

**令和5年度
焼津市駅まち空間整備計画
及び
事業化検討調査**

**令和6年3月
焼 津 市**

目次

| | |
|--|------|
| ■ 計画策定の目的..... | i |
| ■ 計画の対象区域..... | i |
| 1 現況及び課題..... | 1-1 |
| 1.1 駅まち空間整備事業の背景(上位計画等の位置づけ)..... | 1-1 |
| 1.2 焼津駅の現状..... | 1-4 |
| 1.2.1 駅前広場に係る交通量..... | 1-4 |
| 1.2.2 交通施設の現況..... | 1-7 |
| 1.3 焼津駅周辺地区の課題と施設整備の必要性..... | 1-9 |
| 1.3.1 交通結節機能に関する課題..... | 1-9 |
| 1.3.2 歩行者動線・にぎわい創出機能に関する課題..... | 1-9 |
| 2 駅前広場整備方針の作成..... | 2-1 |
| 2.1 整備方針(コンセプト)の設定..... | 2-1 |
| 2.1.1 上位・関連計画を踏まえた「駅まち空間」に求められる役割..... | 2-1 |
| 2.1.2 駅前広場の整備方針..... | 2-2 |
| 3 駅前広場基本計画の作成..... | 3-1 |
| 3.1 駅まち空間における将来像の検討..... | 3-1 |
| 3.2 駅前広場基本計画の作成に向けた条件整理..... | 3-2 |
| 3.2.1 周辺の交通計画について..... | 3-2 |
| 3.2.2 駅前広場の規模・施設量について..... | 3-5 |
| 3.2.3 シーガルブリッジ(デッキ)の扱いについて..... | 3-7 |
| 4 駅前広場再配置の検討..... | 4-1 |
| 5 公共公益等複合施設基本計画の作成..... | 5-1 |
| 5.1 概略モデルプランの作成..... | 5-1 |
| 5.2 基本計画の作成..... | 5-12 |
| 5.2.1 導入機能と施設規模..... | 5-12 |
| 5.2.2 市場調査の実施..... | 5-16 |

■ 計画策定の目的

本計画は、焼津ダイヤモンド構想におけるにぎわい拠点として位置付けた「JR 焼津駅周辺」において、公共交通ネットワークの起点として更なる利便性の強化を図るとともに、「中心市街地活性化基本計画」や「焼津駅南まちづくりプラン」、「焼津海道 港・まち磨き構想」の既計画を具体化し、市の玄関口にふさわしい、人中心の居心地が良く滞留したくなる空間・拠点の形成、駅周辺のにぎわい・交流の創出による地区の魅力や価値の向上を目指すため、官民連携によるまちづくりの実行計画として、駅前広場などの整備計画の策定及び民間活力導入の可能性検討を行うものである。

■ 計画の対象区域

本計画の対象区域は下記のとおり、焼津駅前広場（南北）および自由通路を含む範囲とする。

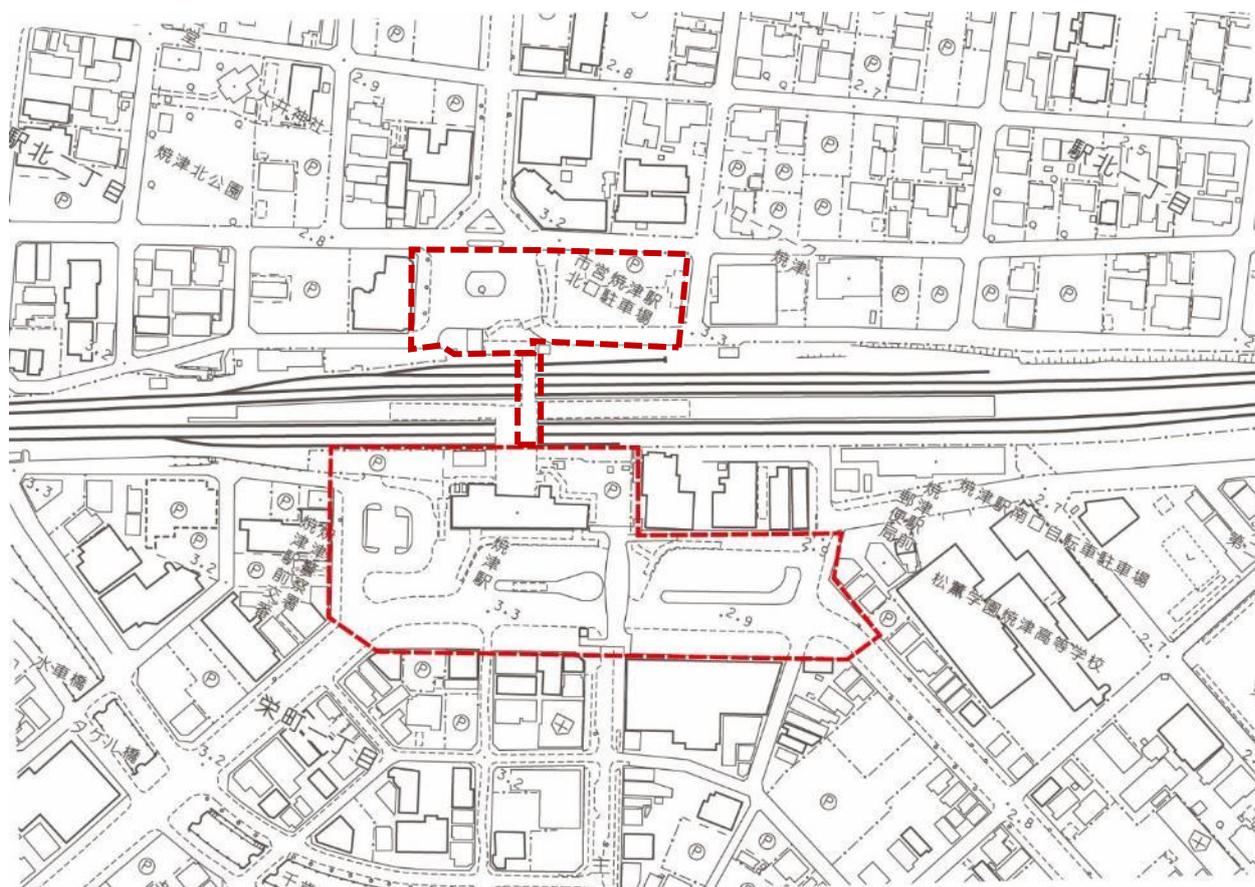


図 計画の対象区域

1 現況及び課題

1.1 駅まち空間整備事業の背景(上位計画等の位置づけ)

1) 焼津都市計画マスタープラン(平成 28 年策定)

- 焼津都市計画マスタープラン都市全体で拠点・機能の配置及び連携の考え方を設定。
- 焼津駅周辺は、都市拠点に位置付けられており、市民や観光客などあらゆる人が集まる本市のにぎわいの中心地となる拠点を形成する方針を定めている。
- 都市拠点(焼津駅周辺)は、都市連携軸及び産業・観光交流連携軸の上に位置する。

2) 焼津市中心市街地活性化基本計画(平成 28 年策定)

- 本市の中心市街地(焼津駅を含む既存市街地)における活性化の方針及び施策を設定。
- 3つのにぎわい拠点(焼津駅前拠点、市役所周辺拠点、内港拠点)と軸(生活軸、観光軸、散策軸)を位置づけ、中心市街地の周遊・連携の考え方を設定。

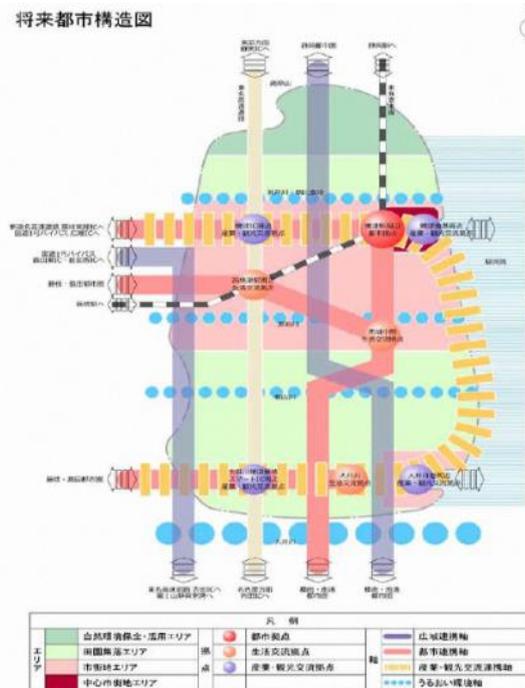


図 1.1 将来都市構造図

(出典：焼津市都市計画マスタープラン)

3) 焼津駅南まちづくりプラン(平成 29 年策定)

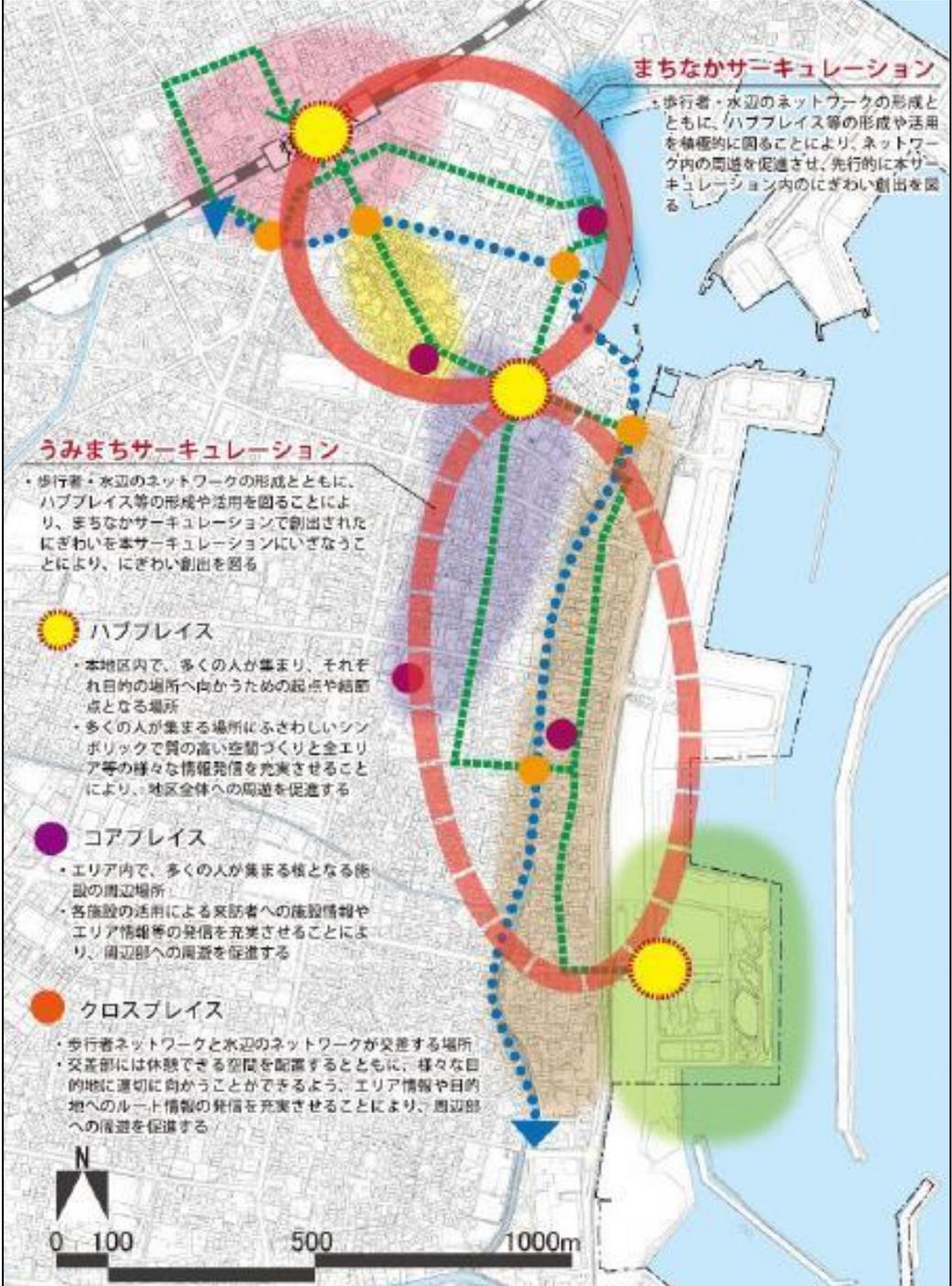
- 「焼津ダイヤモンド構想」の実現に向け、焼津駅を中心に駅南のエリアにおけるまちづくり方針を示す計画として策定。焼津駅を『にぎわい創出ゾーン』に位置づけた上で、駅の南北に『交流動線』を位置づける他、「生活創造・交流ゾーン」「福祉・交流ゾーン」および動線を位置づけ、それぞれを一体的に連動させることにより「にぎわい」の創出を目指す。

4) 焼津街道港・まち磨き構想(令和元年策定)

- 焼津駅から焼津漁港に至る地区の将来イメージを明確にした上で、整備活用方針・施策を設定。
- 構想策定後、商店街で空き店舗活用やマルシェが開催される等、近年成果が現れ始めている。

5) (仮称)焼津にぎわい・まちづくり戦略(策定中)

- 焼津駅から焼津漁港に至る地区における官民連携による魅力あふれるまちづくりを実践していくための実行プランとして計画を策定中。

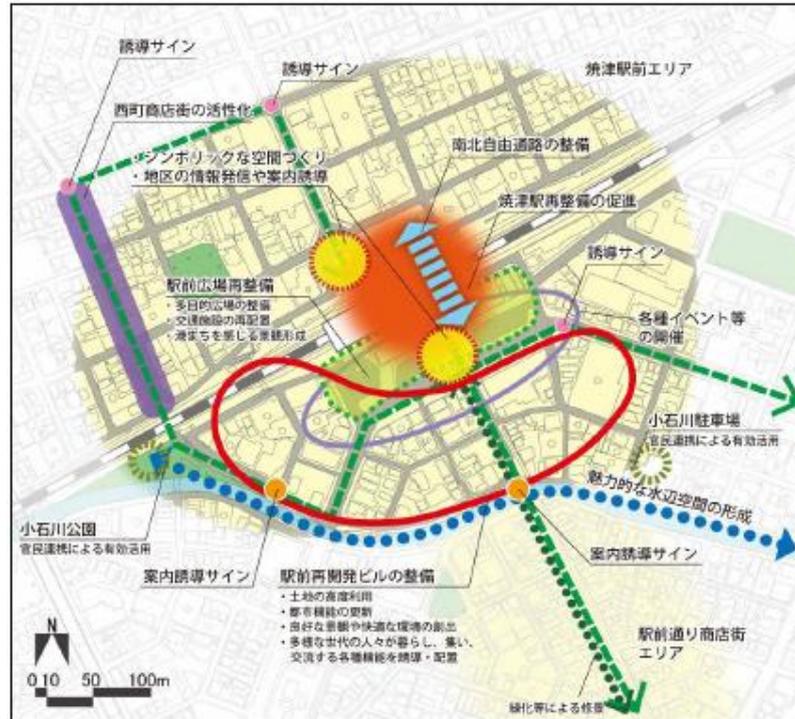
| 項目 | 方針 |
|----------|---|
| まちづくりの方針 | <p>本計画では、将来像実現のため「官民連携による6エリア・ダブルサーキュレーションのまちづくり」を方向性に定め、将来都市構造を下图のとおり定めています。</p> |
| | <p>6つのエリア：各エリアの資源・特性を活かした魅力的なエリア形成を進める 2つのサーキュレーション：6つのエリアを結び、地区内を循環させるネットワーク ハブプレイス：多くの人が集まり、それぞれの目的地へ向かう起点・結節点となる場所（シンボリックで質の高い空間づくり、他のエリア等の様々な情報発信を充実させることにより、地区全体への周遊の促進） コアプレイス：エリア内で多くの人が集まる核となる施設の周辺場所（来訪者への情報発信による周遊の促進） クロスプレイス：歩行者ネットワークと水辺ネットワークが交差する場所（休憩空間の配置、エリア情報・ルート情報の発信による周遊の促進）</p> |
| |  <p>まちなかサーキュレーション ・歩行者・水辺のネットワークの形成とともに、ハブプレイス等の形成や活用を積極的に図ることにより、ネットワーク内の周遊を促進させ、先行的に本サーキュレーション内のにぎわい創出を図る</p> <p>うみまちサーキュレーション ・歩行者・水辺のネットワークの形成とともに、ハブプレイス等の形成や活用を図ることにより、まちなかサーキュレーションで創出されたにぎわいを本サーキュレーションにいざなうことにより、にぎわい創出を図る</p> <p>ハブプレイス ・本地区内で、多くの人が集まり、それぞれ目的の場所へ向かうための起点や結節点となる場所 ・多くの人が集まる場所にふさわしいシンボリックで質の高い空間づくりと全エリア等の様々な情報発信を充実させることにより、地区全体への周遊を促進する</p> <p>コアプレイス ・エリア内で、多くの人が集まる核となる施設の周辺場所 ・各施設の活用による来訪者への施設情報やエリア情報等の発信を充実させることにより、周辺部への周遊を促進する</p> <p>クロスプレイス ・歩行者ネットワークと水辺のネットワークが交差する場所 ・交差部には休憩できる空間を配置するとともに、様々な目的地に適切に向かうことができるよう、エリア情報や目的地へのルート情報の発信を充実させることにより、周辺部への周遊を促進する</p> |

