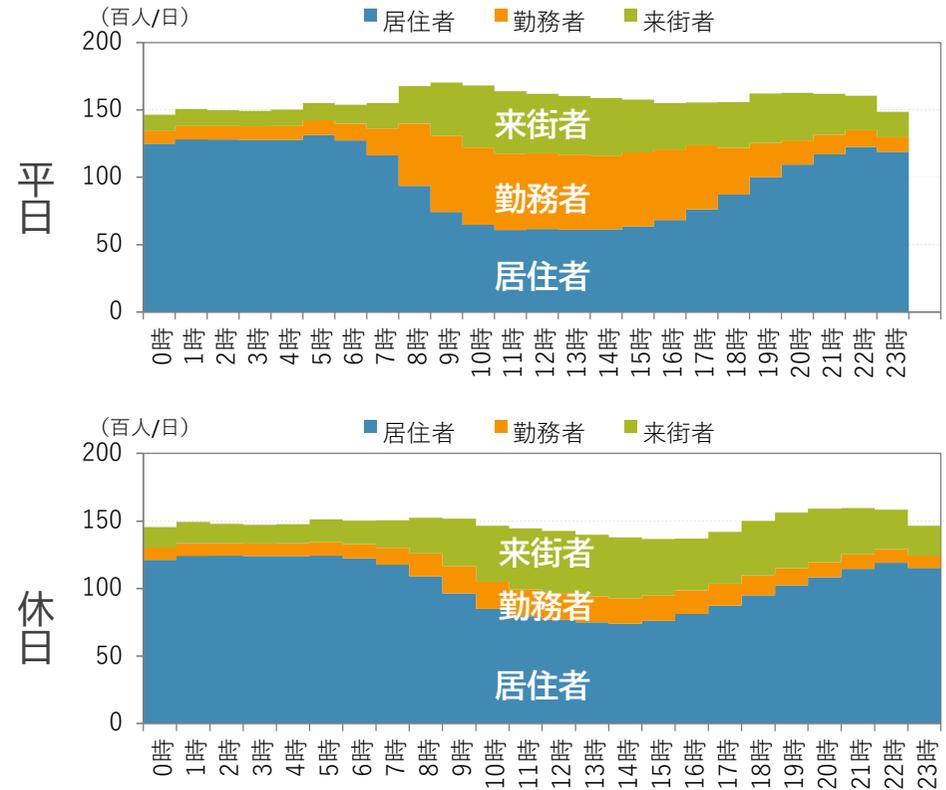
# 少ない昼間人口

- 一宮市民の働く場は市外が半数を占めており、特に一宮駅に近い人ほど市外の割合が大きい
- 駅周辺であっても、日中に滞在している人が少なく(夜間と同じ程度)、ベッドタウンとなっている
- 経済活動を市外の企業に依存している率が高く、また市民の消費活動も市外へ流出している状況は 市内事業者の機会損失と市民の身近な生活サービス低下の悪循環を招く

