

「NECプラットフォームズ株式会社一関事業所跡地の取得及び利活用に係る方針説明会」の実施概要について

市では、当該跡地の利活用方法及び管理手法等における検討に際し、市の考えを説明するとともに、幅広い分野の方々から意見を聞くため、以下のとおり市内各種団体などを対象に方針説明会を開催した。

■ 実施状況

No.	開催日	参加団体	参加人数
1	2月1日	産業振興会議	4名
2	2月3日	東日本旅客鉄道（※同社盛岡支社との懇談会において説明）	5名
3	2月7日	一関商工会議所（役職員）	9名
4	2月15日	両磐インダストリアルプラザ（※同団体の懇談会において説明）	25名
5	3月10日	一関商工会議所（青年部）	10名
6	3月11日	いわて平泉農業協同組合（役職員）	9名
7	3月16日	一関信用金庫、岩手銀行、北日本銀行、東北銀行、 日本政策金融公庫	8名
8	3月18日	一関商工会議所（各部会代表）	10名
9	4月14日	ジョブカフェ一関、いちのせき若者サポートステーション、 日本労働組合総連合会岩手県連合会一関地域協議会	7名
10	4月15日	一関文化会議所、一関市芸術文化協会、いわい美術振興協会	8名

No.	開催日	参加団体	参加人数
11	4月19日	一関工業高等専門学校（教職員）	7名
12	4月19日	一関工業高等専門学校（学生会）	7名
13	4月20日	いわて圏、ハルノ企画、一関市地域おこし協力隊	4名
14	4月26日	一関青年会議所	10名
15	4月28日	一関市まちづくりランドデザイン策定100人委員会	9名
16	5月13日	一関市観光協会、世界遺産平泉・一関DMO、 いちのせきニューツーリズム協議会	7名
17	5月16日	岩手県建設業協会一関支部、同千厩支部	8名
18	5月16日	一関市社会福祉協議会、一関市法人立保育園園長会、 岩手県私立幼稚園・認定こども園連合会県南地区一関支部、 いちのせき子育てネット	5名
19	5月19日	一関地域区長会連絡協議会	6名
20	6月29日	一関市体育協会	7名
合計		36団体	165名

■ 参加者からいただいた主な意見など

※ 5月26日の本特別委員会での説明内容からの追加分はゴシック体で記載

1 NEC跡地の取得について

- ▶ 一関市への移住を促すためには魅力のある駅周辺の環境づくりが必要であり、取得費はかかるが今後の市のために取得すべきだと思う。
- ▶ このような駅前土地が一括で取得できるチャンスは二度とないと思われるので、真っ先に市で押さえるべきである。
- ▶ この場所の価値を考えれば、まずは市の考える手法で活用を図り、たとえ失敗しても、それから民間へ売却することも可能である。
- ▶ 市が取得することで、主体的かつ安定的な取り組みが可能となり、将来的な経済効果や、若者や女性の働く場の創出が期待できる。
- ▶ 民間が取得した場合、10～20年程度活用された後に撤退しゴーストタウン化する恐れがあるため、市が取得し安定的な活用を図るべきである。
- ▶ 市の投資分を回収できる仕組みを作ること条件として取得すべきである。
- ▶ 投資対効果が事前に示されれば、より深い議論ができ、誰もが市が取得することに納得できると思う。
- ▶ 取得費が増してしまうとしても、自由な活用を図るために更地の状態で取得すべきである。
- ▶ 本来であれば大きな経済効果が生まれる土地なので、早期に開発を実現してほしい。
- ▶ 多くの市民に取得の考えを理解してもらえるように検討してほしい。
- ▶ 人口減少下で何もせずに市の衰退を待つよりは、市が取得して、全ての年代が生き生きと過ごせる場所を作してほしい。

2 利活用方針について

- ▶ 市民理解を得るためには、NEC跡地の活用イメージを示すことが必要ではないか。
- ▶ 将来の一関市をどのようにしたいのか議論し、その上でNEC跡地をどのような空間にすべきか考えるべきではないか。
- ▶ 雇用や人口が増えると見込まれる業種などを選別し、貸付条件に差をつけることが必要ではないか。
- ▶ 金銭面での負担が少なく開業できるような制度を整えれば、市外からの起業者が多数進出してくるのではないか。

- ▶ 外来的な誘致企業にあまり依存せず、地元の事業者や経済界が参画して土台をつくることが大事である。
- ▶ 駅に隣接した立地を生かし、民間資本を積極的に活用した開発をしてほしい。
- ▶ 地方創生拠点整備交付金の活用や、構造改革特別区域法における特別区域の指定など、計画段階から国になにかを認定させる取組をしてはどうか。
- ▶ 土地の活用を開始するまでに、詳細なグランドデザインを作ることが重要である。
- ▶ 事業主体となる土地開発事業者とともに検討した方がいいのではないか。
- ▶ 土地の開発に当たっては、クラウドファンディングを活用するなど、財源の捻出方法も検討してほしい。
- ▶ 働く世代だけでなく、子供や高齢者、子育て世帯など、市民すべてが利用できる場所になればよいと思う。
- ▶ 一関市総合計画とリンクした取組を意識してほしい。