焼津駅前エ
リアの位置
づけ

焼津駅前エリアでは、以下のとおりまちづくりの方針が定められています。

焼津らしいシンボル性と利便性を備えた駅舎や駅前広場空間を創出し、多様な人々が暮らし、集い、交流する、にぎわいの創出を目指す

- 当該エリアは、「まちなかサーキュレーション」を形成するエリアの一つであり、**にぎわいの核となるゾーン**として市民や観光客、来訪者等が多様な目的で往来する環境・空間の**形成**を目指します。



1.2 焼津駅の現状

焼津駅前広場に係る交通や施設の現況及び課題を整理する。

1.2.1 駅前広場に係る交通量

駅前広場の利用実態を把握すべく、自動車及び歩行者、及び自転車について交通量調査を行った。

1) 調査概要

<自動車交通量調査>

- 調査日時：令和5年11月30日（木）18:00～19:00
令和5年12月1日（金）7:00～8:00
- 調査方法：目視によるカウント
- 調査箇所：下図に示す9箇所



図 1.2 調査位置図(自動車)

< 歩行者・自転車交通量調査 >

- 調査日時：令和5年12月13日（水）7:00～8:00
- 調査方法：目視によるカウント
- 調査箇所：下図に示す4箇所

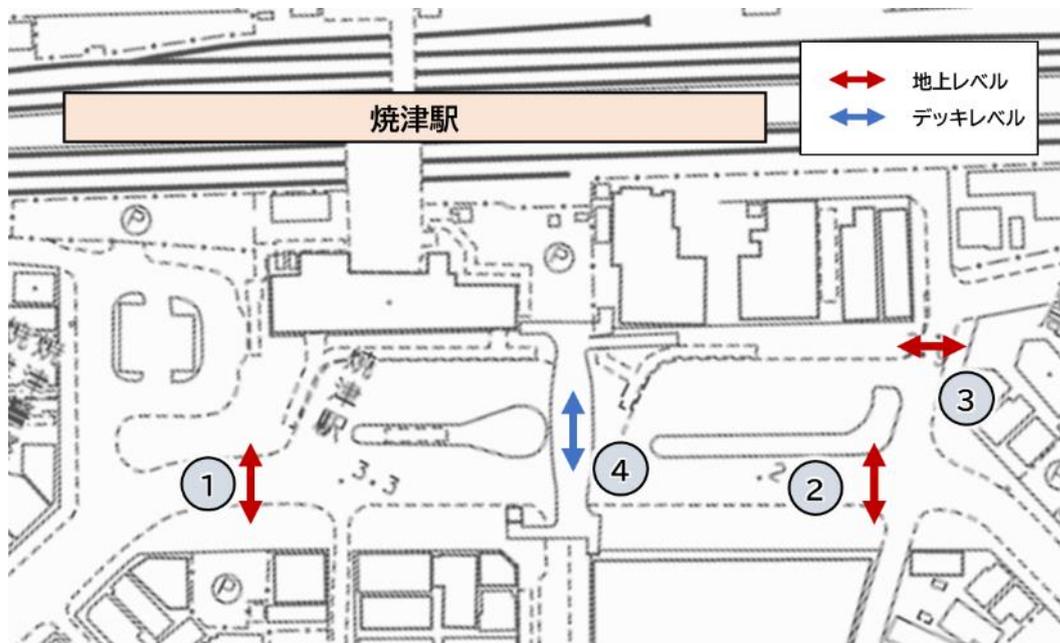


図 1.3 調査位置図(歩行者・自転車)

2) 調査結果

<自動車交通量調査>

※11月30日の結果を受け、12月1日は調査個所を一部拡大した。

表 1.1 交通量調査結果(自動車)

| 地点 | 方向 | 交通量(台) | |
|----|----|-------------|-------------|
| | | 11月30日 | 12月1日 |
| | | 18:00~19:00 | 07:00~08:00 |
| 1 | ① | 129 | 297 |
| | ② | 94 | 128 |
| | ③ | 82 | 125 |
| | ④ | 39 | 89 |
| | ⑤ | 118 | 86 |
| | ⑥ | 29 | 154 |
| 2 | ① | 5 | 6 |
| | ② | 1 | 4 |
| 3 | - | 17 | 47 |
| 4 | - | 4 | 4 |
| 5 | ① | 43 | 74 |
| | ② | 81 | 213 |
| | ③ | 5 | 6 |
| | ④ | 3 | 2 |
| | ⑤ | 130 | 193 |
| | ⑥ | 24 | 28 |
| 6 | - | 15 | 17 |
| 7 | ① | - | 12 |
| | ② | - | 27 |
| 8 | - | 11 | 14 |
| 9 | ① | - | 124 |
| | ② | - | 66 |
| | ③ | 12 | 60 |
| | ④ | 3 | 11 |
| | ⑤ | - | 7 |
| | ⑥ | - | 174 |
| | ⑦ | - | 12 |
| | ⑧ | - | 14 |

<歩行者・自転車交通量調査>

表 1.2 交通量調査結果(歩行者・自転車)

| 地点 | 歩行者交通量(人) | 自転車交通量(台) |
|----|--------------------|-----------|
| | 12月13日 07:00~08:00 | |
| 1 | 204 | 14 |
| 2 | 20 | 180 |
| 3 | 239 | - |
| 4 | 170 | - |

1.2.2 交通施設の現況

1) 北口

- ・北口駅前広場内のバス・タクシー・一般車の乗降場等の現況について整理した。
- ・現在はバス乗降場が1バース、タクシー乗降場が2バース、タクシープールが12台分、身障者乗降場が1バース整備されている。
- ・一般車の送迎はロータリーの中央部で行われている状況である。また、デマンド型乗合タクシーの乗降場も整備されている。

表 1.3 駅前広場の交通施設の現況(北口)

| 交通手段 | 機能 | 現況 |
|--------------------------|-----|-----------------|
| バス | 乗車場 | 1 バース |
| | 降車場 | |
| | プール | 0 台 |
| タクシー・ デマンド型乗合 タクシー | 乗車場 | 2 バース |
| | 降車場 | |
| | プール | 12台程度 (3台4列) |
| 一般車 | 身障者 | 1 バース |
| | 駐車場 | 0 台 |
| | 乗降場 | 特に設定なし |

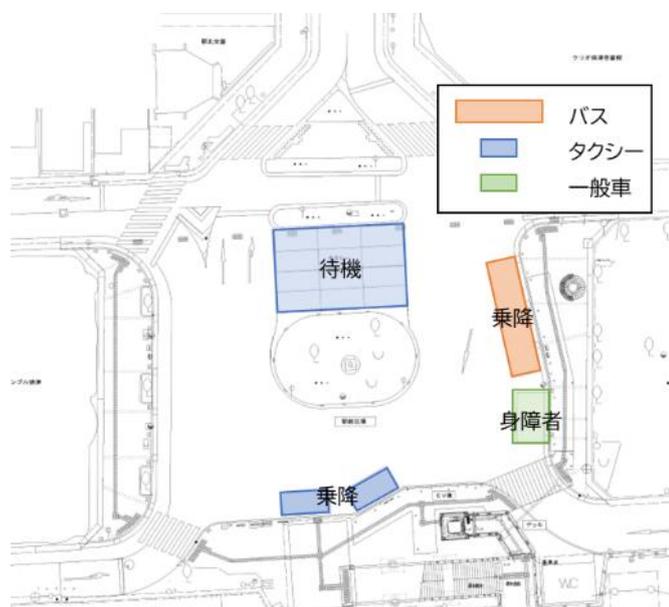


図 1.4 交通施設の現況図(北口)

2) 南口

- ・南口駅前広場内のバス・タクシー・一般車の乗降場等の現況について整理した。
- ・現在は西側に一般車乗降場及び駐車場、中央にバス乗降場及び待機スペース、東側にタクシー乗降場及び待機スペースが整備されている。中央の市道焼津駅道原線沿いには送迎バス用の乗降場が整備されている状況である。
- ・ピーク時台数は、交通量調査より把握した。

表 1.4 駅前広場の交通施設の現況(南口)

| 交通手段 | 機能 | 現況 | ピーク時台数 |
|------|------|--------------------|---------------------|
| バス | 乗車場 | 3 バース | 8 台/時 |
| | 降車場 | 1 バース | 10台/時 |
| | プール | 3 台 | 3 台(最大) |
| タクシー | 乗車場 | 2 バース | 14台/時 |
| | 降車場 | 1 バース | 17台/時 |
| | プール | 15台程度 (5 台 3 列) | 6 台(最大) |
| 一般車 | 身障者 | 1 バース | |
| | 送迎バス | 2 台分程度 | 4 台/時 |
| | 駐車場 | 11台 | |
| | 乗降場 | 特に設定なし | 214台/時 西58%、東42% |

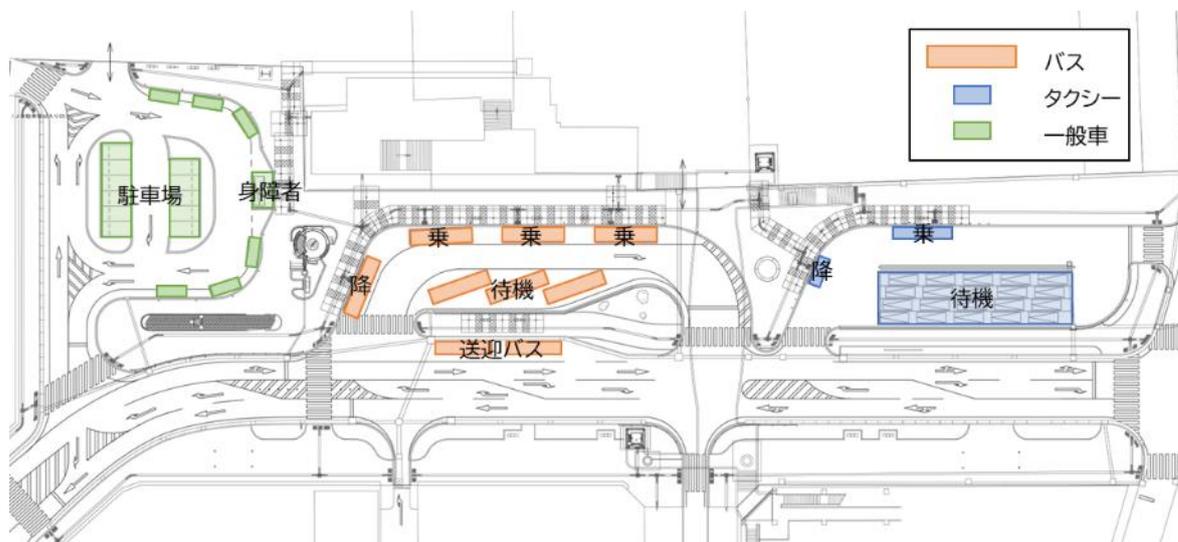


図 1.5 交通施設の現況図(南口)

1.3 焼津駅周辺地区の課題と施設整備の必要性

駅前広場における課題を、「交通結節機能」「歩行者動線・にぎわい創出機能」の観点から整理した。

1.3.1 交通結節機能に関する課題

一般車の交通結節機能の不足

- ・一般車の利用が多く、特に朝夕の送り迎えの時間や雨天時に混み合っている。
- ・駅前広場外に駐車場が散在している。
- ・駅前広場西側において、バス動線と駐車場入庫動線が錯綜している。

公共交通の利便性強化

- ・タクシー乗降場は駅と離れており、公共交通として利便性向上が必要。

過大な公共交通空間の占有

- ・回送のバス等が停車しており、駅前広場を占有している。
- ・タクシーの稼働率が低い時間帯等では、スペースが有効に活用されていない。

駅舎・駅前施設・自由通路の魅力不足

- ・駅舎、駅前施設及び自由通路は築後 50 年を経過し、老朽化が見られる。
- ・バリアフリー対策は実施されているが、接続部に階段が存在したり、エレベーターの動線が駅前施設の裏側につながっていたりするなど、利便性の向上が必要である。

滞留空間の不足

- ・駅前広場の多くのスペースをバス・タクシー・一般車の交通空間が占めており、歩行者の滞留空間が不足している。

北口広場の機能

- ・一般車の朝夕の送り迎えの時間や雨天時には、タクシーも含めた車両交通が混在し、錯綜している。
- ・駅前に駐輪場、駐車場が大きく確保されており、滞留空間が不足している。

1.3.2 歩行者動線・にぎわい創出機能に関する課題

バリアフリー対策の改善点

- ・市道焼津駅道原線の南側から道路を地上で横断せずに駅舎まで移動する場合、デッキから直接駅舎にアクセスできないため、一度地上まで下りて駅前施設の裏側へ迂回し、駅舎にアクセスするエレベーターに乗る必要がある。

駅南北の一体感の不足

- ・現在自由通路で JR の南北はつながっているが、北口の駅前広場には交流・にぎわい機能が無く、駅南北の一体性は感じられない。

歩行者空間の不足

- ・バス及びタクシーの駐車スペース（車道部待機スペース等）が多く確保されているが、歩行者空間は狭くなっている。
- ・公共交通の空間再編により、空間の有効活用が必要である。

滞留空間としての機能不足

- ・駅前広場の交流機能は足湯とベンチが設けられているが、駅前空間に期待されるにぎわい創出を促す滞留空間としては機能が不十分である。

まちなかサーキュレーションのハブとなる機能の欠如

- ・特に南口駅前広場は、まちなかサーキュレーションのハブとなる目的地へ向かう歩行者等の起点・結節点としての機能が不十分である。
- ・南口の商店街と駅前広場はデッキで結ばれているが、市道焼津駅道原線の東西道路に分断されており、一体性が不足している。

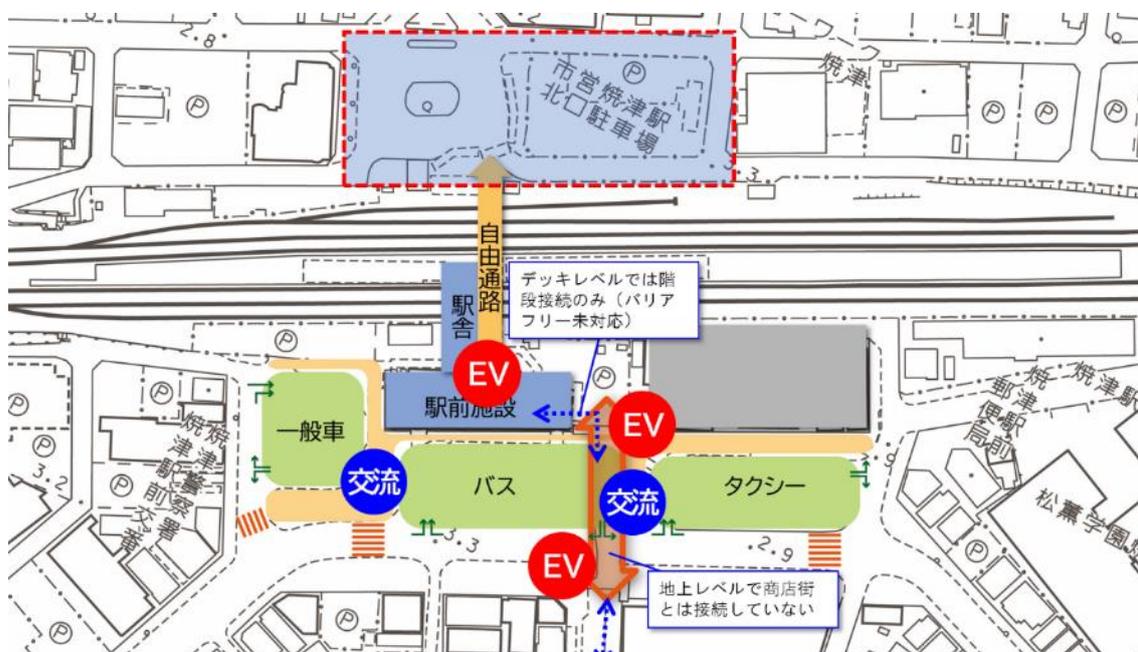


図 1.6 駅前広場の現況概略図



図 1.7 現況写真

2 駅前広場整備方針の作成

2.1 整備方針(コンセプト)の設定

1章で整理した駅まち空間の上位関連計画及び、駅前広場の現況・課題を踏まえ、駅前広場の整備方針を検討した。

2.1.1 上位・関連計画を踏まえた「駅まち空間」に求められる役割

上位・関連計画における位置づけ等を踏まえた場合、焼津駅の「駅まち空間」には大きく以下の2つの実現が求められる。

①駅まち空間の再生

焼津駅は、本市の玄関口であり、焼津らしいシンボル性と生活の利便性を向上させることでにぎわいを創出し、まち全体ににぎわいをつなげる役割を持つ。

これを実現するには、**にぎわい創出に係る駅前広場空間等の課題を解消し、多様な人々が暮らし、集い、交流する空間を創出する必要がある。**

②まちなかサーキュレーションの実現

焼津駅は、本市の玄関口であると同時に、**にぎわいをまち全体に広げる中心的な役割を果たす。**

「(仮称)焼津にぎわい・まちづくり戦略」を実現する上で、**焼津駅エリア(駅まち空間)のにぎわいを他のエリアに広げ、まち全体の活性化を図る“まちなかサーキュレーション”の実現を担う上で重要なポイントとなる。**