駅周辺及び市内居住者の市内外従業地割合



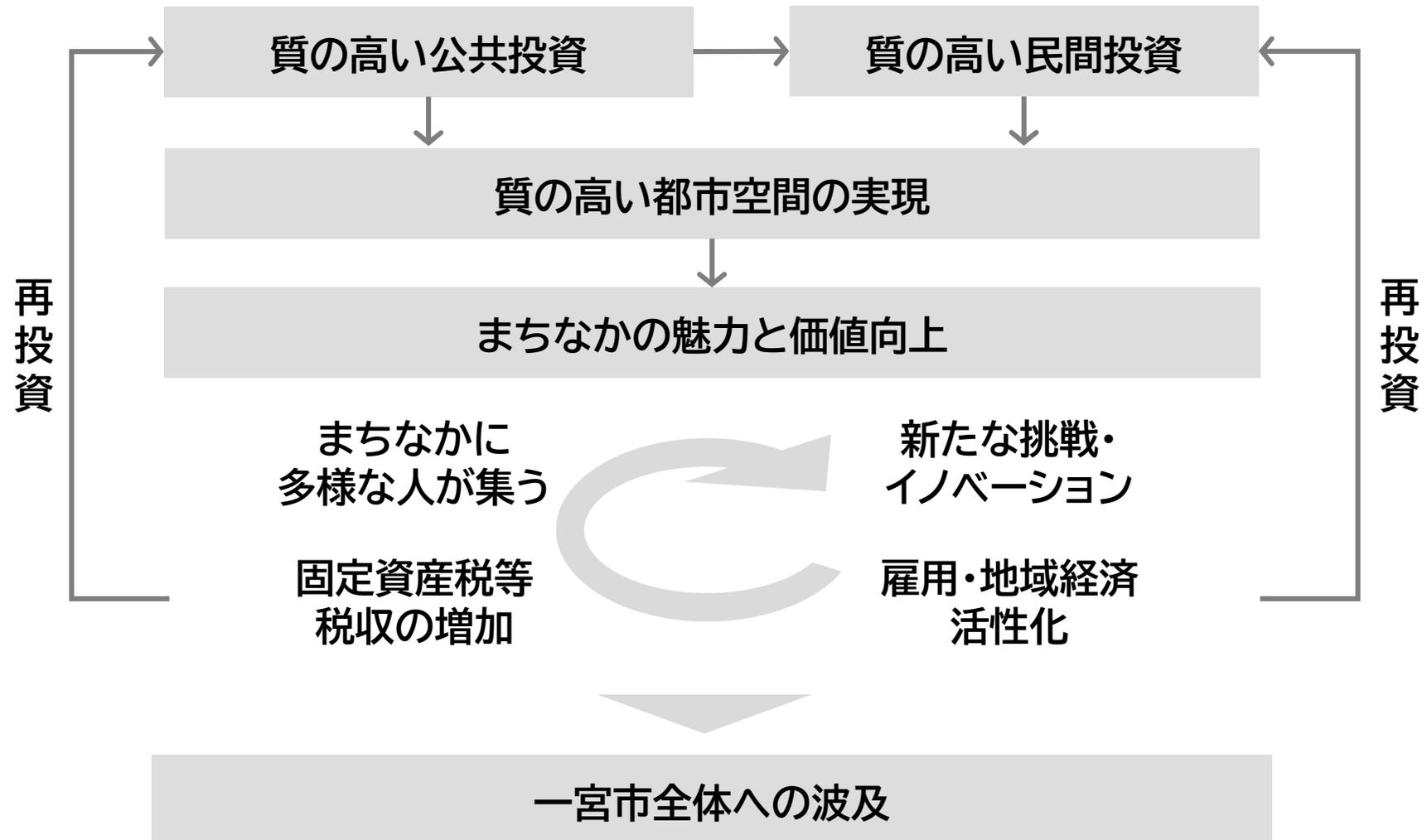
駅1km圏内の時間帯別滞在人口(2019年)



※居住者: 駅1km圏内の居住者  
 勤務者: 駅1km圏内の勤務者  
 来街者: 駅1km圏外の居住者(駅1km圏内勤務者除く)  
 ※ 20歳以上の人のうち、60分以上滞在した人を推定

# 本プロジェクトが目指す姿

- すでに多くの人が行き交う一宮駅周辺地区において、多くの市民や来訪者に足を止めてもらい、暮らしを営んでもらう、挑戦をしてもらう、そしてその先に、一宮市で住み、仕事をつくってもらう
- 更なる地区への再投資により市全体の暮らしや経済に波及効果を生み出す好循環を創りだすことを目指す