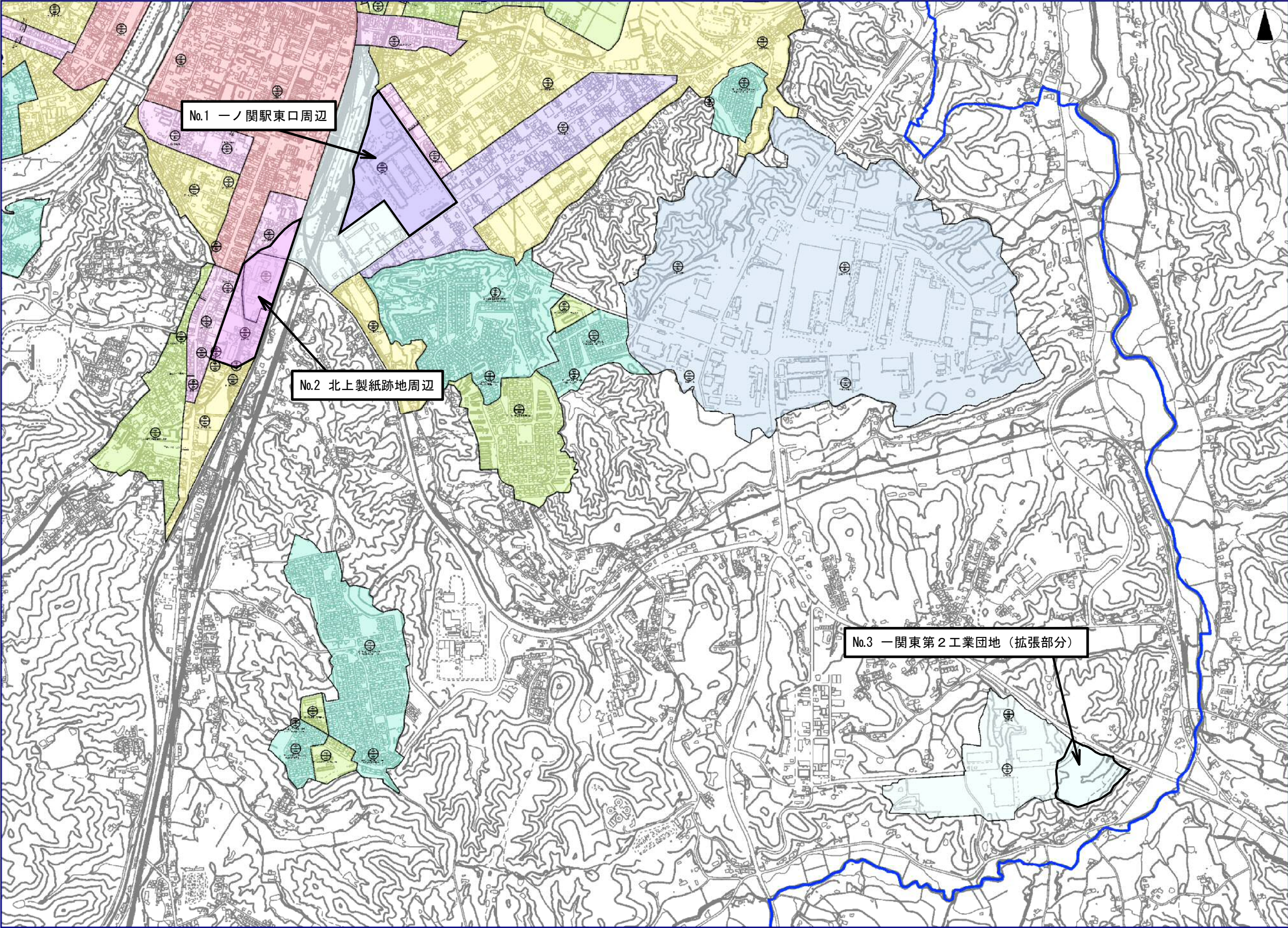
3 駅周辺等のまちづくりについて

- ▶ 一ノ関駅西側の商店街とも連携し、駅の東西がどちらも活性化するように検討してほしい。
- ▶ 駅西側にあるような昔ながらの店舗が廃業しないように、既存を生かしながら新規を取り入れるまちづくりを進めてほしい。
- ▶ 東西自由通路の整備など、駅周辺を面として検討してほしい。
- ▶ 駅の東西を行き来する手法については、工事費をかけずにJRの既存の連絡通路を活用する方法を検討してはどうか。
- ▶ 市民ニーズを調査するため、期間を定めて東西自由通路の実証実験をしてほしい。
- ▶ 歩行者だけでなく車両が通れるような東西連絡道路を整備すべきではないか。
- ▶ 早急に東西自由通路を整備するのではなく、NEC跡地の価値を高めてから、JRと協力して整備した方がよいのではないか。
- ▶ 各地域の商店街が進出する機会を作るなど、東磐井とつながる取組をしてほしい。
- ▶ 沢の踏切や五十人町のガードなど、交通アクセスの改善を含めた都市計画を検討してほしい。
- ▶ 東口交流センターや東口体育館などの市の施設のほか、周辺道路のあり方や東西自由通路なども一体的に検討し、将来を見通した広範囲のまちづくり計画があればよいと思う。