魅力的な駅まち空間の創造と合わせて、多くの人が集まり、それぞれの目的地へ向かう起点・結節点となる機能・空間を創出することが求められる。

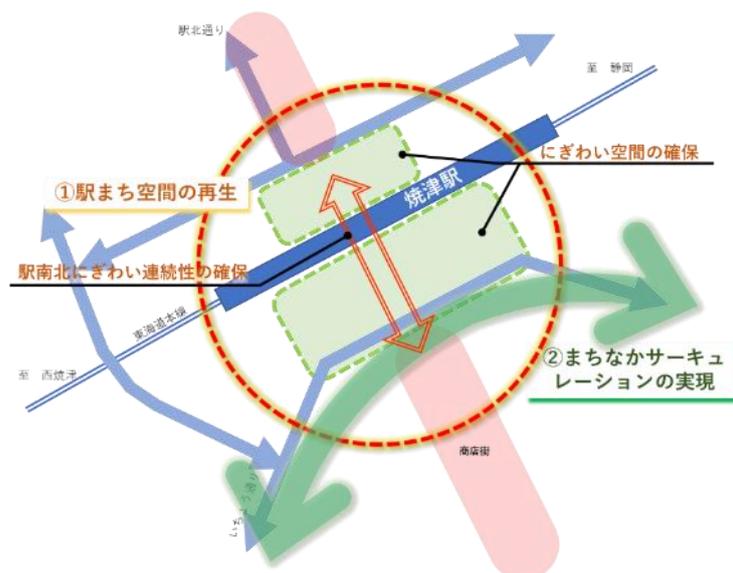


図 2.1 駅まち空間の概略図

2.1.2 駅前広場の整備方針

駅まち空間に求められる役割を踏まえ、駅前広場の整備方針を検討した。
整備方針図を次頁に示す。

1) 交通結節機能を強化する取組み

公共交通の集約再配置<南口>

- ・現状の公共交通結節機能の散在を改善。
- ・駅利用者の利便性、快適性を向上させる公共交通の結節機能の集約化、駅への近接化。

西側における交通結節機能の再配置<南口>

- ・タクシー・バスの動線整理。
- ・乗降場の拡充。

東側における一般車乗降場の再配置<南口>

- ・既存駐車場のパーク&ライド利用と連携の取れた東側への一般車のキス&ライド機能の移転。

駐車場の再配置<北口>

- ・北口駅前広場の再編に伴う駐車場の再配置。

駐輪場の再配置<北口>

- ・北口駅前広場の再編に伴う駐輪場の再配置。

2) 駅まち空間が担う役割を実現する取組み

にぎわい空間の整備<南口>

- ・焼津駅と商店街等のまちをつなぐ位置へのにぎわい空間の確保により拠点機能を強化。
- ・周辺景観との調和に配慮しつつ、焼津の歴史・文化を反映した懐かしさと新たな市の顔にふさわしいイメージが共存する質の高いデザインにも配慮し、様々な人が集い、憩い、楽しむことができる魅力的な空間づくりの推進。

にぎわい交流施設の整備<南口>

- ・にぎわい空間と調和した駅前交流施設として、焼津らしい魅力ある拠点施設の整備。

駅前広場へのにぎわい空間の確保<北口>

- ・市の玄関口にふさわしい魅力ある滞留空間の創出など、にぎわい・交流の場としての再整備。

南北のにぎわいの連続性確保<南口・北口>

- ・南北自由通路の機能強化等を行うことにより、駅南北の商店街をつなぎ、南北の駅前広場が一体となった駅まち空間とすることで、それぞれの目的地に向かう起点・結節点となるハブプレイスとしての焼津駅・にぎわい拠点の役割を高度化。

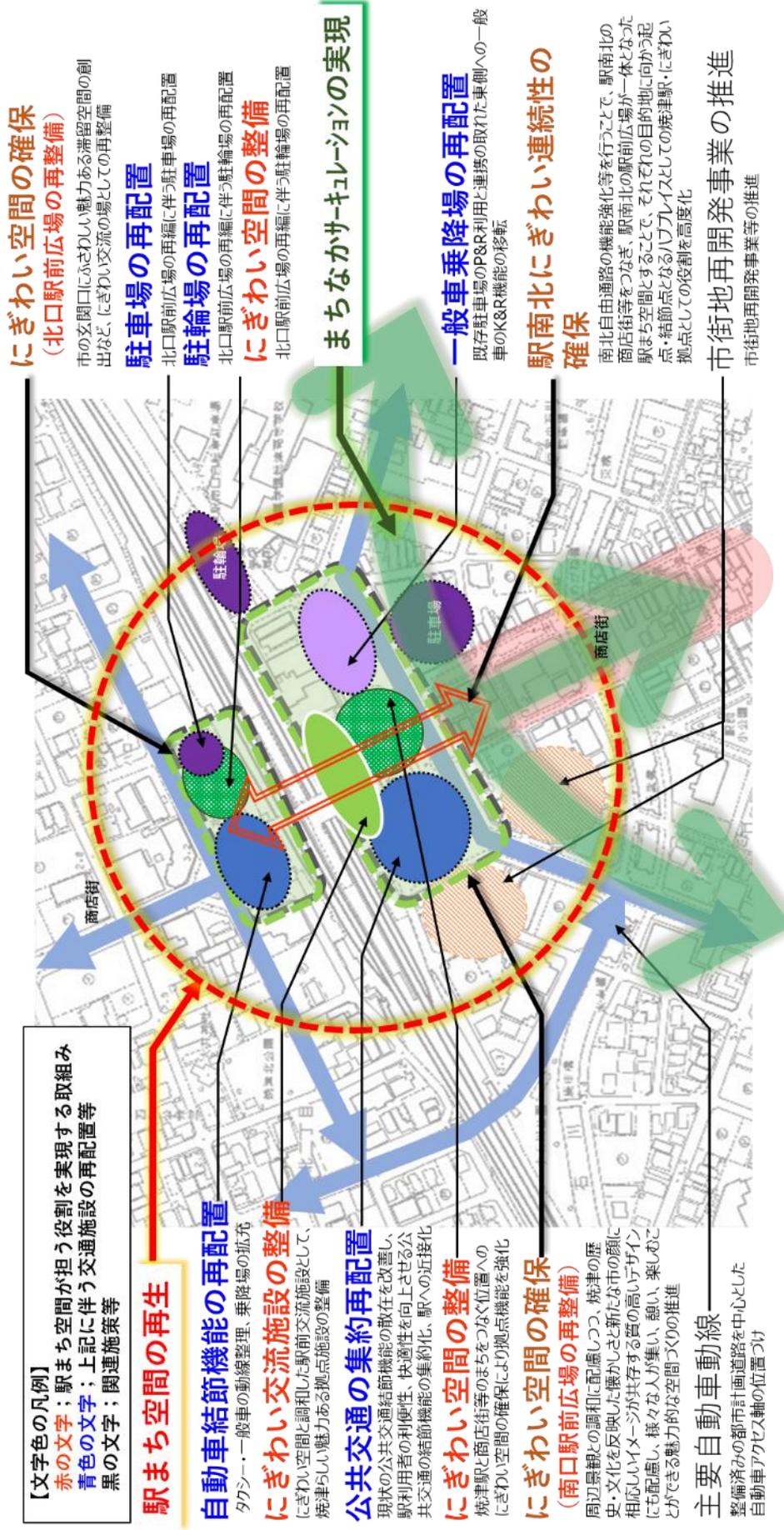


図 2.2 駅前広場の整備方針図

3 駅前広場基本計画の作成

3.1 駅まち空間における将来像の検討

駅まち空間の活性化やにぎわいの創出、利便性の向上に向けて策定された各計画を踏まえ、駅まち空間のあるべき将来像について検討した。

上位計画や市民意見（別途、庁内ワークショップや駅利用者アンケート調査により把握）等から、駅まち空間の導入機能について大きく「住む」・「交流」・「働く」の機能が必要であると考えられる。

これらの3つの機能について、駅前広場や複合施設を含む駅まち空間全体で機能を確保し、焼津らしさを体現する駅まち空間の整備を図る。

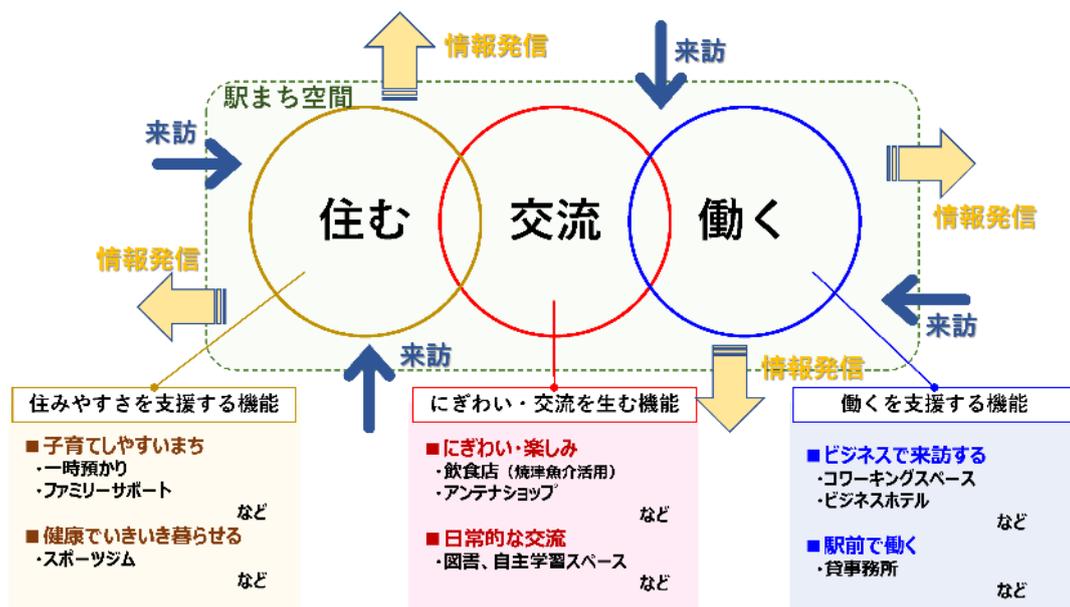


図 3.1 駅まち空間の導入機能イメージ

3.2 駅前広場基本計画の作成に向けた条件整理

3.2.1 周辺の交通計画について

交通量調査の結果や路線バスの現況から、交通計画について、駅前広場基本計画の作成に向けた計画方針を整理した。

1) 駅前広場の利用実態(朝ピーク時)

- 東西の方向別比率は、概ね西：東＝6：4となっている。
- 通過交通比率は、4～5割程度である。
- 交通手段別利用者は、バス約360人、タクシー約50人、一般車約300人、徒歩・自転車は高校生が主となっている。
- 南北分担率(※)は北：南＝46：54である。ピーク率15%とすると、駅利用者数は令和4年で13,570人であることから、南口ピーク時利用者数1,100人、バス等の利用者710人を除くと、徒歩・自転車利用者は390人となる。
※令和2年度国勢調査町丁別通勤者通学者鉄道利用者数より算出
- 以上から、焼津駅南口利用者の交通手段別比率は、バス33%、タクシー5%、一般車27%、徒歩自転車35%と推定される。

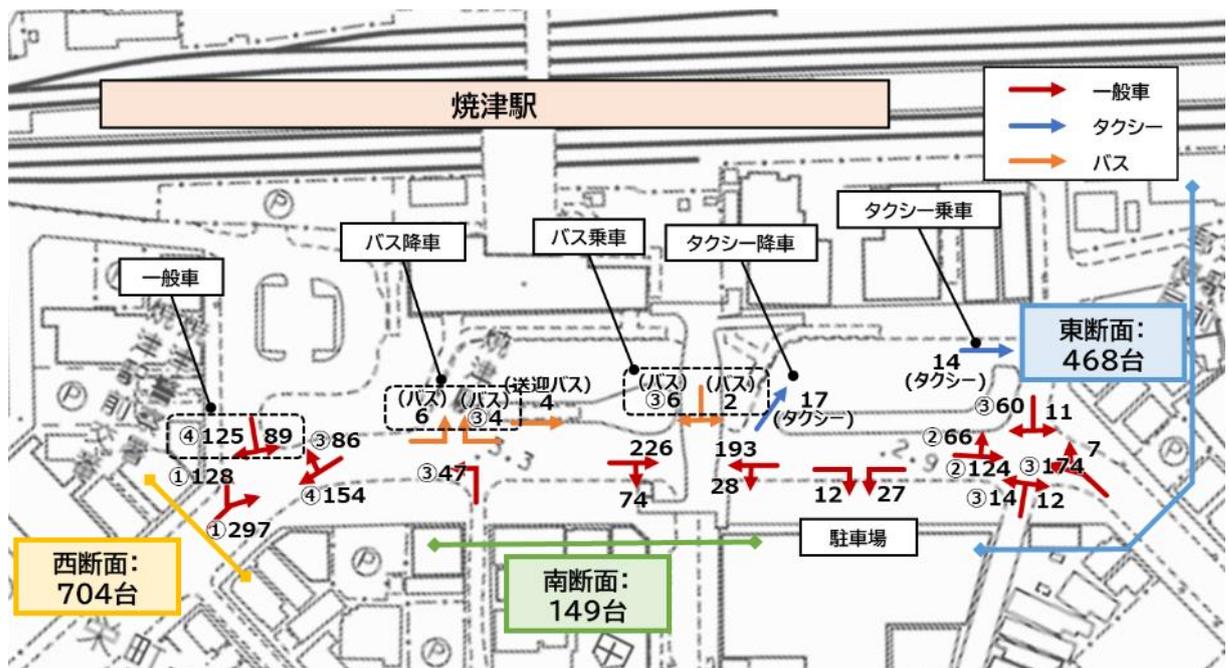


図 3.2 調査結果概要

<参考> 算定根拠

【通過交通量比の推定】

- ・西から東

$$\textcircled{2}(66+124)-\textcircled{1}(297-89-6-2-74-17-12)=\textcircled{2}-\textcircled{1}=97 \text{ 台} \div \textcircled{2}190 \text{ 台}=51\%$$

- ・東から西

$$\textcircled{4}(125+154)-\textcircled{3}(174+60+14+47+6-27-28-4-86)=\textcircled{4}-\textcircled{3}=123 \text{ 台} \div \textcircled{4}279 \text{ 台}=44\%$$

【東西流入交通量の比率】

- ・西

$$\textcircled{1}128 \text{ 台} + 297 \text{ 台} = 425 \text{ 台} \quad \text{東} \quad \textcircled{3}60 \text{ 台} + 174 \text{ 台} + 14 \text{ 台} = 248 \text{ 台} \quad \text{西:東}=61:39$$

【東西流出交通量の比率】

- ・西

$$\textcircled{4}154 \text{ 台} + 125 \text{ 台} = 279 \text{ 台} \quad \text{東} \quad \textcircled{2}66 \text{ 台} + 124 \text{ 台} = 190 \text{ 台} \quad \text{西:東}=60:40$$

【手段別交通量】

- ・バス:乗車 8 台、降車 10 台

- ・タクシー:乗車 14 台、降車 17 台

- ・一般車:K&R 214 台、P&R 41 台、送迎バス 4 台

【方面比率】

- ・東方面:468 台(35%)

- ・西方面:704 台(54%)

- ・南方面:149 台(11%)

計 1,321 台



図 3.3 駅勢圏の設定図(参考)