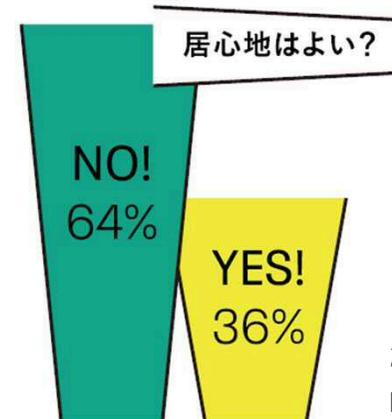
# 本プロジェクトが目指す姿

- 当プロジェクト開始前の2020年度の市政アンケートでは、賑わいや親しみ、居心地の良さを感じている市民も過半数に満たず、危機的な状況

銀座通りの昼間



本町通りの昼間



2023年度には、  
NO:52% YES:46%に改善

2020(R2)~

一宮駅周辺において、人が主役となれるよう居心地が良く歩きたくなる空間づくりを民間と行政が一緒になって取り組む一宮市ウォーカブル空間デザインプロジェクトを始動

多様な民間の活動の巻き込みによるまちなかのポテンシャルの発揮



滞在性の向上が人通りを生む



※イベント的な賑わいではなく、日常の暮らしの豊かさの向上を目指す

# 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

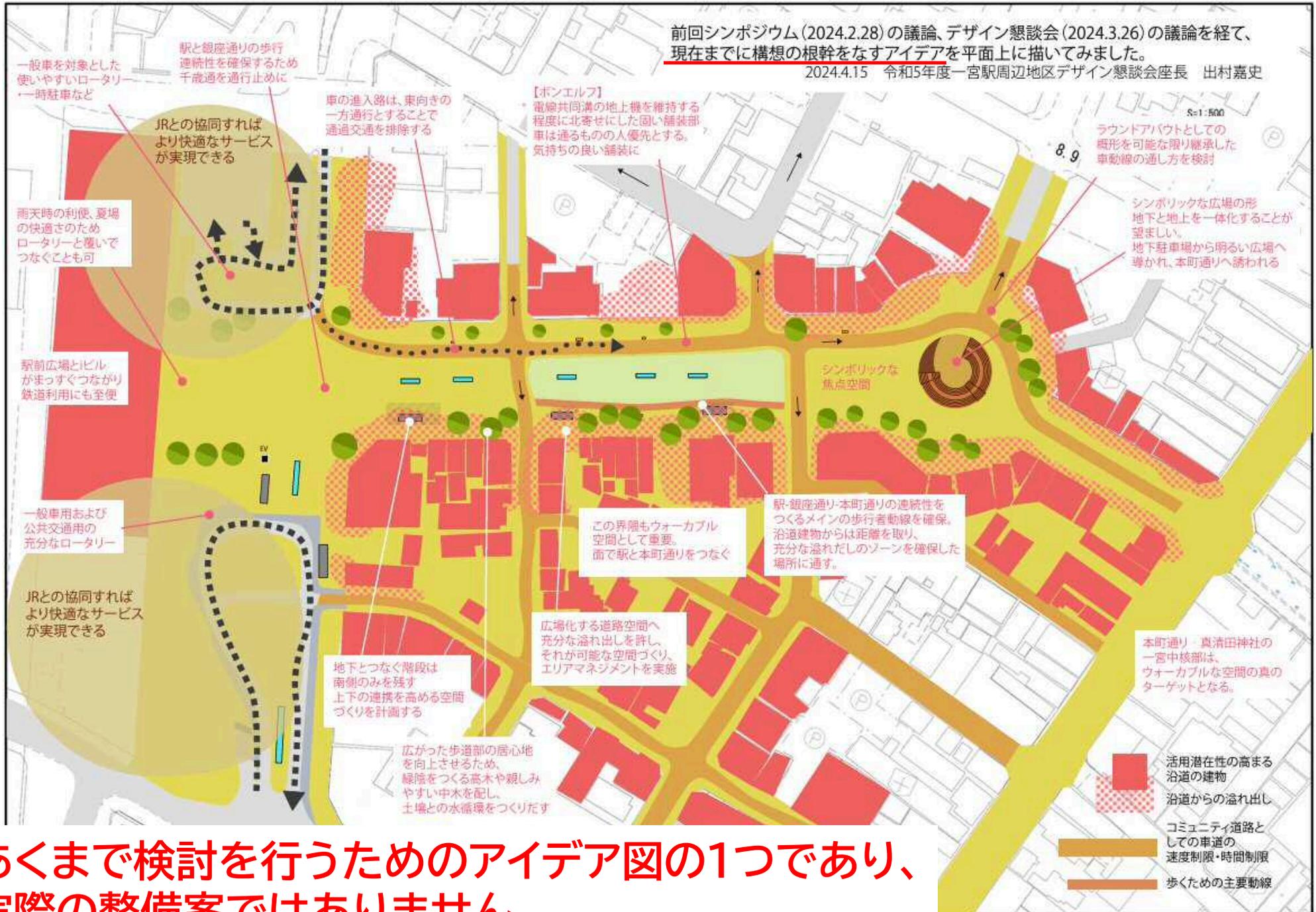
地域の皆さまとの対話を  
重ね、整備の大きな  
方向性を検討