都市計画用途地域の見直し案について

No.	エリア	一関市都市計画マスタープラン(まちづくりの方針)		用途地域		見直し理由
		分野別構想	地区別構想	見直し前	見直し後	
1	一ノ関駅東口周辺	<p>商業・業務地の方針(抜粋)</p> <p>・市の中心市街地である一関地域の商業地については、本市の顔として、また、岩手県南・宮城県北の生活・活動中心地としての役割・位置づけが大きいことから、その機能の充実を図るべく、商業・業務管理、サービス機能、その他の都市機能の強化に努め、街なかへの人の誘導を図ります。</p> <p>・特に一ノ関駅周辺地域における東西地区の回遊性の確保や駅周辺の整備による商業業務機能の強化、磐井川堤防改修に伴う公共施設の複合化や再配置など、機能が集約された利便性の高い中心市街地の形成を図ります。</p>	<p>一関東部地区(抜粋)</p> <p>・一関東工業団地、一関流通団地や既存大規模工場の立地する地区は、ものづくり産業の拠点地区として位置づけ、企業活動を円滑にする環境の整備を促進し、機能の強化を図ります。</p> <p>・企業ニーズに柔軟に対応し、工業拠点の更なる強化に向け、滝沢地区を企業ニーズに応じて新たなものづくり産業拠点の形成を検討するゾーンと位置づけ、道路網をはじめとする企業活動を円滑にする環境の整備を検討するとともに、無秩序な土地利用の進行や周辺の農業環境及び自然環境の悪化を招かないよう、適切な土地利用コントロールの対応を検討します。</p>	<p>工業地域</p> <p>建ぺい率 60%</p> <p>容積率 200%</p>	<p>準工業地域</p> <p>建ぺい率 60%</p> <p>容積率 400%</p>	<p>【用途地域】</p> <p>工場の撤退があったため、工業地域に特化する必要が無くなったこと。</p> <p>将来、駅前周辺の利便性を活かした産業用地を目指す地区。幅広く雇用創出できる多種多様な用途での活用が可能となる地区へ変更するため、準工業地域へ変更する。</p> <p>駅東地区の土地の高度化を図るため容積率も2倍の400%に変更する。</p>
2	北上製紙跡地周辺	<p>工業地の方針(抜粋)</p> <p>・産業集積が進む北上川流域地域等の連携を図るための重要な位置にある市の持つ優位性を生かし、広域的な連携を進めるとともに、これからの地域経済発展のため、成長産業である自動車・半導体関連企業や将来性を見通した環境・エネルギー・情報関連企業、研究開発部門などの立地を視野に入れた、活力ある産業が展開される産業拠点の形成を図ります。</p> <p>・準工業地域は、「主として環境悪化をもたらすおそれのない工業の利便性を増進するため定める地域」ですが、多様な用途が許容されているため、想定していない土地利用により都市構造に大きな影響を与える可能性があることから、本来の主旨を踏まえた土地利用を誘導するとともに、特別用途地域等の制度を活用し、大規模集客施設の無秩序な立地を抑制します。</p>	<p>一関西部地区</p> <p>北上製紙跡地周辺は本文に明記無し</p> <p>一関西部地区構想図のみ変更</p> <p>北上製紙跡地を、工業・流通ゾーンから近隣商業ゾーンへ変更</p>	<p>工業専用地域</p> <p>建ぺい率 60%</p> <p>容積率 200%</p> <p>工業地域</p> <p>建ぺい率 60%</p> <p>容積率 200%</p>	<p>近隣商業地域</p> <p>建ぺい率 80%</p> <p>容積率 200%</p>	<p>【都市計画マスタープラン】</p> <p>北上製紙跡地周辺は、JR一ノ関駅の周辺であり幹線道路(国道284号)の隣接地という広域交通拠点としての立地特性を有しているが、工場閉鎖(平成30年7月31日)後は工場立地の意向は無く、好立地条件にも関わらず土地利用が無い空洞化の状況が続いているため、土地利用を図りやすいよう、規制緩和を行う。</p> <p>北上製紙跡地周辺には住居系の用途地域もあることから、隣接する用途地域との間で土地利用の極度な差異が生じないようにし、雇用の場の確保や、一ノ関駅周辺地域の交流の場にふさわしい近隣商業拠点の形成を図るため、一関西部地区構想図の一部を工業・流通ゾーンから近隣商業ゾーンに変更し、雇用が生まれる産業の適切な誘導を行う。</p> <p>【用途地域】</p> <p>近隣地区の用途との調和を図り、同一の用途である近隣商業地域に変更する。</p>
3	一関東第2工業団地(拡張部分)	<p>一関東部地区</p> <p>No.11に同じ</p> <p>一関東部地区構想図のみ変更</p> <p>一関東第2工業団地(拡張部分)を、自然環境との調和を図るゾーンから工業・流通ゾーンへ変更</p>	<p>無指定</p>	<p>工業地域</p> <p>建ぺい率 60%</p> <p>容積率 200%</p>	<p>【都市計画マスタープラン】</p> <p>一関東第二工業団地への企業進出が進み、隣接する土地への工業団地の造成が必要となり、工業地域を連続させ一体とした土地利用とするため、企業誘致による工場用地として適切な誘導を行うため、一関東部地区構想図の一部を自然環境との調和を図るゾーンから、工業・流通業務ゾーンに変更し、雇用が生まれる産業の適切な誘導を行う。</p> <p>【用途地域】</p> <p>新たな時代に対応できる工業の振興と企業立地しやすい環境整備を図り、新たな雇用を生み出す。</p> <p>工場と近隣の住環境を明確に区分けする工業地域を指定する。</p>	