出典：国土地理院地図に
国勢調査小地域を重ね圏域
を表示

2) 一方通行化の可能性

- 現在の平日ピーク時における市道焼津駅道原線の交通量は、西⇒駅前広場（60%）、東⇒駅前広場（40%）、通過交通（44～51%）となっている。
- 駅前広場から西側への流出交通量は、流入交通量の65%、東側は76%であり、来た方向に戻らない交通量が24%～35%となっている。
- 以上から、通過交通はあるものの、東西からの商店街への車両動線を確保しつつ、駅前広場への東西からのアクセス交通をもと来た方向に戻せれば、一方通行化は現在の交通流に大きな影響を与えない可能性もある。
- そこで整備パターンの検討において、通過交通の排除型も検討する。
- 一方通行化の案におけるバスルートについては、焼津高校前のルートを商店街や西側へのルートへ振り替える可能性を踏まえて検討する。

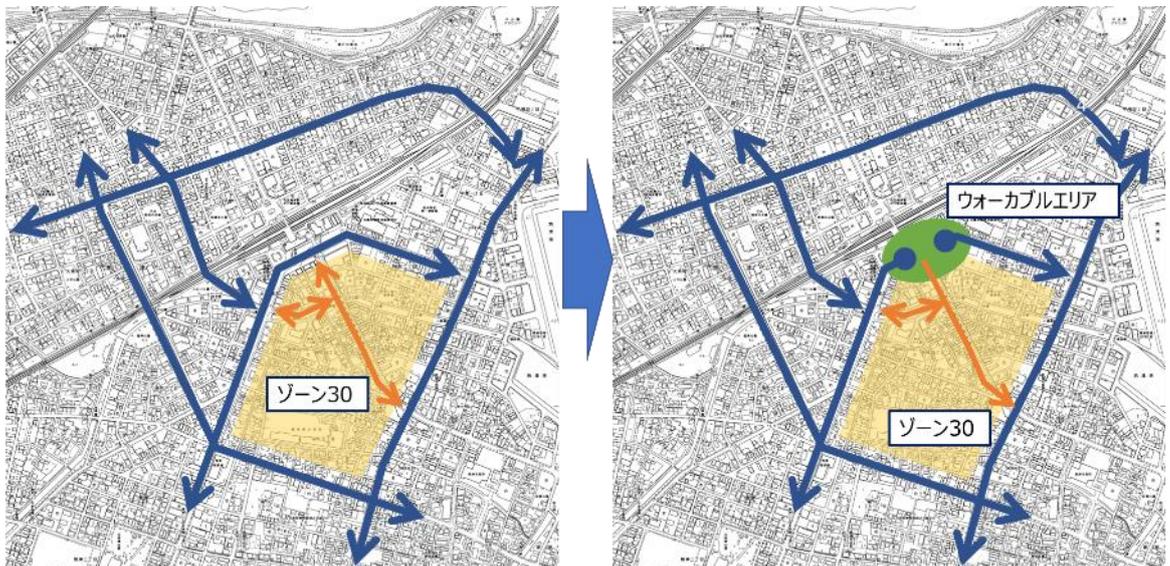


図 3.4 南側一方通行化のイメージ



図 3.5 南側一方通行化時のバス代替ルート案

出典：市 HP バス路線図

3.2.2 駅前広場の規模・施設量について

1) 駅前広場計画指針(1998年)に基づく算定

鉄道乗降客数及び駅前広場の利用実態をもとに、駅前広場計画指針(98年式)に基づき南口駅前広場の規模を算定した。

算定結果は下表のとおりである。

広場の基準面積は約 6,500 m²となった。(現在の都市計画決定面積は 5,400 m²)

表 3.1 南口駅前広場の算定結果(98年式による)

| 項目 | 暫定結果 | 施設量 |
|---------------------|----------------------|----------------------|
| a. バス乗降場関連面積 | 321 m ² | 乗車 3 バース 降車 1 バース |
| b. タクシー乗降場関連面積 | 48 m ² | 乗車 1 バース 降車 1 バース |
| c. 自家用車乗降場関連面積 | 220 m ² | 乗降 11 バース |
| d. 駐車場関連面積(タクシープール) | 180 m ² | 6 台 |
| e. 歩道面積 | 64 m ² | |
| f. 交通処理のための車道面積 | 1,952 m ² | |
| g. 付加的施設の面積 | 500 m ² | |
| 交通空間基準面積 | 3,285 m ² | |
| A. うち、e. 歩道部面積を除く部分 | 3,221 m ² | |
| B. 環境空間面積 | 3,221 m ² | 面積比=0.50 |
| うち、e. 歩道部面積 | 64 m ² | |
| h. 歩道を除く部分 | 3,158 m ² | |
| C. 広場基準面積(A+B) | 6,442 m ² | |

2) 現況を踏まえた計画方針

現況の施設量及び利用実態をもとに、駅前広場基本計画の作成に向けた方針を設定した。計画方針は以下のとおりである。

＜バス・タクシー＞

- ・現況機能を駅前広場内に確保する。
- ・配置の工夫により公共交通として集約する。

＜一般車＞

- ・身障者乗降場及び送迎バスは、現況機能を駅前広場内に確保する。
- ・駐車機能は、駅前広場外の駐車場利用を基本とし、駅前広場内には配置しない。
- ・乗降機能は、東側に乗降場を移動し、南側歩道部も利用して必要台数を確保する。

表 3.2 南口駅前広場の計画方針

| 交通手段 | 機能 | 現況 | ピーク時 台数 | 平均 乗車人員 | 乗降場 1台あたり の処理能力 | 計画方針 |
|------|----------|---------------------|----------------------------|------------|-----------------------|--|
| バス | 乗車場 | 3 バース | 8 台/時 | 20 人/台 | 12 台/時 | 現況機能を駅前 広場内に確保す る。 公共交通は集約 配置する。 |
| | 降車場 | 1 バース | 10 台/時 | 20 人/台 | 12 台/時 | |
| | プール | 3 台 | 3 台(最大) | | | |
| タクシー | 乗車場 | 2 バース | 14 台/時 | 1.4 人/台 | 60 台/時 | |
| | 降車場 | 1 バース | 17 台/時 | 1.4 人/台 | 20 台/時 | |
| | プール | 15 台程度 (5 台 3 列) | 6 台(最大) | | | |
| 一般車 | 身障者 | 1 バース | | | | 現況機能を駅前 広場内に確保す る。 |
| | 送迎 バス | 2 台分程度 | 4 台/時 | 10 人/台 | 12 台/時 | |
| | 駐車場 | 11 台 | | | | 駅前広場外の駐 車場利用を基本 とし、駅前広場 内には配置しな い。 |
| | 乗降場 | 特に設定 なし | 214 台/時 西 58%、 東 42% | 1.2 人/台 | 30 台/時 | 基本的に東側に 乗降場を移動す る。 南側歩道部も利 用して必要台数 を確保する。 |

3.2.3 シーガルブリッジ(デッキ)の扱いについて

南口駅前広場上空に設置されているシーガルブリッジについて、駅前広場基本計画の作成に向けて、取扱い方針を整理した。

1) シーガルブリッジの現況

<施設について>

- シーガルブリッジは幅員 6.5m、橋長約 48.3m である。

<整備経緯について>

- シーガルブリッジは、平成 15 年に駅前広場の改良と一緒に整備されている。その際、交通結節点改善事業により、国の補助が投入され、経過年数は 20 年となっている。

<利用者数について>

- シーガルブリッジ上の朝ピーク時の歩行者交通量は、170 人/時である。
- 東側の南北横断歩道では、歩行者 20 人/時、自転車 180 台/時となっており、圧倒的に自転車が多い。
- 西側の横断歩道では、歩行者 204 人/時、自転車 14 台/時であり、西側の横断歩道交通量が最も多くなっている。

<設置基準について>

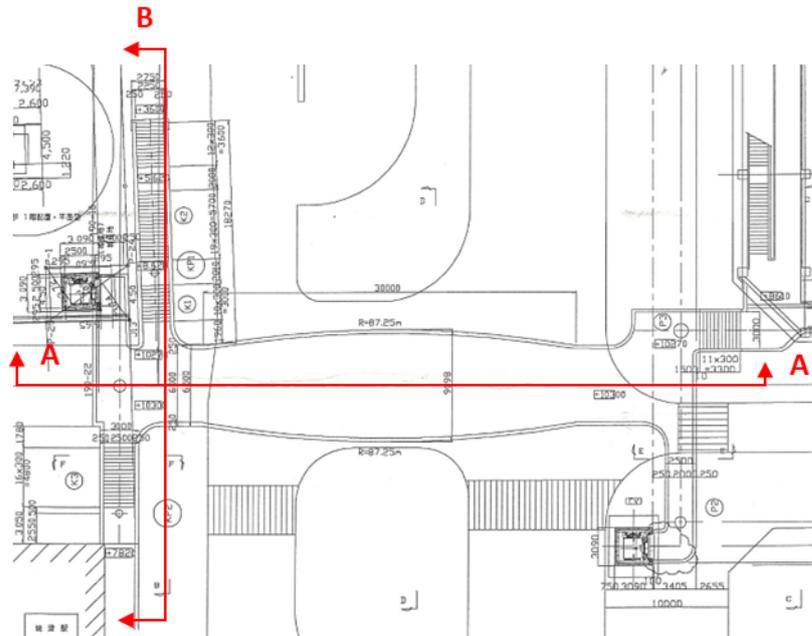
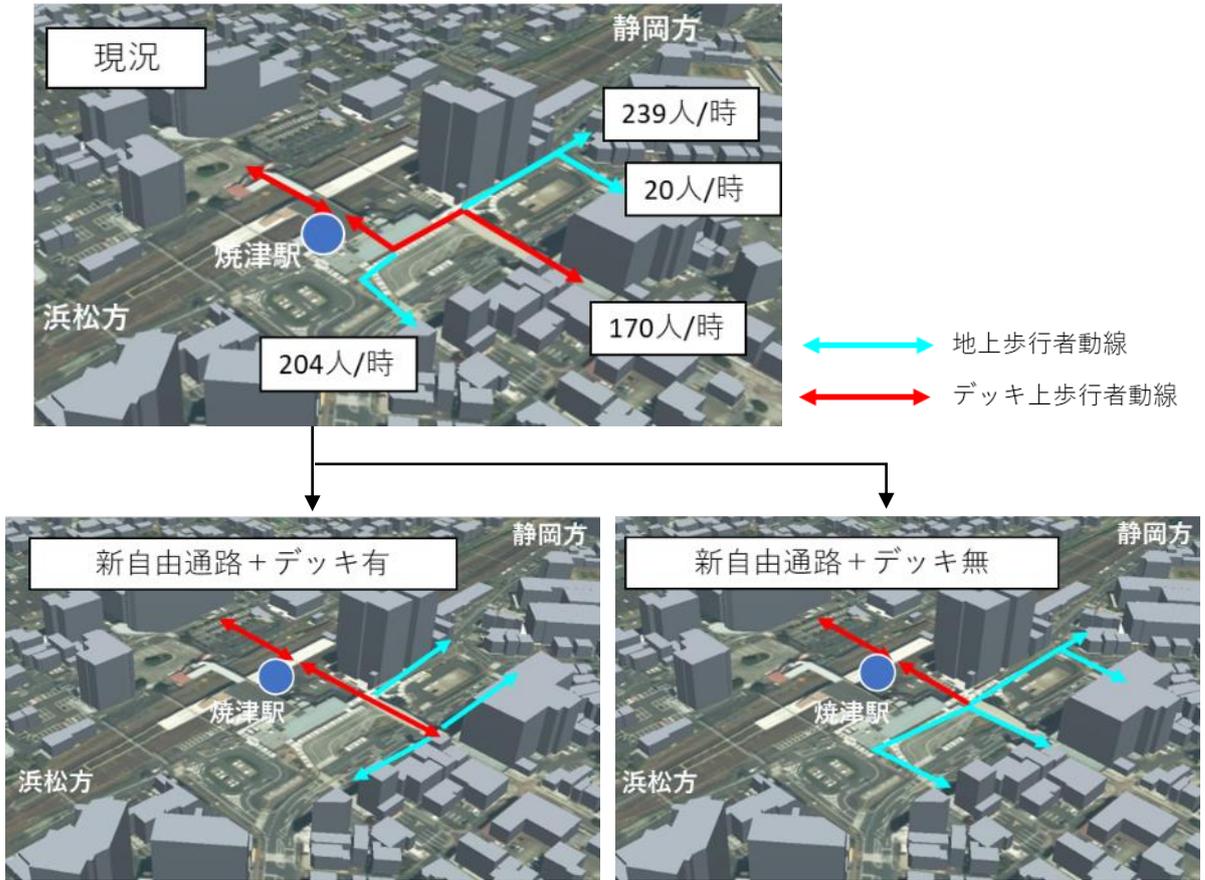
- 立体横断施設の設置基準では、横断幅員が 11m 以上かつ横断歩行者数 100 人/時以上、地上通行車両数 700 台/時以上が必要条件となっており、市道焼津駅道原線の幅員 24m、交通量約 700 台/時、歩行者交通量 170 人/時から、設置基準は現在も満たしている。

<ブリッジの有無による動線の違いについて>

- シーガルブリッジの有無による歩行者動線の違いを見た場合（図 3.6 参考）、現況の朝ピーク時には西側横断歩道とブリッジの利用者が多く、東側はほとんど歩行者交通量が無い状況である。
- ブリッジを存置する場合、新自由通路とデッキが直線的につながることを想定した場合、市道焼津駅道原線を横断して東西に向かう動線が変化すると考えられる。
- ブリッジを撤去する場合、歩行者動線は、新自由通路を下りた場所から、現況の 3 方向への動線がそのまま踏襲される可能性があり、大きな動線の変化は想定されない。
- 以上から、存置と撤去の双方の場合において、歩行者動線上は車両との錯綜の有無と、駅前広場地上部での多方面へのアクセス性が相反している状況である。

<南北自由通路との高さの関係について>

- 南北自由通路の高さは T.P.+10,400、シーガルブリッジの高さは T.P.+10,270~10,300 であり、100mm 程度の差はあるものの、自由通路を再整備する場合にはほぼ同一高さで整備が可能である。



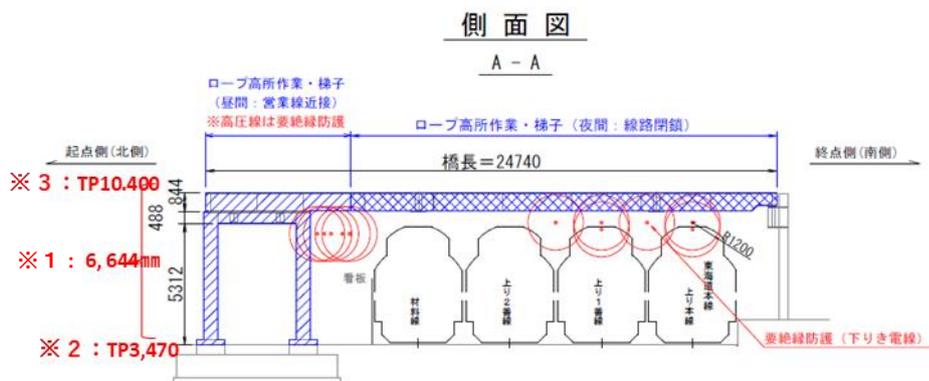
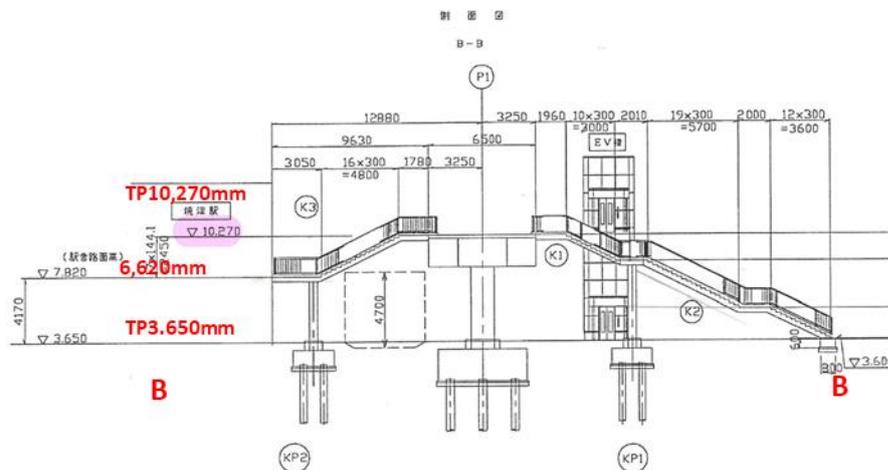
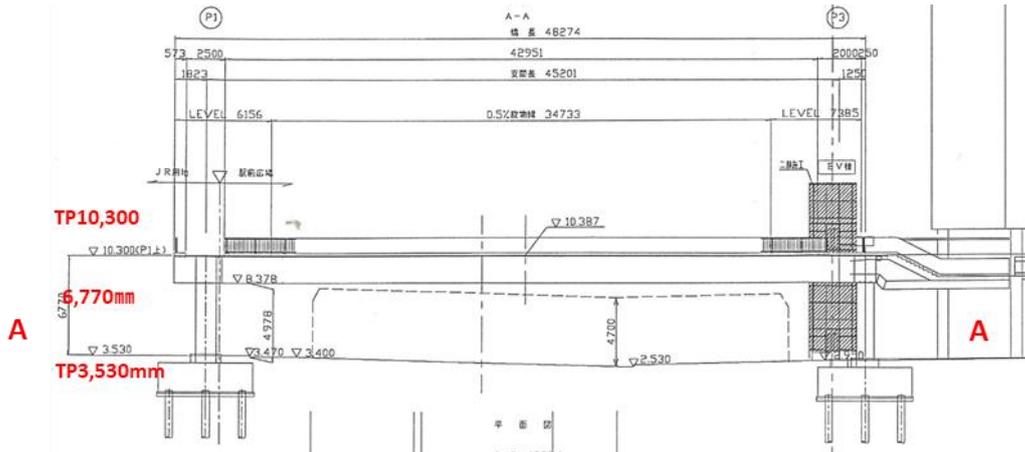