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）

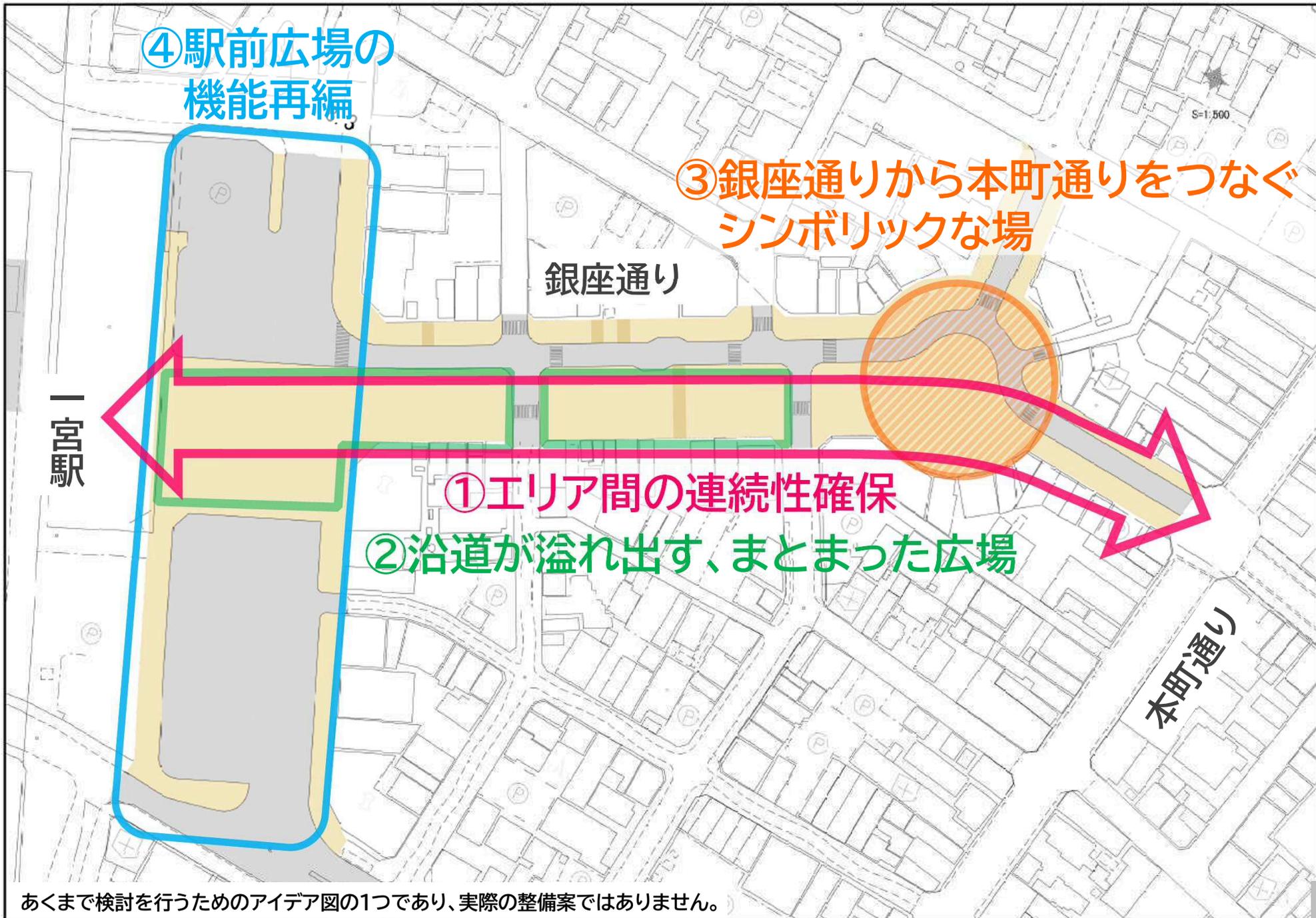
前回シンポジウム(2024.2.28)の議論、デザイン懇談会(2024.3.26)の議論を経て、現在までに構想の根幹をなすアイデアを平面上に描いてみました。

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。

# 対話型説明会の開催

## <整備の進め方>

構想

—— 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  
引き続き議論し検討を実施

工事

まちなかの未来を  
一緒に考えませんか？

一宮駅周辺ウォークアブル推進事業  
対話型説明会を開催します

第1回 2024年8月27日(火)

第2回 2024年10月20日(日)

- プロジェクトの目的と意義
- デザイン懇談会の提案と検討課題
- 意見交換

第3回 2024年11月19日(火)