用途地域見直し案（総括図）

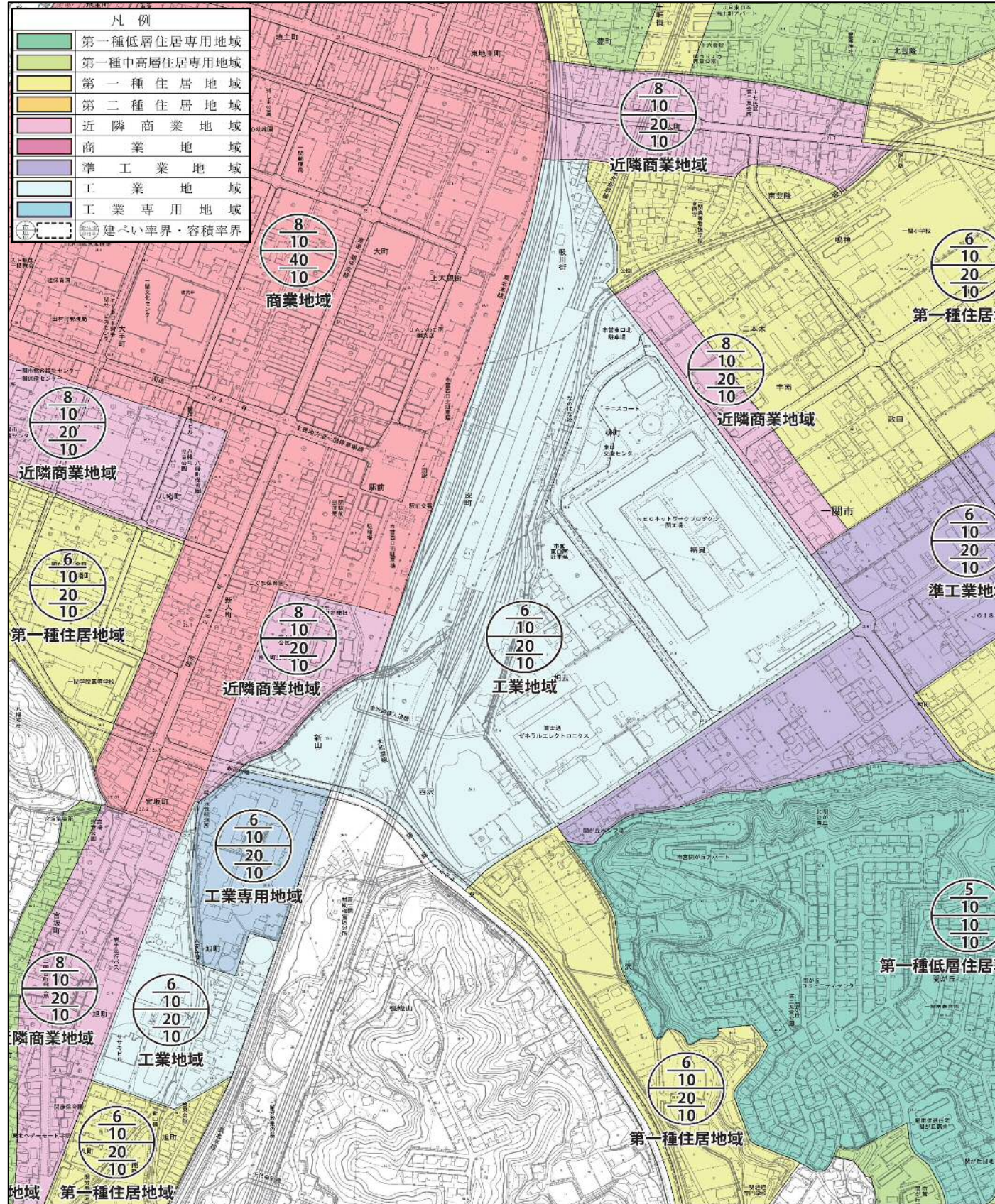


※敷地の境界、その他掲載されている情報の内容を証明するものではありません。

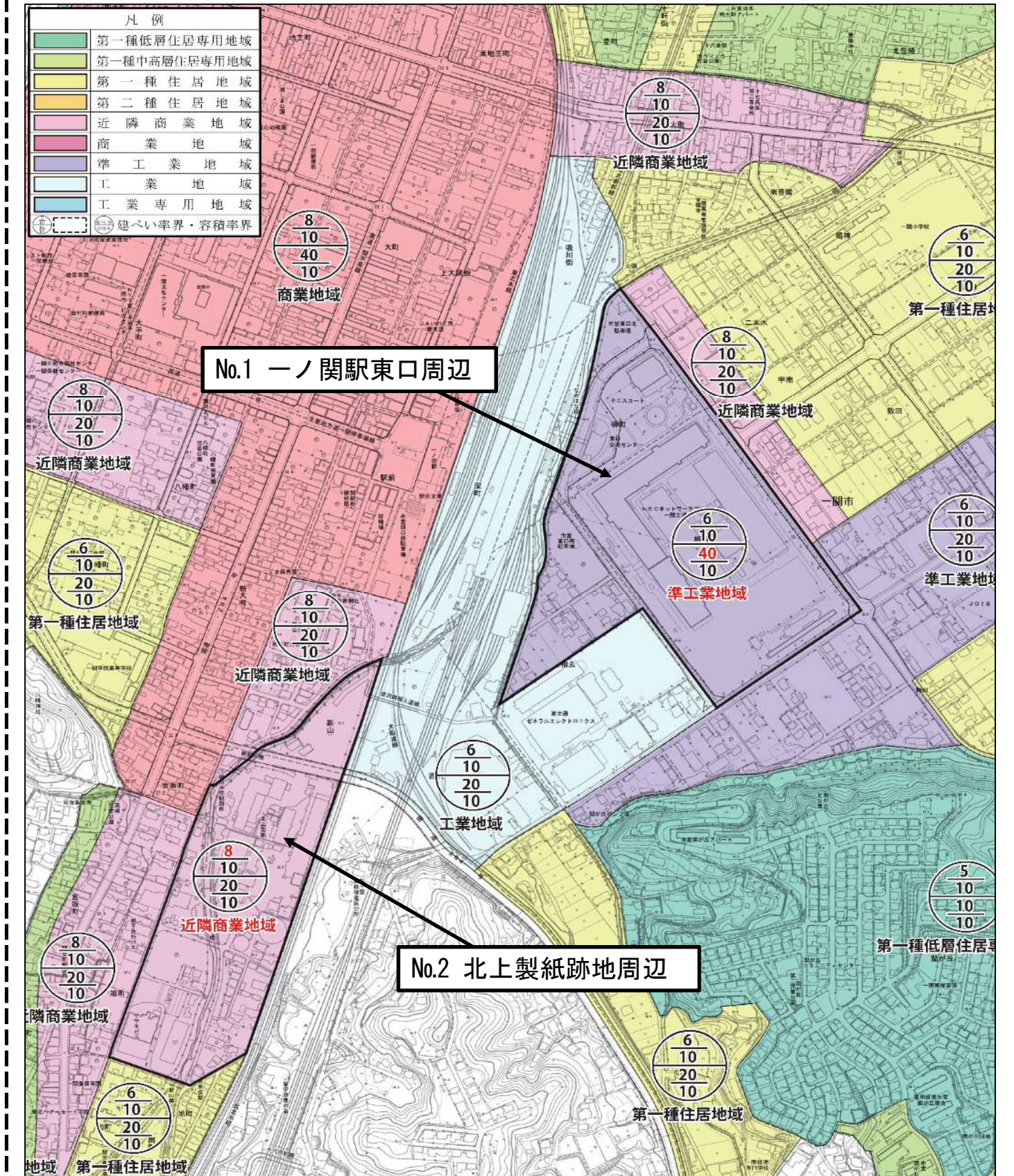
縮尺 1/14000

用途地域の見直し案 (No. 1 一ノ関駅東口周辺及びNo. 2 北上製紙跡地周辺)