図 3.10 南北自由通路の現況断面図

2) シーガルブリッジの取扱い方針

現況や取扱いによるメリット・デメリット（表 3.3 参考）を踏まえると、シーガルブリッジの取扱いについては存置・撤去のどちらにも一長一短がある。

存置のみを前提とした場合、駅前広場内の拠点施設整備に際する配置等への支障が考えられるため、撤去はいつでも対応できることも念頭に置きながら、プランによっては存置・撤去のどちらも検討することとする。

表 3.3 シーガルブリッジの取扱いによるメリット・デメリット

| ブリッジの取扱い | ○メリット | ×デメリット |
|----------|---|---|
| 存置 | 新南北自由通路と連携して駅とまちなかをむすぶバリアフリーで安全な動線が確保できる。 | 歩行者動線は駅前広場を経由せずまちなかに向かう動線となり、駅前広場でのぎわいの創出には寄与しない。 |
| | ブリッジの柱や構造物で日よけになる。 | ブリッジの柱や構造物で影が生じる。 |
| | 補助金による整備が有効、撤去費が不要。設置基準は現在もクリア。 | 駅前のイベント空間に設置予定の大屋根などの整備に影響が生じる。 |
| | デッキ上から、地上のイベント空間の観覧空間となりえる。 | 維持費が今後とも生じる。 |
| 撤去 | 駅前広場のイベント空間等を経由して、駅広の整備目標であるまちなかサーキュレーションのハブ機能として、地上で駅とまちなかを結ぶ動線が確保できる。 | 補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律の第 22 条において、財産処分について一定の制限が規定されており、整備後 10 年を経過しているものは、基準からすると、現時点で撤去しても補助金返還義務はないが、基本的には中部地方整備局長が裁定するものであり、説明責任が生じる。 |
| | 駅前のイベント空間が開放的で自由な空間となる。 | 補助金の導入による施設整備に対して撤去すると批判が生じる可能性がある。撤去費が必要。 |
| | 維持費が不要。 | まちなかや商店街方面には、市道焼津駅道原線を横断歩道で通行する必要がある。 |

4 駅前広場再配置の検討

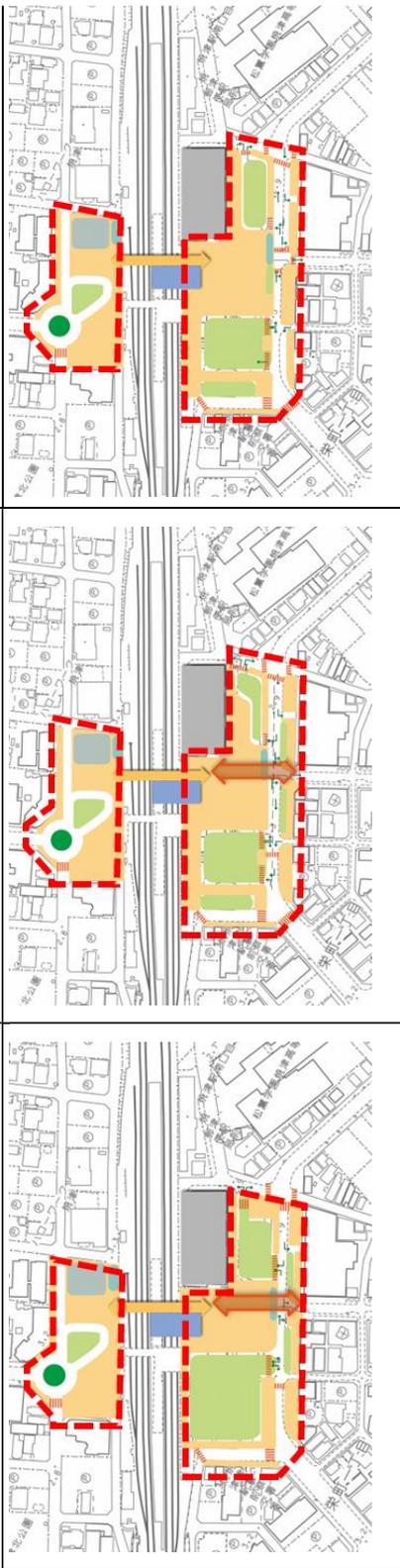
3章にて整理した基本計画の条件をもとに、駅前広場の再配置案を検討した。

南口の検討案は駅舎、駅前施設及び自由通路も含めた再編とする①～③案と、既存駅舎、駅前施設及び自由通路を活用する参考案の4パターンである。

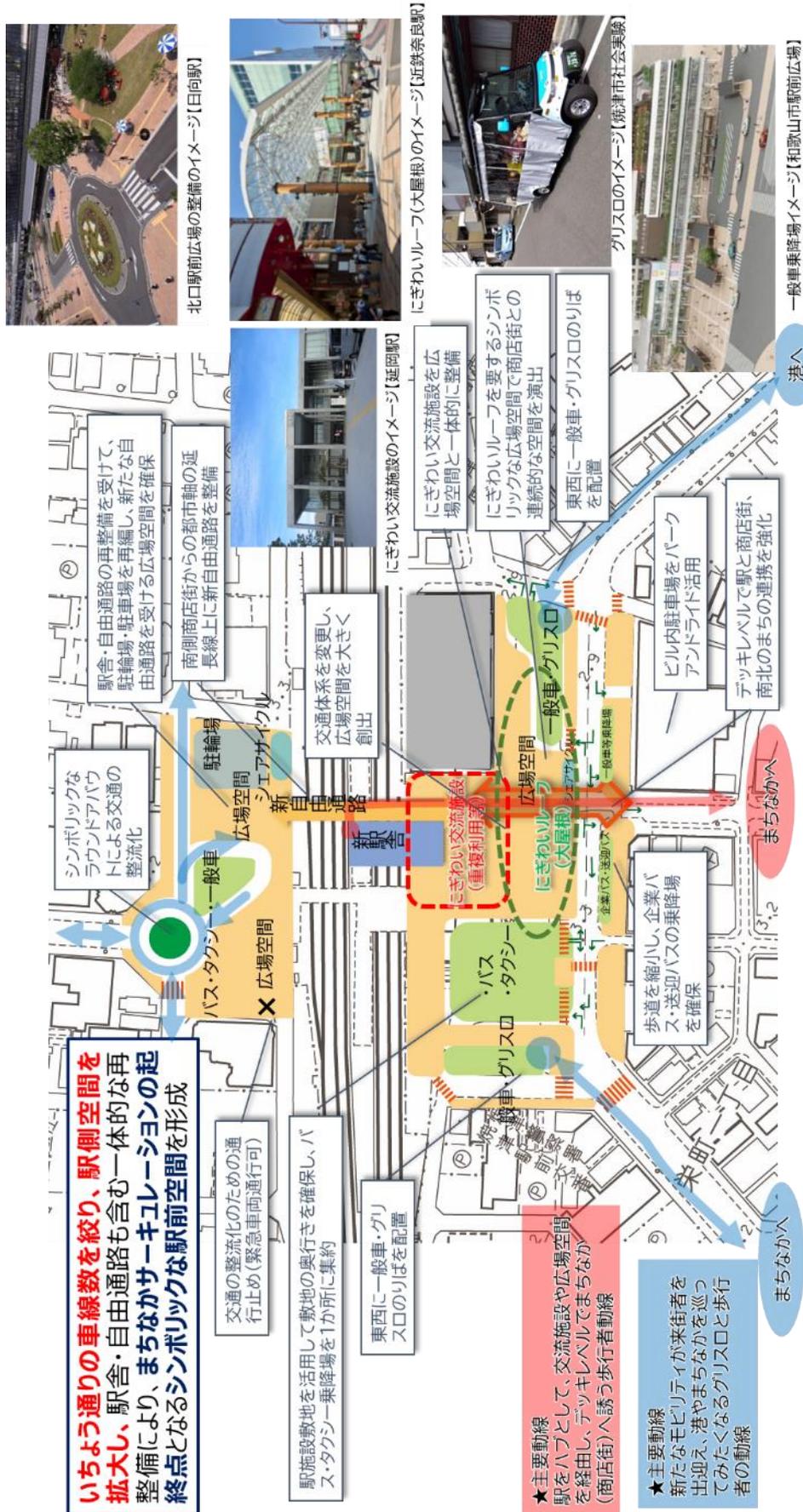
北口の検討案は現在の交差点配置を踏襲する①案と、駅前交差点をラウンドアバウト化する②案の2パターンである。

次頁以降に比較表及びそれぞれの配置案を示す。

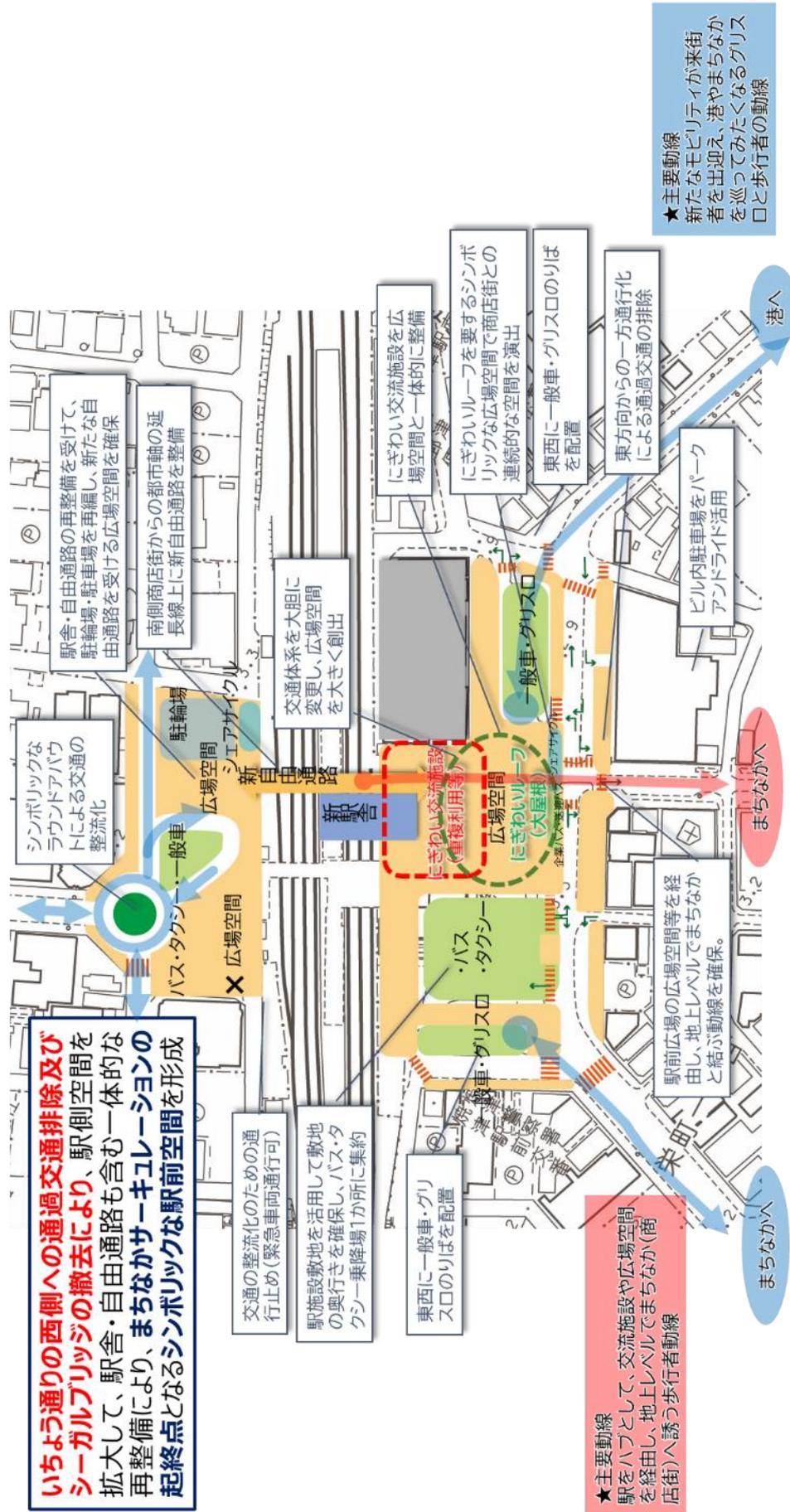
1) 基本的な考え方・パターンの整理

| 配置案 | ①新自由通路+駅舎改良+南北駅前広場改良案 | ②新自由通路+駅舎改良+南北駅前広場改良案 (いちよう通り車線減) | ③新自由通路+駅舎改良+南北駅前広場改良案 (いちよう通り一方通行化) + シーガルブリッジ撤去案 |
|---|----------------------------------|--------------------------------------|--|
| <p>概略図</p>  | | | |
| 区域 | 駅舎・南北駅前広場・線路南側 JR 敷地・いちよう通りを含む区域 | | |
| 駅舎及び自由通路 | 新たに整備 | | |
| ハブ空間 | 南北の歩行者動線付近にまとまった歩行者の滞留空間を配置 | | |
| バス・タクシー機能 | 西側への集約配置 | | |
| 一般車乗降機能 | 乗降場を東側と南側に配置 | 乗降場を東西と南に配置 | 乗降場を東西に配置 |
| 車両動線 | 対面通行を堅持しつつ、駅前広場への動線を集約化 | 対面通行を堅持しつつ、車線数を減らし、駅前広場への動線を集約化 | 駅前広場を通過する交通を低減させるため、東方向からは、商店街へぬける自動車動線とした。 |
| シーガルブリッジ | 存置 | 存置 | 撤去 |