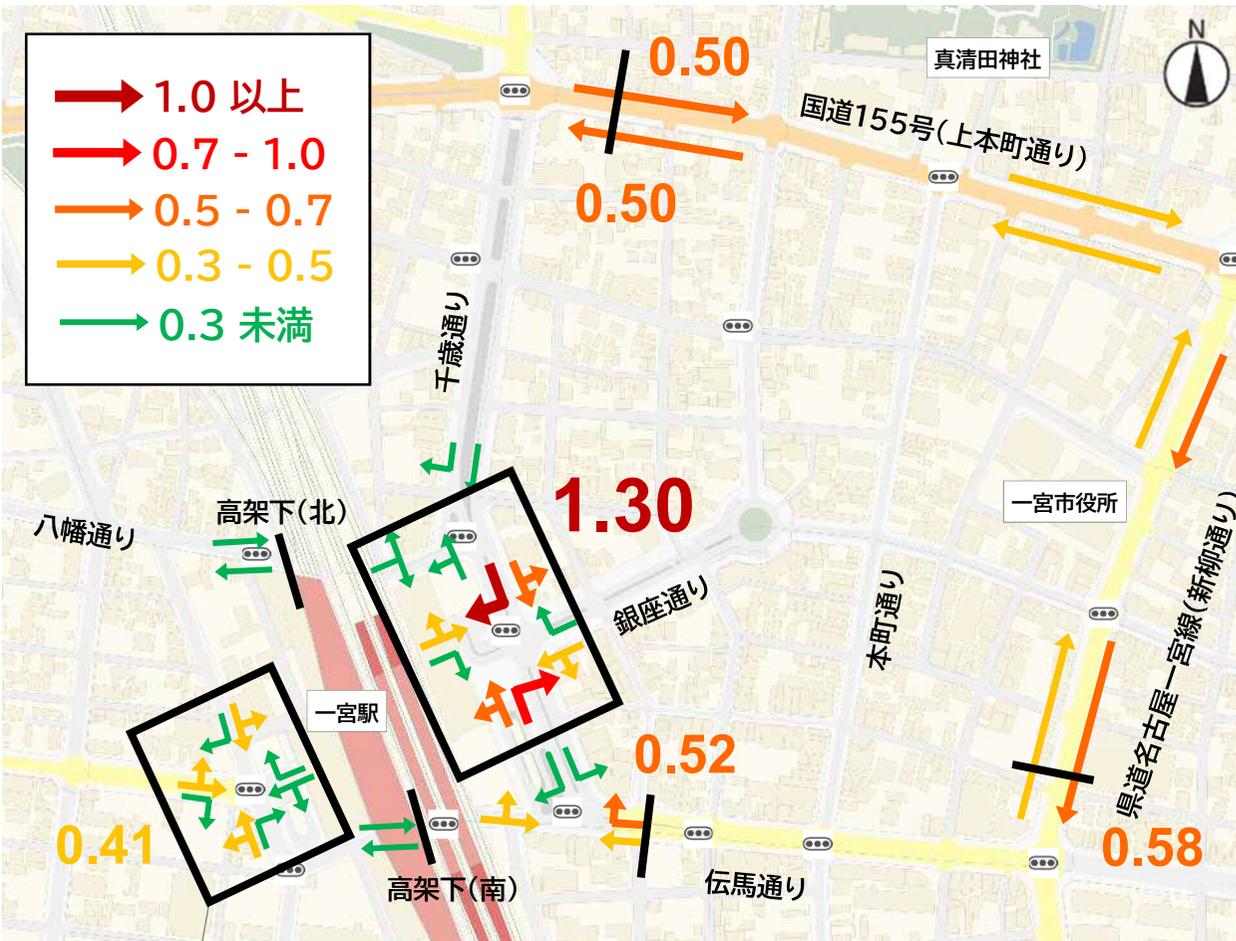
第4回 2024年11月23日(土)