変更前

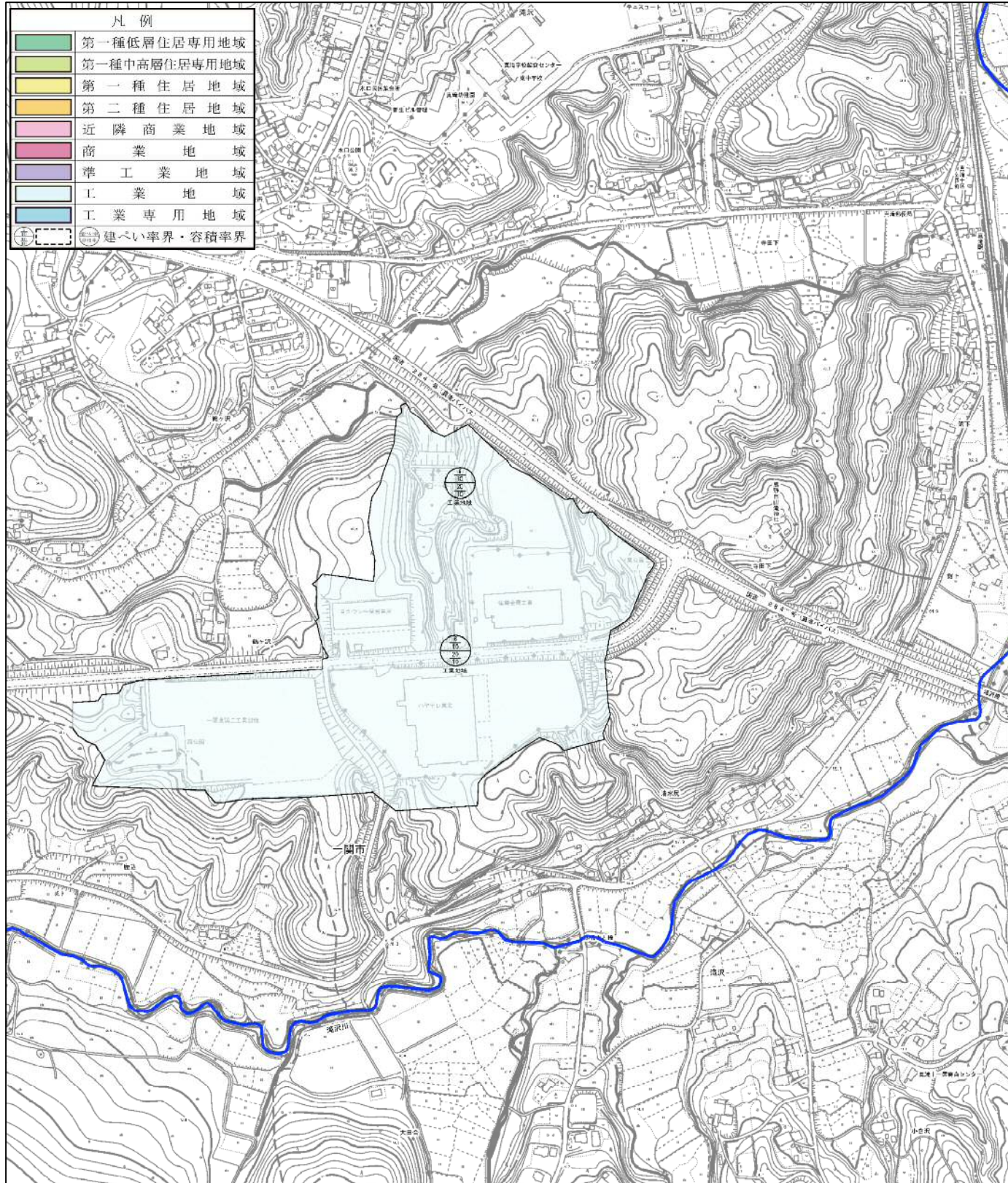


変更後

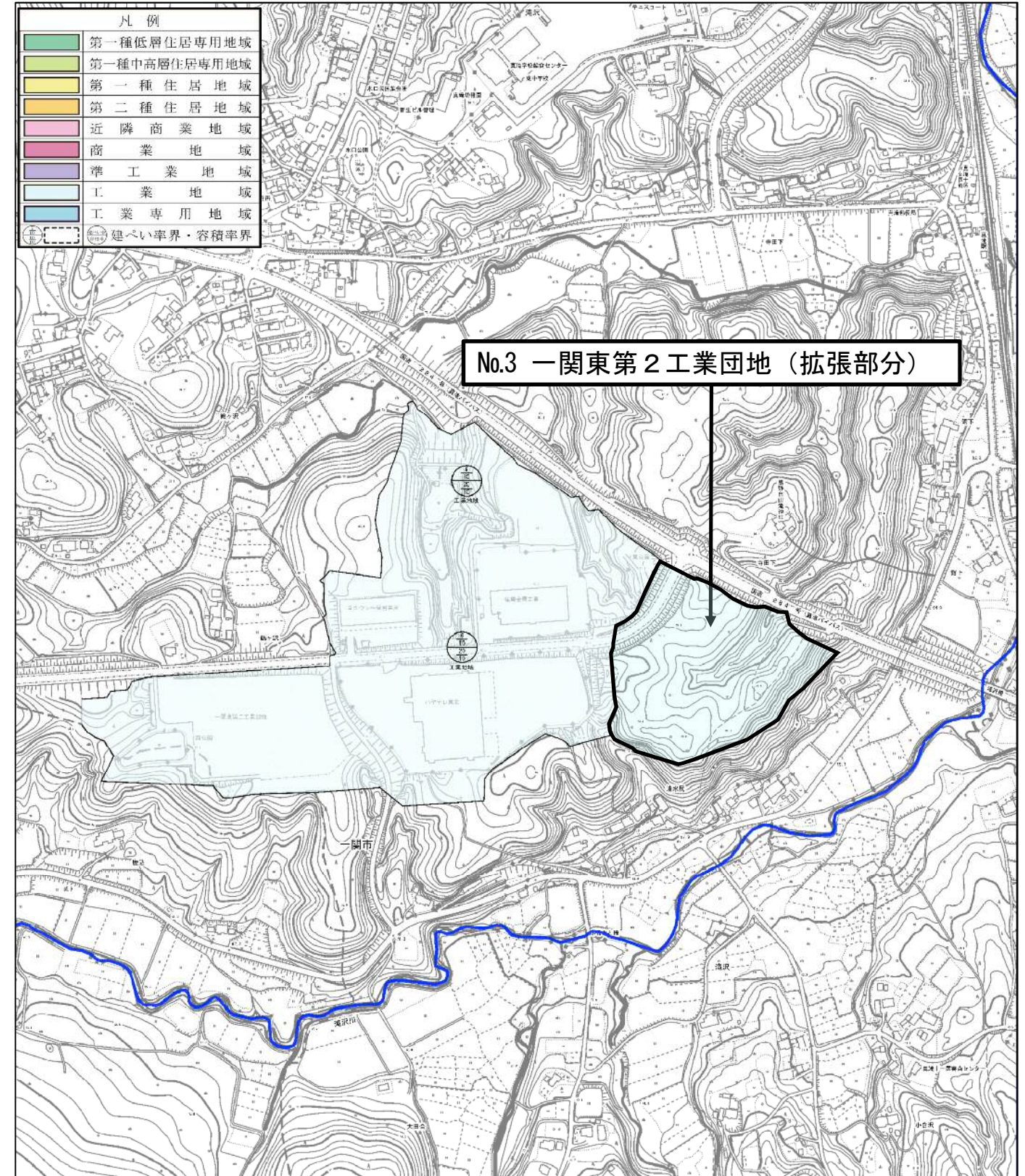


用途地域の見直し案 (No. 3 一関東第2工業団地 (拡張部分))

変更前



変更後



一関市の都市計画について 建築物の用途制限

用途地域

用途地域は、住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めるもので、13種類あります。用途地域が指定されると、それぞれの目的に応じて、建てられる建物の種類が決まります。表紙の都市計画図のように、地域の目指すべき土地利用の方向を考えて、いわば色塗りが行われるわけです。

第一種低層住居専用地域

低層住宅のための地域です。小規模なお店や事務所をかかえた住宅や、小中学校などが建てられます。

第二種低層住居専用地域

主に低層住宅のための地域です。小中学校などのほか、150㎡までの一定のお店などが建てられます。

第一種中高層住居専用地域

中高層住宅のための地域です。病院、大学、500㎡までの一定のお店などが建てられます。

第二種中高層住居専用地域

主に中高層住宅のための地域です。病院、大学などのほか、1,500㎡までの一定のお店や事務所など必要な利便施設が建てられます。

第一種住居地域

住居の環境を守るための地域です。3,000㎡までの店舗、事務所、ホテルなどは建てられます。

第二種住居地域

主に住居の環境を守るための地域です。店舗、事務所、ホテル、カラオケボックスなどは建てられます。

準住居地域

道路の沿道において、自動車関連施設などの立地と、これと調和した住居の環境を保護するための地域です。

田園住居地域

農業と調和した低層住宅の環境を守るための地域です。住宅に車庫、農産物の販売所などが建てられます。

近隣商業地域

まわりの住民が日用品の買物などをするための地域です。住宅や店舗のほか、小規模の工場も建てられます。

商業地域

銀行、映画館、飲食店、百貨店などが集まる地域です。住宅や小規模の工場も建てられます。

準工業地域

主に軽工業の工場やサービス施設等が立地する地域です。危険性、環境悪化が大きい工場の場合は、ほとんど建てられません。

工業地域

どんな工場でも建てられる地域です。住宅やお店は建てられませんが、学校、病院、ホテルなどは建てられます。

工業専用地域

工場のための地域です。どんな工場でも建てられますが、住宅、お店、学校、病院、ホテルなどは建てられません。

一関市では、9つの用途地域が指定されています。

●特別用途地区
 特別用途地区は、用途地域を補完する地域地区で、地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護など、特別の目的の実現を図るために指定します。特別用途地区内では、条例を定めることで、用途地域による全国一律的な用途の制限を修正するものです。
 市町村が、地域の特性に応じて、用途地域による用途制限の強化または緩和を定めることができます。

用途地域による建築物の用途制限の概要

各用途地域における住居の環境の保護や、商業・工業などの業務の利便の増進を図るために、建築することができる建築物の用途については、次のとおり制限が行われます。

用途地域内の建築物の用途制限	第一種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	第一種住居地域	第二種住居地域	準住居地域	田園住居地域	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業地域	工業専用地域	特別用途地区	備考
住宅、共同住宅、寄宿舎、下宿	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
業務用住宅で、非住宅部分の床面積が50㎡以下かつ非住宅部分の延べ床面積の2分の1未満のもの	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
店舗等の床面積が150㎡以下のもの	①	②	③	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	④
店舗等の床面積が150㎡を超え、500㎡以下のもの	○	②	③	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	④
店舗等の床面積が500㎡を超え、1,500㎡以下のもの	○	○	③	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	④
店舗等の床面積が1,500㎡を超え、3,000㎡以下のもの	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	④
店舗等の床面積が3,000㎡を超え、10,000㎡以下のもの	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	④
店舗等の床面積が10,000㎡を超えるもの	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
事務所等の床面積が150㎡以下のもの	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
事務所等の床面積が150㎡を超え、500㎡以下のもの	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