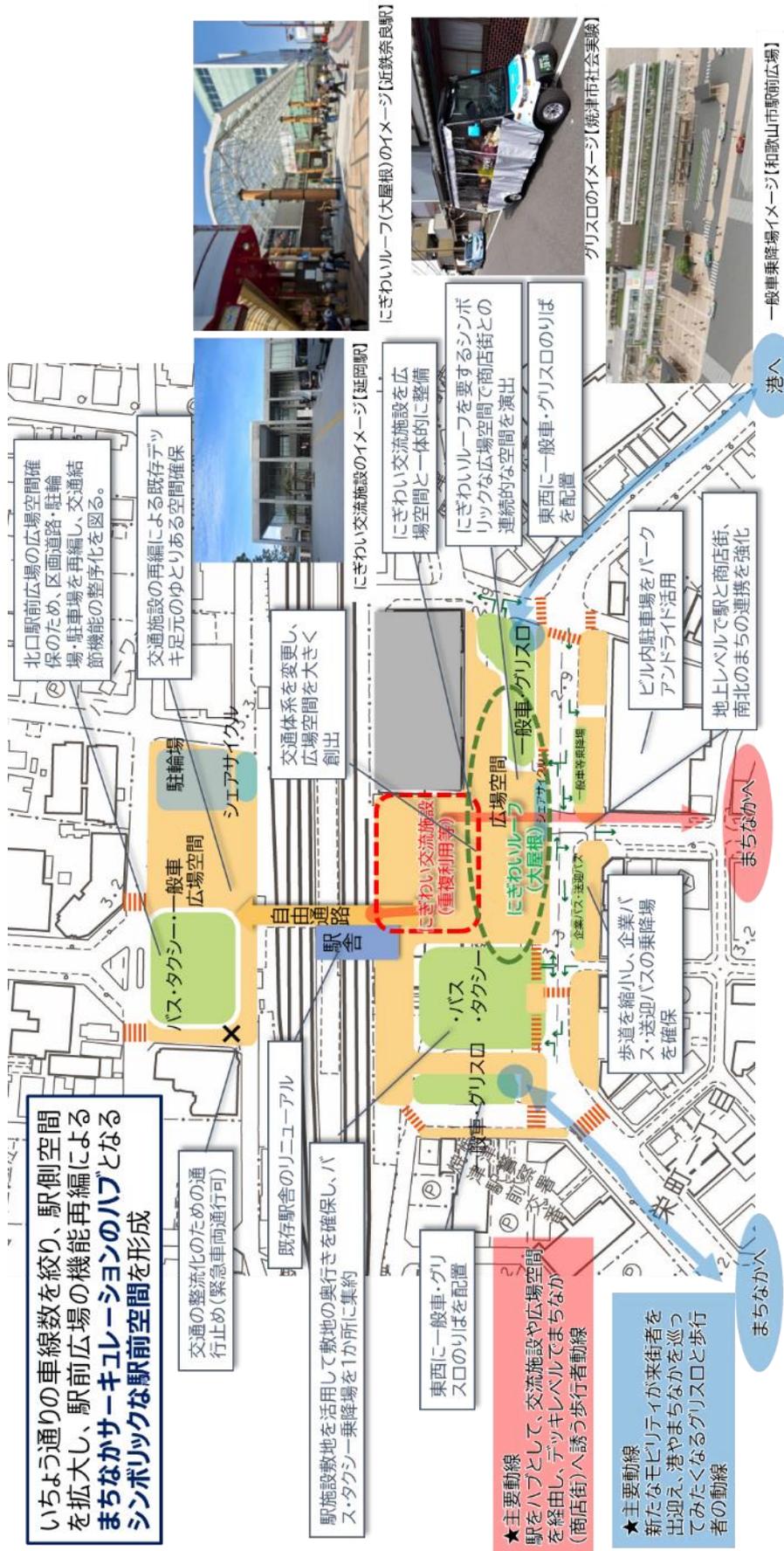
②新自由通路及び駅舎改良といちよう通り車線減による改良案



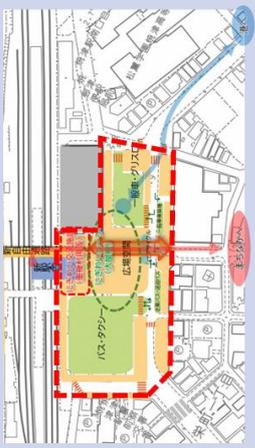
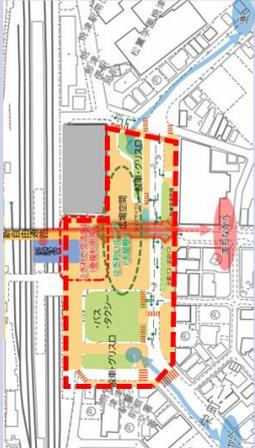
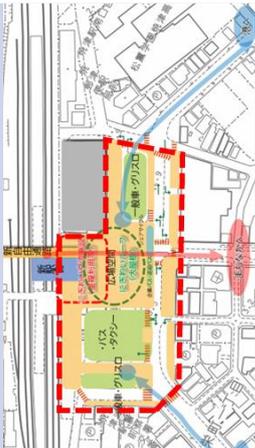
③いちょう通りの西側への通過交通排除とシーガルブリッジ撤去案



参考案 既存駅舎・自由通路活用案及びシーガルブリッジ撤去案



3) 比較表

| 南口 | 整備パターン① | 整備パターン② | 整備パターン③ |
|-------------------|---|--|--|
| 概要図 |  |  |  |
| 基本的な考え方 | <ul style="list-style-type: none"> ・新駅舎、新自由通路の整備を条件に、既存デッキは活用。 | <ul style="list-style-type: none"> ・いちよう通りの車線を減らしつつ、新駅舎、新自由通路の整備を条件に駅前広場の再編を行い、既存デッキは活用。 | <ul style="list-style-type: none"> ・いちよう通りを東からの一方通行化により通過交通を低減しつつ、既存デッキを撤去し、新駅舎・新自由通路と駅前広場を一体に整備。 |
| にぎわい創出 | <ul style="list-style-type: none"> △整備範囲が北側には広がるが南側には広げられないため、広場空間を広く確保できない。 △広場空間にシーガルブリッジの柱や影の影響が生じる。 | <ul style="list-style-type: none"> ○整備範囲が南側に、1車線分広げられることに加え、東側のマンション前空間の活用により広場空間を広くできる。 △広場空間にシーガルブリッジの柱や影の影響が生じる。 | <ul style="list-style-type: none"> ○駅前広場の整備範囲が南側に広がるため、広場空間を広く確保できる。 ○既存デッキの撤去により、広場空間が広く、青空空間の広がる好な空間となる。 |
| まちなかサークキュレーションの実現 | <ul style="list-style-type: none"> ○東西で公共交通系と私的交通系に結節機能が区分されるため、ハブ機能の位置が明確化できる。 ○ハブプレイスとして、目的地向かう起点・結節点として、ウォークアブルによる周遊を促す空間が、中央に確保できる。 | <ul style="list-style-type: none"> ○ハブプレイスとして、目的地向かう起点・結節点として、ウォークアブルによる周遊を促す空間が、中央に確保できる。 | <ul style="list-style-type: none"> ○東西に私的交通系の結節機能が確保されるため、ハブ機能が強化できる。 ○ハブプレイスとして、目的地向かう起点・結節点として、ウォークアブルによる周遊を促す空間が、中央に確保できる。 |
| 歩行者動線 | <ul style="list-style-type: none"> ○南北の連絡、駅へのアクセスなどは段差が解消される。 ○自動車動線と歩行者動線はデッキにより連続しない。 △タクシー…一般車の利用動線は大きく変化する。 | <ul style="list-style-type: none"> ○南北の連絡、駅へのアクセスなどは段差が解消される。 ○自動車動線と歩行者動線はデッキにより連続しない。 △タクシー…一般車の利用動線は大きく変化する。 ○乗降場は分散する。 | <ul style="list-style-type: none"> ○南北の連絡、駅へのアクセスなどは段差が解消される。 △自動車動線と歩行者動線が横断歩道で交差する。 △タクシー…一般車の利用動線は大きく変化する。 ○乗降場は分散する。 |
| 交通結節機能 | <ul style="list-style-type: none"> △タクシー…一般車は、東西配置を入れ替え。 ○東側からの一般車の寄り付きがやすくなるが、西側からのアクセスが不便。 | <ul style="list-style-type: none"> △タクシー…一般車は、東西配置を入れ替え。 ○東側からの一般車の寄り付きがやすくなり、西側からのアクセスも確保できる。 | <ul style="list-style-type: none"> △タクシー…一般車は、東西配置を入れ替え。 ○東側からの一般車の寄り付きがやすくなる。西側からのアクセスも可能。 |
| 都市軸形成 | <ul style="list-style-type: none"> ○商店街の延長線上に自由通路を再整備することにより連続性が確保される。 | <ul style="list-style-type: none"> ○商店街の延長線上に自由通路を再整備することにより連続性が確保される。 | <ul style="list-style-type: none"> ○商店街の延長線上に自由通路を再整備することにより連続性が確保される。 ○いちよう通りの幅員が狭くなるため、商店街との一体性が強調できる。 |
| 新たな拠点形成 | <ul style="list-style-type: none"> ○駅舎の建替と合わせて新たな拠点施設が整備可能。 | <ul style="list-style-type: none"> ○駅舎の建替と合わせて新たな拠点施設が整備可能。 | <ul style="list-style-type: none"> ○駅舎の建替と合わせて新たな拠点施設が整備可能。 |
| 交通体系 | <ul style="list-style-type: none"> ×対面通行を堅持するため、いちよう通りの車道幅員は縮小できず、動線の集約化は難しい。 ○バスルートの再編は必要ない。 | <ul style="list-style-type: none"> △対面通行を堅持しつつ、右折レーンの撤去をため、右折する交通で滞留が生じる可能性がある。 ○いちよう通りの車道幅員は縮小可能であり、駅前広場範囲の拡大が可能である。 ○バスルートの再編は必要ない。 | <ul style="list-style-type: none"> ○東側からの通過交通を排除することにより、いちよう通りの車道幅員は縮小可能であり、駅前広場範囲の拡大が可能である。 △商店街へ自動車交通が流入。 ×バスルートの再編が必要。 |
| 費用面 | <ul style="list-style-type: none"> △駅前広場区域を拡大するため、補償費や用地費が必要。 | <ul style="list-style-type: none"> △駅前広場区域を拡大するため、補償費や用地費が必要。 | <ul style="list-style-type: none"> △駅前広場区域を拡大するため、補償費や用地費が必要。 |
| 評価のポイント | <ul style="list-style-type: none"> いちよう通りの対面通行を堅持するため、駅前広場を南側に拡大できないことから、平面的なウォークアブルエリアの範囲(広場空間)は整備パターン②より狭い。 | <ul style="list-style-type: none"> いちよう通りの対面通行を堅持しつつ、車線数を減らすため、平面的な広場空間は整備パターン①より広がる。 | <ul style="list-style-type: none"> いちよう通りを東からの一方通行化することにより、駅側の空間が広がり、かつ、シーガルブリッジが撤去されると、平面的な広場空間が一体的に広く取れる。ただし、4割の通過交通の迂回が生じる。また、事業費が最も高い。 |

比較評価

【南口駅前広場の総合評価】

・3つの整備パターンのうち、現在の駅前広場の課題に対応した交通結節機能の再編整備による利便性、快適性の向上が図れると共に、①駅舎及び自由通路の既存活用・新設整備、②シーガルブリッジの存置・撤去、③いちよう通りの道路の再整備などに対して、柔軟性及び発展性に順応できる整備パターン②が現段階では有力案と考えられる。

| 北口 | 整備パターン① | 整備パターン② |
|---|--|--|
| <p>概要図</p> | | |
| <p>基本的な考え方</p> | <p>・現況の駅前広場東側の駐車場駐輪場を再配置し、新自由通路接続の広場空間を配置。</p> | <p>・現況の駅前広場東側の駐車場駐輪場を含んだレイアウトの再編を行い、駅前交差点をラウンドアバウト化して交通機能をコンパクトにすることにより、新自由通路接続の広場空間を配置。</p> |
| <p>交流空間</p> | <p>○広場空間を中心に交通結節機能と駐輪場が配置可能。</p> | <p>○広場空間が駅前広場の多くを占有し、コンパクトになった交通結節機能等と一体的に整備が可能。</p> |
| <p>歩行者動線</p> | <p>△現状どおりとなる。</p> | <p>○ラウンドアバウトの導入により交差点が小さくなり、歩行者動線がコンパクト化する。</p> |
| <p>交通結節機能</p> | <p>△現状どおりとなる。</p> | <p>○車道がコンパクト化され、広場空間の配置により歩道が広がるため、乗降場等の滞留空間が広がり、快適性や安全性が高くなる。</p> |
| <p>都市軸形成</p> | <p>○広場空間の拡大により人の滞留空間は広がるため、南北軸の拠点として機能を強化できる。</p> | <p>○広場空間の創出とラウンドアバウトをシンボリック(高木・花壇等)な設えとすることで、南北軸の拠点を強化できる。</p> |
| <p>交通体系</p> | <p>△現状と同じで交通流の整序が不完全。 ○西側鉄道沿い区画道路からの駅前広場への進入は通行止めとし、バス等の乗降場への通過交通を排除(緊急車両は通行可とする)。</p> | <p>○交通流の整序が可能となる。 ○西側鉄道沿い区画道路からの駅前広場への進入は通行止めとし、バス等の乗降場への通過交通を排除(緊急車両は通行可とする)。</p> |
| <p>費用面</p> | <p>◎デッキ整備及び除却費が必要となるが、地上整備費は②より低い。</p> | <p>○車両空間と広場空間の再編も必要となり、地上整備費は①より高い。</p> |
| <p>評価のポイント</p> | <p>現状の交通体系をそのままに駅前広場機能および広場空間を確保していくことができる。一方、交通流の整序化ができないため、自動車交通の錯綜は改善できない。</p> | <p>駅前への通過交通の最小化と交通結節機能のコンパクト化により、広場空間が大きく確保できる。シンボリックな空間形成によりランドマークとなりえる。一方、コンパクトになった交通施設の需給バランスを検証する必要がある。</p> |
| <p>【北口駅前広場の総合評価】</p> <p>・2つの整備パターンのうち、現在の駅前広場の課題に対応した交通結節機能の再編整備による利便性、快適性の向上が図れると共に、① 既存駐車場、駐輪場の再編、② 駅舎及び自由通路の既存活用・新設整備、③ 広場空間の確保などに対して、柔軟に順応できる整備パターン②が現段階では有力案と考えられる。</p> | | |

5 公共公益等複合施設基本計画の作成

公共公益等複合施設の検討にあたり、概略モデルプラン作成のための整備コンセプト、導入機能、事業化に際して確認、設定が必要な事業予定地の概要、機能配置図、各機能の施設規模等を整理する。

5.1 概略モデルプランの作成

1) 立地条件等

本施設は、JR 東海道本線「焼津駅」の駅前広場（南側）に隣接する区画に整備を予定している。

事業予定地の概要は次のとおりである。

表 5-1 事業予定地の概要

| | |
|------------|---|
| 所在地 | 静岡県焼津市栄町1丁目 の一部 |
| 敷地面積 | 未定 |
| 土地所有者 | 未定（市が用地を購入または賃貸借等を想定） |
| 用途地域等 | 市街化区域（商業地域） |
| 建ぺい率 | 80% |
| 容積率 | 400% |
| 防火地域・準防火地域 | 準防火地域 |
| 日影規制 | 指定なし |
| 接道道路 | 整備予定の駅前広場に接道 |
| 斜線制限 | 道路斜線：勾配1.5 距離20m 隣地斜線：勾配2.5 距離31m |
| インフラ整備状況 | 給水：大井川広域水道用水供給事業区域内 汚水排水：公共下水道供用区域内 都市ガス：都市ガス供給エリア内 |
| 交通アクセス | ・ JR東海道本線「焼津駅」下車徒歩約3分程度 |
| その他 | ・ 津波災害警戒区域（令和5年4月1日静岡県告示）指定なし ・ 高潮浸水想定（令和3年9月30日静岡県設定）最大浸水深1.0～3.0m ・ 浸水履歴あり（小石川左岸焼津駅南交差点西側） ・ 洪水浸水想定区域 最大浸水深0.5m～1.0m未満 |

2) 整備コンセプト及び導入機能の設定

(1) 駅まち空間に求められる役割

駅まち空間に求められる役割は下記のとおり（再掲）

① 駅まち空間の再生

焼津駅は、本市の玄関口であり、焼津らしいシンボル性と生活の利便性を向上させることでにぎわいを創出し、まち全体ににぎわいをつなげる役割を持つ。

これを実現するには、にぎわい創出に係る駅前広場空間等の課題を解消し、多様な人々が暮らし、集い、交流する空間を創出する必要がある。

② まちなかサーキュレーションの実現

焼津駅は、本市の玄関口であると同時に、にぎわいをまち全体に広げる中心的な役割を果たす。

「(仮称)焼津にぎわい・まちづくり戦略」を実現する上で、焼津駅エリア(駅まち空間)のにぎわいを他のエリアに広げ、まち全体の活性化を図る“まちなかサーキュレーション”の実現を担う上で重要なポイントとなる。