- いただいたご意見の共有
- ご意見を踏まえた検討状況の報告
- 意見交換

# 千歳通りの通行止めによる周辺道路への影響

## 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

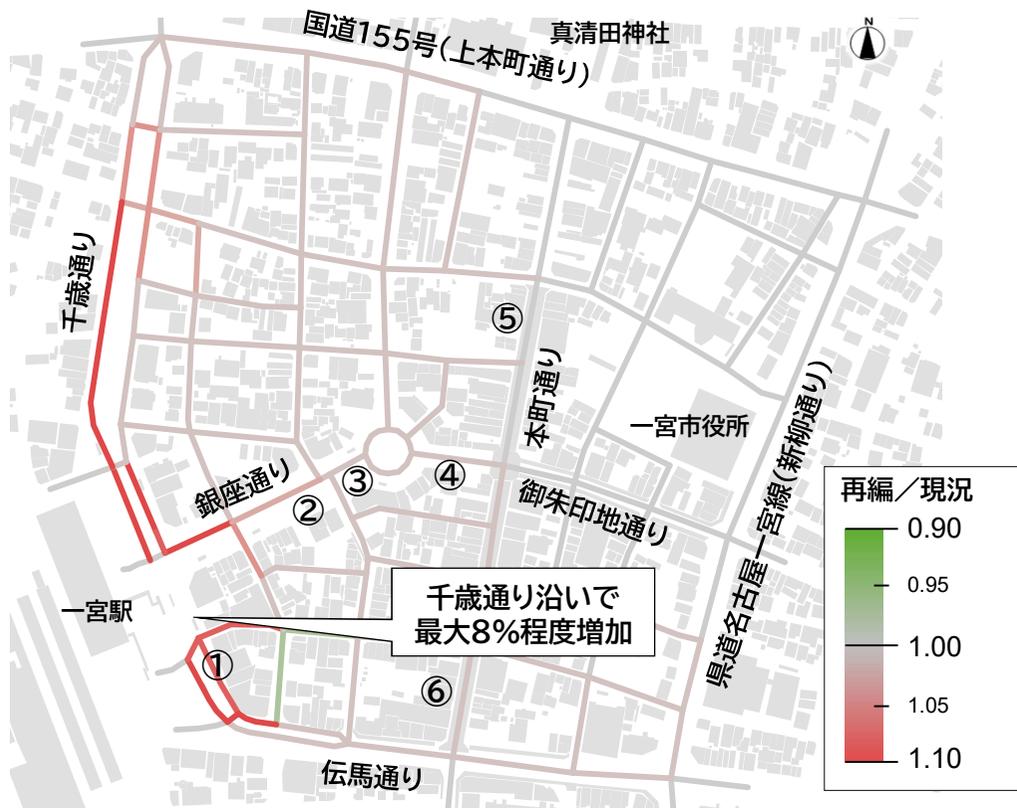
再編時は迂回ルート想定が困難なため、最も厳しい条件として、迂回交通がすべて駅前(南側断面)を通行すると想定