事務所等の床面積が500㎡を超え、1,500㎡以下のもの	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
事務所等の床面積が1,500㎡を超え、3,000㎡以下のもの	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
事務所等の床面積が3,000㎡を超えるもの	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ホテル、旅館	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ボート場、スケート場、水泳場、ゴルフ練習場、パッチング練習場等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
カラオケボックス等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
麻雀屋、ぱちんこ屋、射的場、馬券・車券売所等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
劇場、映画館、演芸場、観覧場	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
キャバレー、ダンスホール等、個室付浴場等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
幼稚園、小学校、中学校、高等学校	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
大学、高等専門学校、専修学校等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
図書館等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
巡査派出所、一定規模以下の郵便局等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
神社、寺院、教会等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
病院	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
公衆浴場、診療所、保育所等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
老人ホーム、身体障害者福祉ホーム等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
老人福祉センター、児童厚生施設等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
自動車教習所	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
単独車庫（附属車庫を除く）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
建築物附属自動車庫	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
倉庫業倉庫	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
畜舎（15㎡を超えるもの）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
パン屋、米屋、豆腐屋、菓子屋、洋服店、賞屋、玩具店、自転車店等で作業場の面積が50㎡以下	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
危険性や環境を悪化させるおそれが非常に少ない工場	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
危険性や環境を悪化させるおそれが少ない工場	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
危険性や環境を悪化させるおそれがやや多い工場	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
危険性が大きい又は著しく環境を悪化させるおそれがある工場	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
自動車修理工場	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
量が非常に少ない施設	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
量が少ない施設	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
量がやや多い施設	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
量が多い施設	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
火薬、石油類、ガスなどの危険物の貯蔵・処理の量	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