魅力的な駅まち空間の創造と合わせて、多くの人が集まり、それぞれの目的地へ向かう起点・結節点となる機能・空間を創出することが求められる。

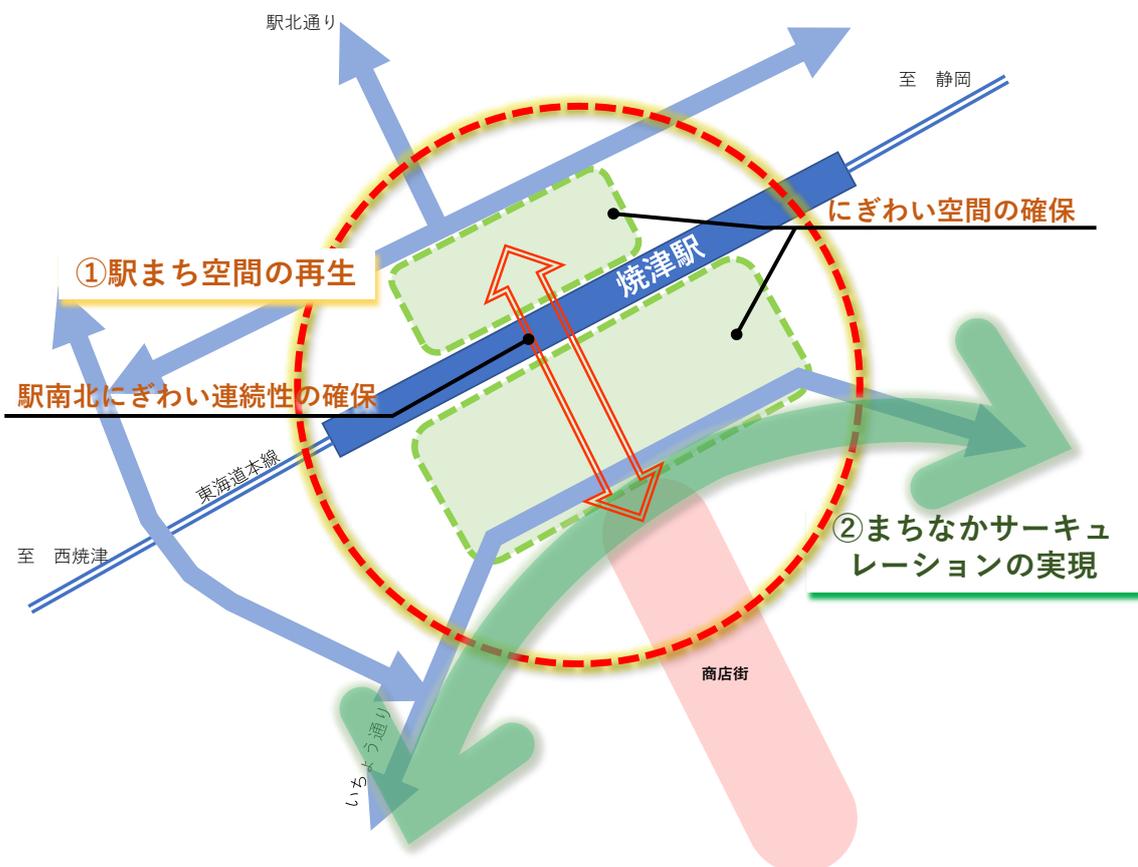


図 5.1 駅まち空間の概略図

(2) 駅まち空間の導入機能及び施設整備の基本的な考え方

焼津駅前エリアは、『市の玄関口、にぎわいの核となるエリア』を目指しており、にぎわいと活力ある拠点連携による**交流・住む・働くの実現によるにぎわい創出を先導**し、まちなかサーキュレーション形成の起点として、まちづくりの起爆剤となることが期待される。

【駅まち空間整備事業の目標＝駅まち空間整備の基本的な考え方】

目標① 多様な人々の交流によるにぎわい創出

- 現在の焼津駅のメインユーザーである**通勤客・学生**に加えて、**子育て世帯やシニア層、観光客等の多様な人々が「交流」「住む」「働く」**をキーワードとしながら**集い、憩い、楽しむことができる魅力的な空間の創出**を目指す。



目標② 「まちなかサーキュレーション」の実現に向けた他のエリアとの連携

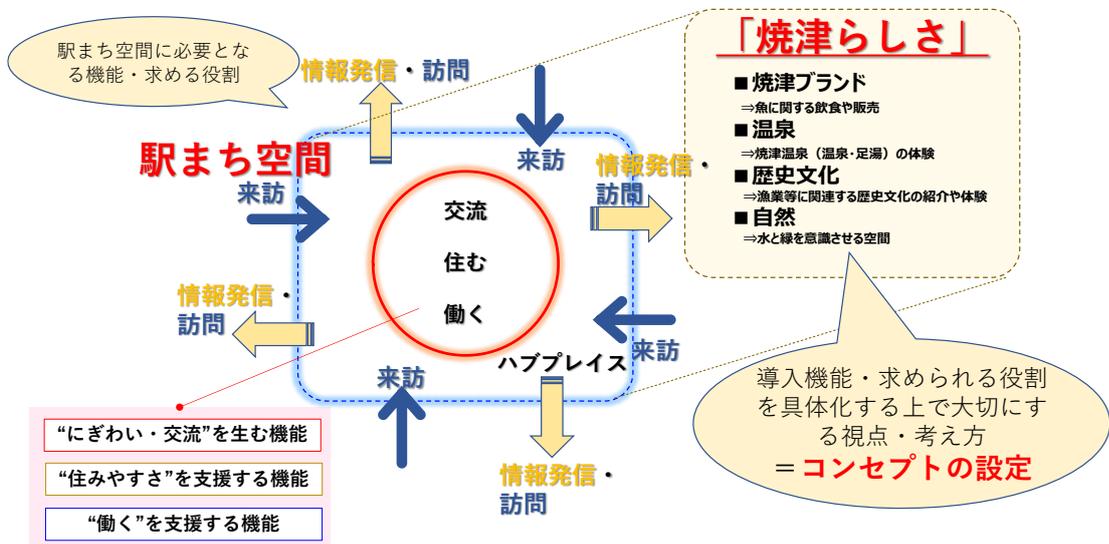
- 焼津駅前エリアのまちづくりは、**地区全体のにぎわい創出やまちなかの回遊性向上に資するもの**である必要がある。
- にぎわい創出には飲食・商業機能やイベントスペース等の誘致・誘導が必要になるが、**人々の交流やにぎわいが当該エリアに収束しないように、他のエリアと役割分担の上、誘致・誘導する都市機能や他のエリアに関心を向けさせる情報発信等の仕組みづくり**を目指す。



(3) 導入機能・施設の設定に向けた位置づけ等の整理

上記、駅まち空間整備の基本的な考え方を踏まえ、駅まち空間に必要となる機能・求める役割を整理する。その際、これら導入機能・求められる役割を具体化する上で大切にしている視点・考え方として、コンセプトの設定が必要となる。

駅まち空間では、「交流・住む・働く」に関する役割・機能を持たせつつ、それらを「焼津らしさ」をもって具体化するコンセプトを設定する。



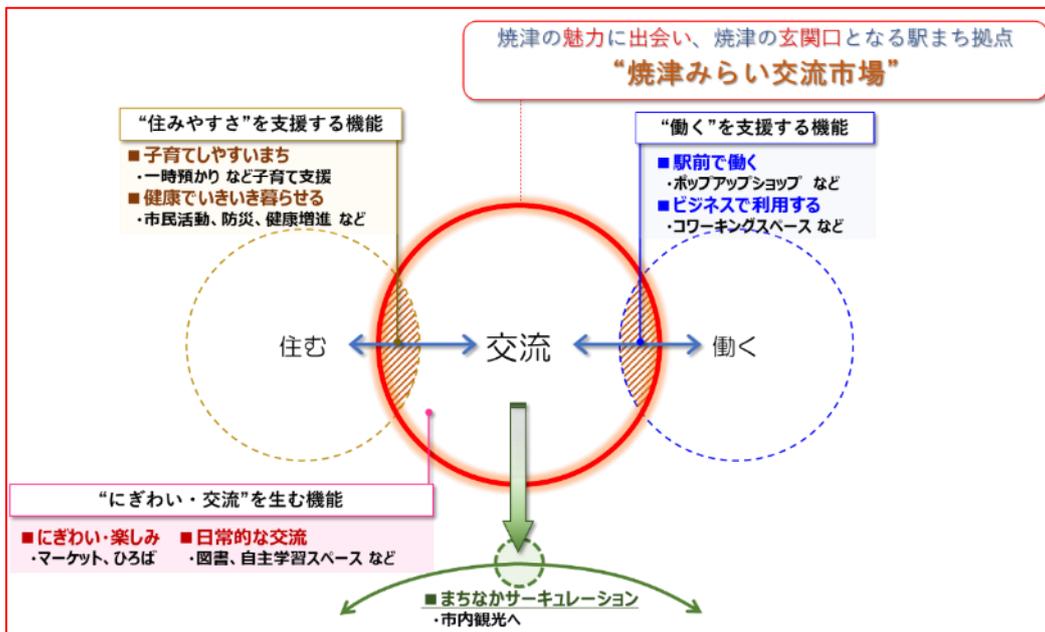
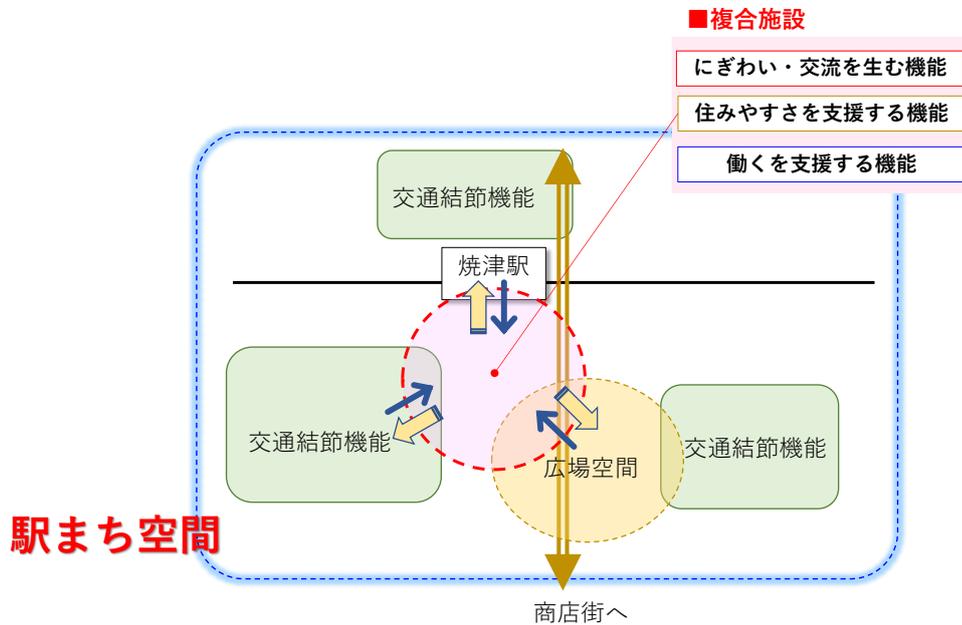
(4) 複合施設の整備コンセプト

上位関連計画や市内ワーキング等を踏まえ、複合施設のコンセプト及びキャッチフレーズ案を下記のとおりとする。

焼津の魅力に出会い、焼津の玄関口となる駅まち拠点 “焼津みらい交流市場”

焼津市の玄関口としての駅まち空間を利用される人々の交流を促進し、市内の他のエリアを周遊するハブプレイスとしてのハブ機能を高める役割を期待する。

また、複合施設は、「交流」を中心に、「住む」「働く」のキーワードを意識した導入機能を展開しながら、『駅舎』、『交通結節機能（バス・タクシー・一般乗降場など）』、『広場空間』及び『駅南北のまちをつなぐ南北軸』を有機的につなぎ、まち全体ににぎわいを広げていく役割を担うものとする。



(5) 複合施設における導入機能の検討

複合施設に求められる基本的な役割としての「交流」「住む」「働く」に関する導入機能について、上位関連計画・現状及び社会動向等から必要機能を整理する。

交流

■焼津駅周辺・焼津市の現状

【観光交流】

- 焼津市の観光交流客数は、過去10年間ほぼ横ばいで推移（約400万人）したが、コロナ禍以降大幅に減少（約140万人）。2021年には若干回復（約175万人）している。コロナ禍以前の観光交流客数回復を目指している。
- 【観光交流施設】
- 焼津温泉は市の北東部に集中しているが、温泉街のような“まとまり”はなく、焼津市＝温泉地としてのイメージは弱い。なお、国民参加型の評価では、リフレッシュ部門で評価が高く1位獲得、観光団体による評価では郷土料理・グルメの部で100位にランクイン。
- 焼津市の観光施設は点在しており、一つのエリア（徒歩圏内）で長時間留まって楽しめる環境に乏しい。
- 【鉄道・バス利用、グリーンスローモビリティ（地域交流促進）】
- JR焼津駅の乗降者数、バスの乗車人員（全市）は減少傾向
- グリーンスローモビリティ等を活用した交流促進事業（社会実験等）の取り組み；中心市街地を対象に、グリーンスローモビリティ、レンタサイクル等の試験的導入。将来的な中心市街地の交流・回遊性向上を目指す。

■上位関連計画

- 焼津市総合計画；「やさしさ 愛しさ いいもの いっぱい 世界へ広げる 水産文化都市 YAIZU」/「水産文化都市 YAIZU」を発信し、人・モノ・情報が交流することで、「住み続けたい、住んでみたい、行ってみようまち」をつくる
- 焼津未来デザイン；焼津特有の食や焼津温泉を活かしたにぎわい創出
- 焼津にぎわい・まちづくり戦略；地区内周遊の起点となる将来都市構造に掲げるハブプレイスとして、6つのエリアに関する様々な情報発信のための施設整備を行い、地区内の周遊を促進

■社会動向・トレンド

【賑わいづくりキーワード】

- コミュニティデザイン：地域の人々が自分たちで課題を解決するために、人と人がつながる仕組みをデザイン。ウオニカブルシティ：歩きやすい街づくりを目指す取り組み。コンパクトシティ：都市の機能を集約し、効率的な都市づくりを目指す取り組み。ポップアップストア：期間限定で開催される店舗で、新しい商品やサービスを紹介。キッチンカー：飲食店が車に設置された厨房から料理を提供するスタイルで、移動販売が可能です。※新公民連携最前線/日経BP等

焼津の魅力に出会い、焼津の玄関口となる駅まち拠点
「焼津みらい交流市場」

■焼津駅周辺における問題点・対応課題（導入機能検討の方向性）

- ①焼津市の顔となる拠点駅としての焼津市の魅力を創出
⇒焼津の顔となる駅・駅前にもかかわらず、「魚（食）」など焼津らしさを示す飲食・物販施設が不足
⇒駅・駅前空間において焼津温泉を意識させる・体感させる施設が少ない（駅前広場に足湯があるが駅前広場の真ん中にあり利用しづらい）。
- ②拠点駅としての交流スペース・空間の確保
⇒焼津市の顔であり乗降客が多い焼津駅にゆったり滞留できる空間や施設（カフェ等）が不足

■導入機能案

- ①飲食・物販機能
⇒「焼津」の魅力を伝える魚を中心とした飲食・物販・体験などをキーワードとした施設
- ②交流・待合機能
⇒駅前広場等と一体となったイベント可能空間、駅利用者が自由な時間を使える施設・空間（カフェや学習等自由に利用）
⇒気軽に利用しやすい足湯の適切な配置
- ③サーキュレーションを意識した観光情報発信・移動支援機能
⇒周遊動機となる周遊先の商業施設・観光施設等の案内、サテライト機能を持った施設・アンテナショップなど。
⇒駅で得た情報を基に各ゾーンへ移動（グリーンモビリティなど）

住む

■焼津駅周辺・焼津市の現状
 【鉄道・バス利用】
 ○JR焼津駅の乗降者数は**減少傾向**（H28：18,642人/日⇒R2：13,262人/日）
 ○バスの乗車人員（全市）は**減少傾向**
 （H28：2,728人/日⇒R2：1,910人/日）
 【人口】
 ○焼津地区は、**20～30代女性の減少**が著しく（他地区比）、多くの地域で**少子化が進展**。（全市の社会増減の年齢別・男女別の動向：男性よりも女性が転出する傾向があり、特に15～39歳までの女性が流出。自然増は豊田地区のみ。）
 ○焼津市の昼夜間人口比率は94.0%であり、**やや流出超過**ではあるものの、概ね市民生活は市内で完結
 【産業（商業）】
 ○商店街等における空地・空き店舗が増加。（商業や住宅などが郊外に立地するようになり、焼津駅周辺の商業集積が低迷）
 ○焼津駅周辺（徒歩圏）に商業施設の立地が少なく、日常生活の利便性が低い。

■上位関連計画
 ○焼津未来デザイン：JR焼津駅・焼津漁港周辺の未来像⇒焼津市の都市拠点として、行政施設や子育て支援施設、商業施設等の都市機能及び観光交流を生み出す施設が集積。
 ○都市計画マスタープラン：都市拠点及び生活交流拠点における乗り換え・乗り継ぎ利便性の向上、拠点と居住エリアを結ぶ新たな交通ネットワークの検討
 ○焼津市子ども・子育て支援事業計画：子育てを社会全体で支える環境づくり⇒地域子育て支援体制の充実；地域子育て支援拠点事業、一時預かり事業、ファミリー・サポート・センター事業など
 ○子育て世帯移住定住応援事業等、子育て世帯向けの移住定住支援の実施

■社会動向
 【移動支援・ネットワーク】
 ○MaaS：移動手段の改善による地方移住促進の動き。
 【定住促進】
 ○子育て支援施策の充実、男女共同参画社会の実現（夫婦や職場含め社会全体で少子化対応への支援の実施など）に向けた取り組み。
 ○防災意識の高まり（国交省国民意識調査 など）など

焼津の魅力に会い、焼津の玄関口となる駅まち拠点
「焼津みらい交流市場」

■焼津駅周辺における問題点・対応課題
 （導入機能検討の方向性）
 ①焼津市の拠点駅としての利便性の向上
 ⇒乗継などの利便性向上が必要（駅～駅前広場～周辺市街地への連続性が確保できていない、適切な待合空間がない、最寄り駅としての魅力・快適性に乏しいなど）
 ②生活環境も混在する拠点地域・焼津駅周辺としての住みやすさ支援充実（生活利便性・快適性・魅力等の向上）
 ⇒流出傾向にある子育て世帯への支援が必要
 ⇒買い物や飲食・娯楽など、定住魅力としての日常生活サービスが徒歩圏内に充実していない
 ⇒防災など安全・安心面での充実が必要