# 沿道アクセスへの影響

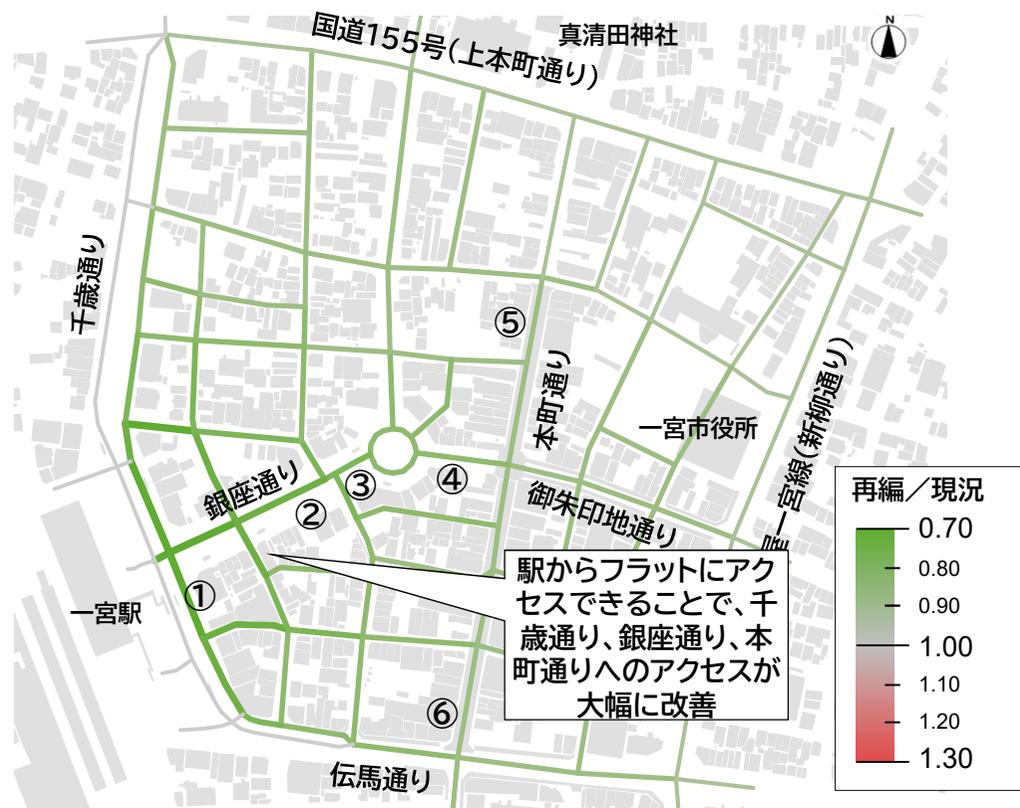
## 案1 デザイン懇談会アイデア案

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

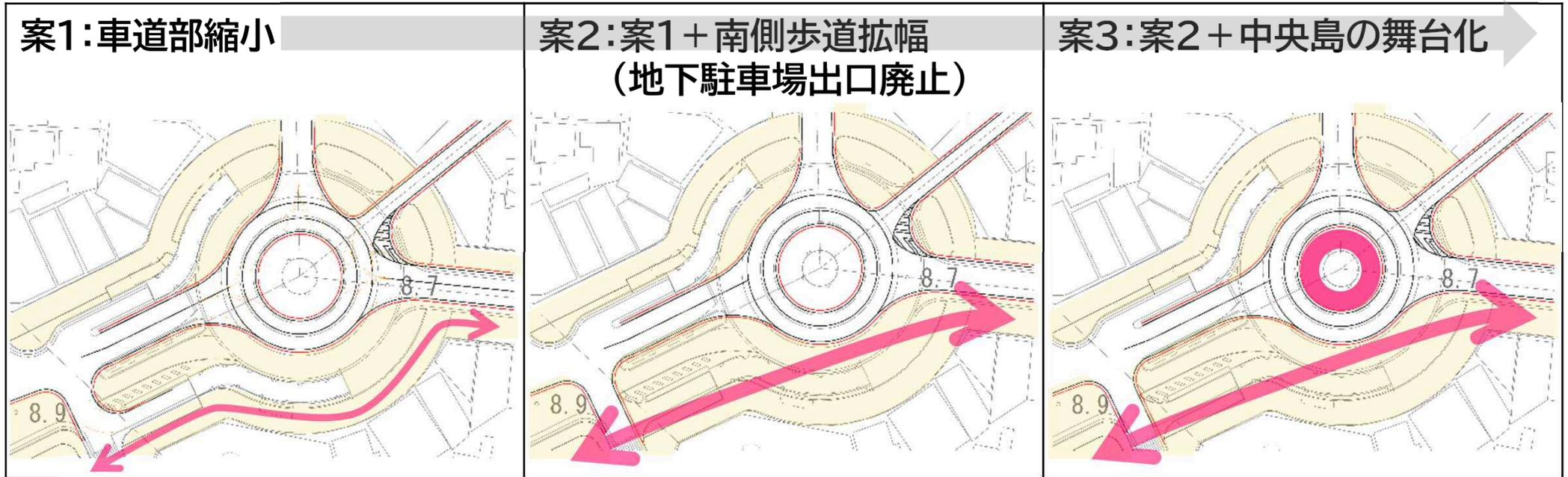


駅から徒歩での沿道アクセス時間の変化



	①千歳通り 南側沿線	②銀座通り (アパH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

# 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

# これまでいただいたご意見 —銀座通り—

## <整備の方向性案（第3回、第4回説明会時点）>

- 双方向通行の車道を北側に寄せる
- 南側の歩道を拡幅する
- 車両の乗入れは現状のとおり確保する
- 駐停車スペースを確保する



- ✓ 銀座通り再整備によるポテンシャル発揮に期待
- ✓ 平日の寂しい印象を払拭し、思い出ができる場へ
- ✓ 子どもが安心して楽しめる居場所にしたい
- ✓ ベビーカーでも安全安心に移動したい
- ✓ 定期市ができる場所にしたい
- ✓ 災害時に集まれる場所にしたい