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

- 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。
- 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。
- 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



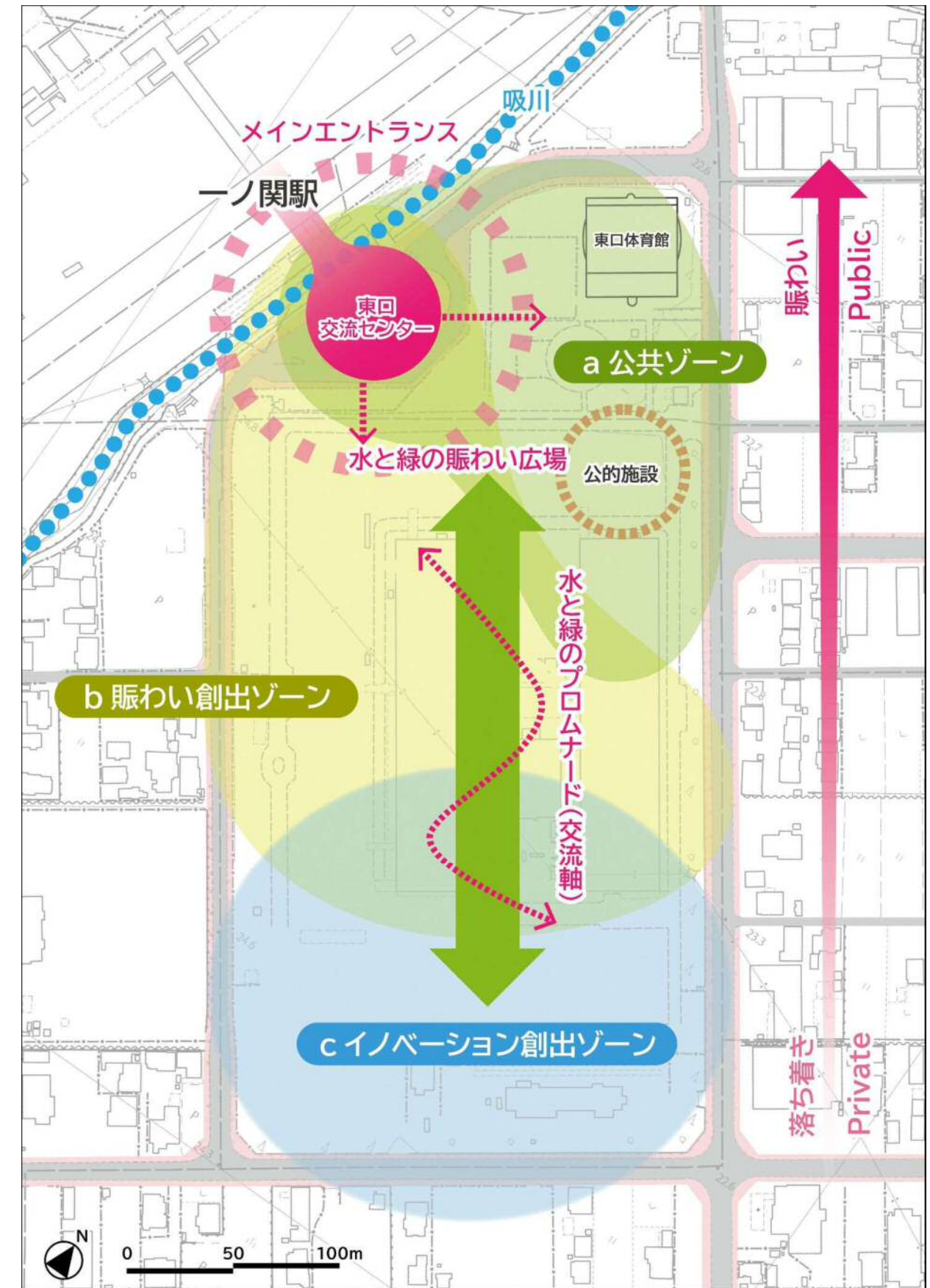
商業施設/観光物産施設

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

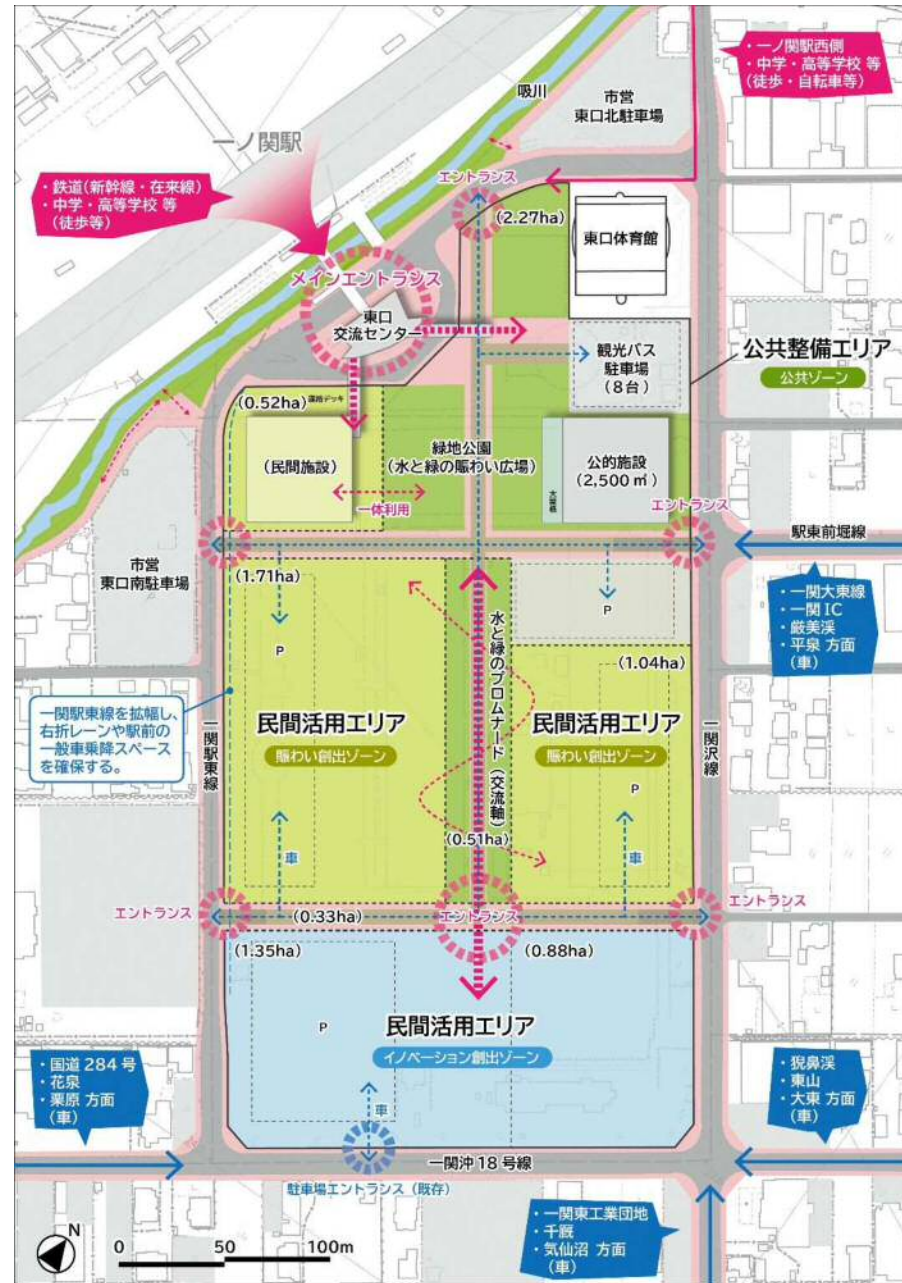


事業所系オフィス/教育関連施設



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	外部有識者からの評価	◎： 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	外部有識者からの評価	○： 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	外部有識者からの評価	◎： 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	△	○	◎
	【まちづくり分野に関する研究者】 ・ 表記どおりと考える 【土地開発事業者】 ・ 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	△	○	◎
	【まちづくり分野に関する研究者】 ・ 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。 【土地開発事業者】 ・ 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	【まちづくり分野に関する研究者】 ・ 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) 【土地開発事業者】 ・ 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