- ✓ 自動車は双方向通行できるようにしてほしい
- ✓ 南側の店舗は車道や駐車場が遠くなり不便
- ✓ 今の歩道幅も十分広く現状のままでよい
- ✓ 街灯や街路樹の整理だけでも歩道幅が広がる
- ✓ 視覚的な連続性の確保で十分ではないか
- ✓ 緑化による鳥害の発生が懸念
- ✓ ごみや騒音が増えないか不安

# これまでいただいたご意見 – 駅前交差点(千歳通り) –

## <デザイン懇談会の提案>

- 千歳通りの南北の車道を通行止めにし、駅と銀座通りの歩行者空間の連続性を確保する
- 駅前広場を現在よりも使いやすくする



- ✓一宮駅は1日8万人の乗降客数があり、駅からまちへ人が出てくるようになれば、自動車の不便よりも効果は大きいのではないかと
- ✓市全体が発展するのであれば、一部の不便は我慢する
- ✓多少無理をしなければ何も変わらないため、地元も覚悟し思い切ったことを進めてほしい

- ✓千歳通りの通行止めは反対
- ✓沿道住民、事業者だけでなく多くの市民の駅周辺アクセス動線であり、影響範囲が大きい
- ✓周辺道路はいつも渋滞しており、今以上の渋滞悪化は困る
- ✓路線バス、高速バスの利便性低下が懸念
- ✓生活道路への抜け道利用など交通安全面の不安が大きい
- ✓すべてのカーナビ更新まで混乱が懸念
- ✓周辺道路整備なくして実現不可能ではないか
- ✓先が楽しそうなら交差点を渡る負荷は小さい
- ✓社会実験による検証が必要ではないか

# これまでいただいたご意見 – ラウンドアバウト –

## <整備の方向性案（第3回、第4回説明会時点）>

- ラウンドアバウトの機能を維持したまま車道部を縮小する
- 中央島を円形舞台(ステージ)とする
- 地下駐車場の出口廃止など、南側の歩行空間の拡大を検討する



- ✓ 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
- ✓ ラウンドアバウトが残るのであれば、車道部の縮小は問題ない

- ✓ 沿道店舗や事業者の地下駐車場利用が多いため、出入口は残してほしい
- ✓ 出入口は少なくとも移設して使えるようにしてほしい
- ✓ 現状に近い案が一番使いやすい

# これまでいただいたご意見 – その他全般 –

- ✓ 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
- ✓ 普段から車の利用が多いため、車の制限が増えることは非常に不安
- ✓ 車中心の中都市の身の丈に合った開発を考えるべき
- ✓ ハード整備だけでなく、広場の使い方などソフト面も重要ではないか
- ✓ にぎわいづくりのコンテンツを考える必要
- ✓ 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べき
- ✓ 周辺で買物して暮らせるまちにしたい
- ✓ 本町通りへの投資に集中してはどうか
- ✓ スクランブル交差点で待つ間、まちの情報を見せる工夫もあるのでは

- ✓ 対話の機会は非常によい
- ✓ 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、市全体の問題として進める必要がある
- ✓ 広く市民向けの説明会や意見募集が必要ではないか
- ✓ 子どもの意見もひろい、20年後に良かったと思えるまちづくりを進めてほしい
- ✓ 話し合いから実行までスピード感をもって進めてほしい
- ✓ 現状維持の意見が多く新しい案が出てこないことは心配
- ✓ 提案はワクワクするもので、未来が楽しみ
- ✓ 反対意見により、また一宮が変われないかと思うと不安

# 銀座通り整備の今後の方針

- 20年先を見据えたまちづくりに向け、地域のみなさまが主体的に暮らし賑わいを再生するための取組を継続していきたい
- ただし、地下駐車場の老朽化対策(漏水対策など)を早急を実施する必要
- これまで対話型説明会等で議論を重ねてきたが、空間再編について否定的な意見もあり、**地下駐車場の老朽化対策に合わせて、銀座通りを大幅に空間再編することは困難と判断**

## <当面の事業の進め方>

短期

将来

地下駐車場の老朽化対策検討

地下駐車場の工事

現在の空間構成のまま  
道路空間を最大限に利活用  
していくためのデザインや  
マネジメント方法を議論

地下駐車場の  
老朽化対策工事  
による交通影響あり  
※交通規制による  
影響を検証

まちなかの課題や  
市民の皆さまの意向を  
踏まえ、将来のデザイン  
案を議論

# 意見交換