4 土地活用イメージ(C案)に基づく活用例

① エントランス機能を高める「水と緑の賑わい広場」

- 新幹線駅からの玄関口となる「メインエントランス」は、駅のホームや東口交流センターからの眺望にも配慮し、豊かな緑や賑わいが感じられるよう、公共整備エリアの中央に広がりのある緑地公園を配置する。



テントや遊具等のある芝生広場



賑わいのある芝生広場(南池袋公園)

② 全天候型の「連絡デッキ」や「大屋根広場」

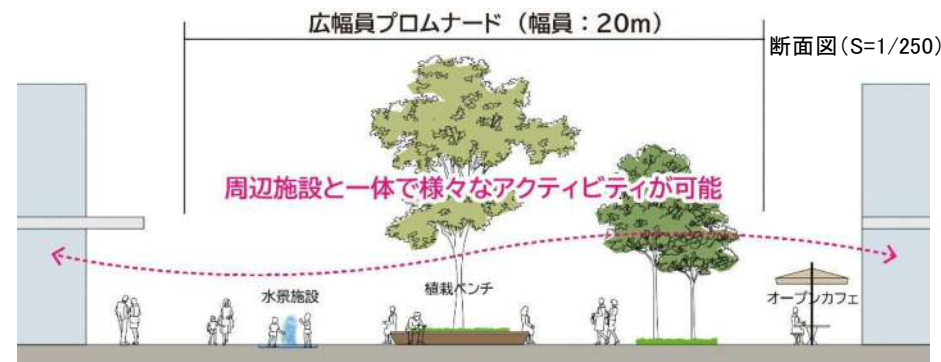
- 駅直近の民間施設や広場空間に、東口交流センターの2階から直接アクセスできる、全天候型連絡デッキを整備することで、雨天時にも安心して利用できる。
- 公共施設と一体となった大屋根により、全天候型の多目的広場を配置し、連続する広場空間との一体利用を促す。



全天候型の多目的広場

③ 敷地全体をつなぐ「水と緑のプロムナード」

- 広大な土地と南北に長い敷地の特性を活かし、周辺の緑や人の賑わいを敷地全体に広げる「水と緑のプロムナード(交流軸)」を、敷地中央に配置する。
- 沿道の民間施設と一体で、様々なアクティビティが可能な空間を創出する。



水と緑のプロムナード(立川グリーンズプリングス)

④ 様々な活用が可能な3つの「民間活用エリア」

- 民間活用エリアは、大きく3つのエリアで構成する。広場空間やプロムナードと隣接し、公共整備エリアとの一体的な利用が可能なることから、公民連携を図ることが可能となる。
- 各エリアが2ha前後のまとまった規模となっており、施設規模の大小にあわせて区画割を行うことができ、自由度の高い施設を導入することが可能となる。



水景施設(立川グリーンズプリングス)

⑤ 周辺及び敷地内のアクセス性・安全性の確保

- 新幹線駅や周辺の学校、住宅地等からの歩行者・自転車等のアクセス性を考慮した歩道や連絡デッキ(②に記載)を配置する。
- 民間活用エリア内の駐車場は外周道路に面して集約して配置し、歩車分離による歩行者等による一体利用や安全性を確保する。
- 敷地内の移動の円滑化や移動自体を楽しむような、新モビリティを導入することも考えられる(車道・広場等)。



連絡デッキ(流山おおたかの森南口都市広場)