■導入機能案
 ①交流・待合機能
 ⇒駅前広場や自由通路・デッキ等と一体となった交流・待合空間
 ②子育て支援機能（若年層子育て世帯の住みやすさ）
 ⇒一時預かり施設、ファミリーサポート支援を行う施設
 ③日常生活を支援する機能（買い物等利便性向上、健康維持等充実による住みやすさ）
 ⇒商業施設（生鮮食品等販売・飲食）、ジム等スポーツイベント等の趣味娯楽施設
 ④災害時の避難等支援機能
 ⇒一時避難（津波避難展望施設含む）、備蓄倉庫、災害用トイレなど災害時に支援できる施設や空間



■焼津駅周辺・焼津市の現状
 【産業】
 ○焼津市の産業として、事業所総数6,328のうち、約30%となる1,817が焼津地区に立地しており、そのうち1,635が卸売・小売業となっている（卸売・小売業の約35%）。
 ○商店街の中に新たなカフェなどの施設も立地しつつある。
 【ビジネス】
 ○焼津地区における、焼津駅の徒歩圏（1km）圏内に、**ホテル・旅館は7件**であり、決して多いという状況にはない。

■上位関連計画
 ○焼津市総合計画；雇用・就労環境の充実。企業の働きやすい職場環境づくり。多様な働き方の普及への対応 など
 ○焼津市サテライトオフィス等設置事業費補助金；多様な働き方の広がりに対応するとともに、市内産業の振興、産業基盤の強化及び雇用機会の創出を図るため、サテライトオフィス等設置事業を行う事業者に対し、予算の範囲内において補助金を交付。
 ※令和4年度は予算上限に達したため受付終了

■社会動向・トレンド
 【働く環境づくり】
 ○コロナ禍の影響やAIなどICTの進歩等により、「働く時間、働く場、雇用形態、業務内容、働く人の考え方」などが変化

焼津の魅力に出会い、焼津の玄関口となる駅まち拠点
「焼津みらい交流市場」（仮称）

■焼津駅周辺における問題点・対応課題
 （導入機能検討の方向性）
 ①焼津市の中心地として、**ビジネスを意識した来訪者・企業への対応、ビジネス環境の充実**
 ⇒焼津の中心地であるが、ビジネス利用を意識した環境（来訪者に対する宿泊機能やビジネスoffice、意欲のある方への支援など）が不足

■導入機能案
 ①**ビジネス来訪者へのサービス機能**
 ⇒ビジネス来訪者に対するワーキングスペースや宿泊施設の充実
 ②**貸事務所機能**
 ⇒企業家等への貸事務所整備など
 ③**商業等立ち上げ・活性化支援機能**
 ⇒ポップアップショップなどを支援する貸空間など



以上から、「交流」「住む」「働く」を軸とした導入機能（施設）イメージは下記のとおり。

| コンセプトの具体的な考え方 | 導入機能 | 整備イメージ（具体的な整備内容） |
|--|--|---|
| 【住む】 焼津駅周辺での 住みやすさを支 援・サポートす る | 飲食・物販 | 【地元焼津のブランドを使って生活する】 魚を中心に焼津ブランドを前面に押し出した飲食施設、物販施設。観光客のみならず、地域住民も対象にすることで、焼津ブランドの地元愛をはぐくむとともに、地元ならではの魅力、生活に根付いた焼津ブランドを観光客にも提供します。（※さかなセンターとの差別化を意識） |
| | 子育て支援 （ファミリー・ト機能含む） | 【若年子育て層にとって住みよい場所】 通勤途中で子どもを預けられる環境を整えることで、子育て世帯が安心して働くことができる地域として価値を高めます。 |
| | 健康増進施設（宿泊機能やジム 等スポーツ施設と焼津温泉を併 設） | 【焼津温泉（焼津ブランド）の認知度向上】 宿泊機能やジム（プール）と一体となった焼津温泉を整備（※民間提案による）し、地域住民の健康づくり施設・地域の日常的な趣味娯楽環境を提供するのみならずビジネス利用客、広域観光客の誘客に貢献します。 |
| | 防災機能 | 【地域への安全安心の提供】 災害時に利用者および周辺地域の方が一時避難できるように、防災備蓄倉庫（マンホールトイレ含む）、自家発電設備、耐震性貯水槽等を整備します。また津波に対する避難施設整備についても検討します。（※日常は展望施設として活用等） |
| | 緑地等 | 地域の景観に配慮し、緑あふれる空間とします。（駅前広場への緑化、建築物への緑化など） |
| 【交流】 にぎわい・交流 を生む機能・施 設 | 研修室 | 地域住民による集会所・伝統文化子ども教室（焼津市子ども・子育て支援事業計画）といった利活用や市民活動が可能となる、地域の方々が活用できる空間。 |
| | 情報コーナー（観光インフォメ ーション・ギャラリー・図書館機能等併 設） | 来訪する観光客に観光情報を提供するインフォメーション施設のほか、駅を利用する学生やビジネスマン等がゆったりと時間を使える空間を整備することで、市内周遊の起点になる駅および駅周辺における滞在時間の長時間化を目指します。 |
| | 休憩施設×足湯 | 駅前広場・休憩できる空間や施設と一体となった足湯の再配置、宿泊機能やジム（プール）と一体となった焼津温泉を整備（※民間提案による）し、地域のみならずビジネス利用客、広域観光客を誘客します。 |
| | 飲食・物販 | ※再掲 |
| | イベント広場 | 施設内または駅前広場と一体となった、大屋根も含む広場空間を確保するとともに、パブリックビューイングや雨天時も対応可能なイベント・滞留空間を確保することで賑わい創出の幅を広げます。 |
| 【働く】 焼津駅周辺で働 く、焼津駅を利 用して働きに行 くことを支援・ サポートする | ポップアップショップ | 市内の焼津らしい飲食店、加工食品店等が短期出店し、その魅力に触れ・発見することで、他のエリアへの人の流れを生み出すサーキュレーション効果を発揮します。 ※「交流」×「働く」機能 |
| | 貸事務所 | 【焼津の中心地におけるビジネスの活性化】 市内外の企業が焼津駅前でのビジネスや研修を行うことができるスペースを確保。地域住民による集会所・伝統文化子ども教室（焼津市子ども・子育て支援事業計画）といった利活用も可能です。 |
| | 宿泊施設 | 【ビジネス利用の誘客】 焼津市にビジネス利用で来訪される方の宿泊環境を整えることで滞在時間の長時間化を図ります。 |
| | コワーキングスペース | 【ビジネス利用の誘客】 焼津市にビジネス利用で来訪される方のワークスペースを確保することで滞在時間の長時間化を図ります |

【導入機能イメージ】

■ 飲食・物販



■ 一時預かり (ファミリーサポート機能含む)



■ 防災機能



■ 研修室



■ スポーツジム (宿泊機能やジム等スポーツ施設と焼津温泉を併設)



■ 緑地等



■ イベント広場



■ 情報コーナー

(観光インフォメーション・ギャラリー・図書館機能等併設)



■ 休憩施設×足湯



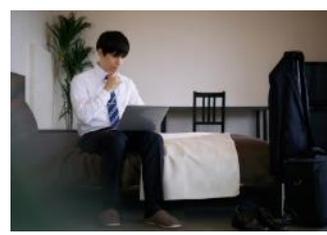
■ ポップアップショップ



■ 貸事務所



■ 宿泊施設

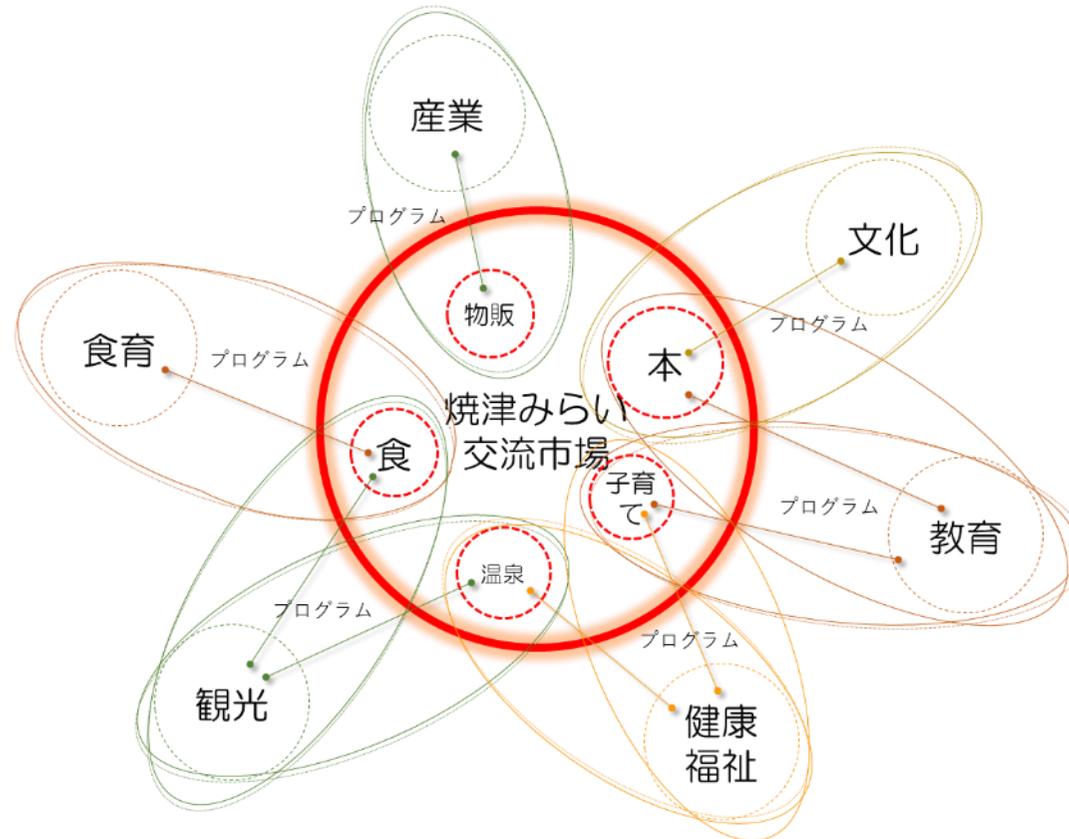


■ コワーキングスペース



また、これら導入機能は、焼津市の文化や観光、健康福祉、教育など様々なコンテンツにつながる機能として関連付け、集約・展開されることで、焼津市の顔としての役割・存在感を発揮させる。

交流市場では、様々なコンテンツをまとめる場として、観光客だけではなく市民も日常的に使えるコンテンツとプログラムを展開し、周辺の施設や機能とも連携し、食育や健康などにもつながる、焼津市らしい新しい交流空間のカタチを目指すものとする。



※ここに示すキーワードはあくまでイメージ

交流市場内で展開する様々なコンテンツは、焼津市が目指す教育や食育、観光のほか、焼津らしさを打ち出す文化や産業につながるプログラム等と連携することで、様々な人々が集い・交流するとともに、市域全体への活性化・まちづくりに貢献するものである。

図 5.2 複合施設導入機能の空間展開イメージ

3) 機能配置図

整備コンセプトを踏まえ、駅前広場から、施設内の広場空間を介して、各機能にアクセスできるように各種機能を配置する。

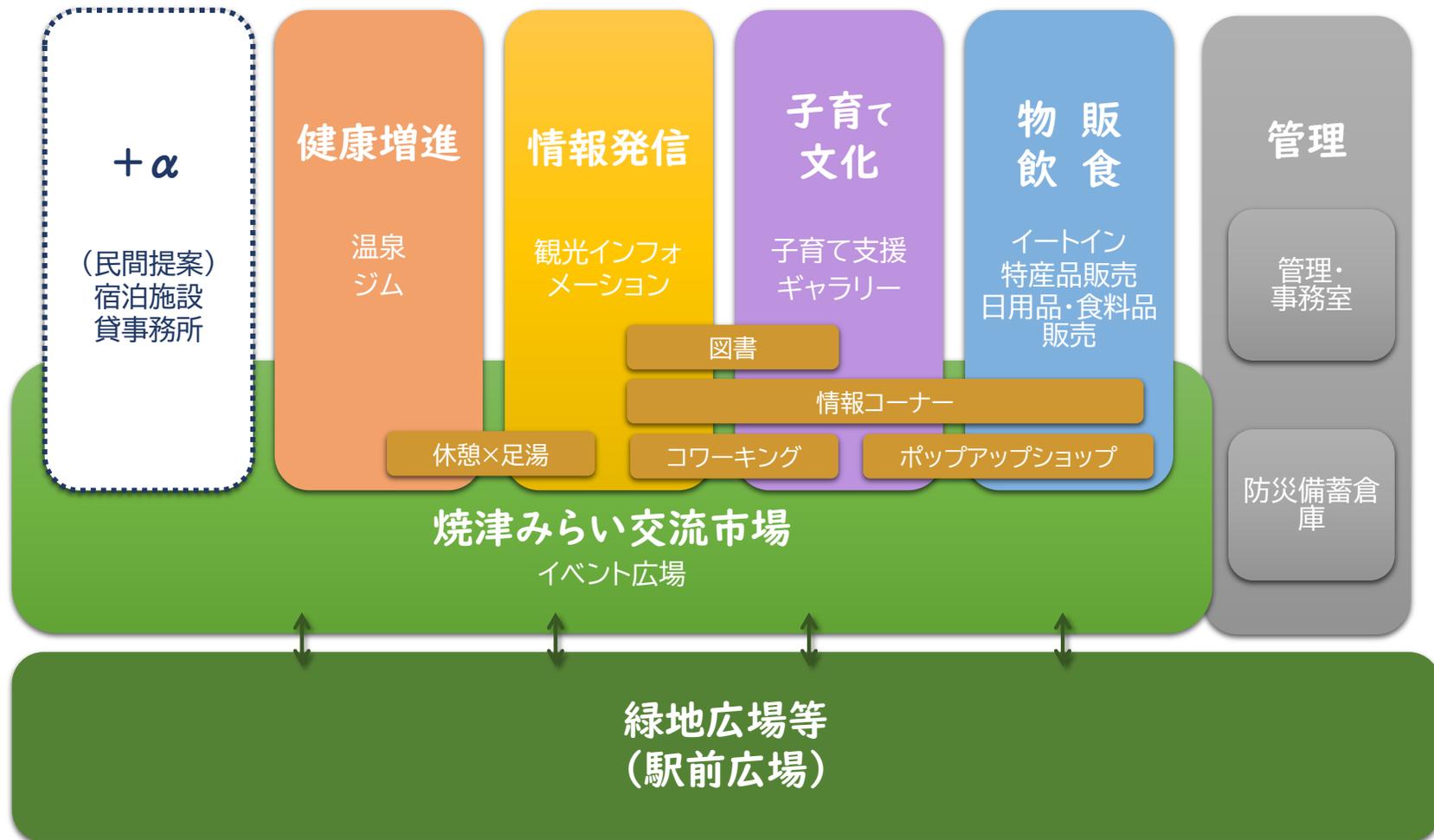


図 5-3 機能連携図

5.2 基本計画の作成

5.2.1 導入機能と施設規模

導入機能の設定で示された、各機能別の施設規模を以下に示す。

本施設の施設規模は、参考事例とした駅前複合施設や健康増進施設等の機能別の施設規模を参考に、当該敷地での民間事業者による提案の自由度確保することを意識して規模を設定した。

(1) 物販・飲食

| 導入機能 | 整備イメージ (具体的な整備内容) | 導入施設・規模 |
|-------------------|--|---|
| 飲食・物販 | <p>【地元焼津のブランドを使って生活する】</p> <p>魚を中心に焼津ブランドを前面に押し出した飲食施設、物販施設。観光客のみならず、地域住民も対象にすることで、焼津ブランドの地元愛をはぐくむとともに、地元ならではの魅力、生活に根付いた焼津ブランドを観光客にも提供します。</p> <p>(※さかなセンターとの差別化を意識)</p> | <p>イートインスペース： 300㎡ ～500㎡程度</p> <p>特産物・日用食品販売：400㎡～ 3,000㎡程度</p> |
| ポップアップショップ | <p>市内の焼津らしい飲食店、加工食品店等が短期出店し、その魅力に触れ・発見することで、他のエリアへの人の流れを生み出すサーキュレーション効果を発揮します。</p> <p>※「交流」×「働く」機能</p> | <p>100㎡ ～200㎡程度</p> |

(2) 子育て・文化

| 導入機能 | 整備イメージ (具体的な整備内容) | 導入施設・規模 |
|------------------------------------|--|-------------------------|
| 子育て支援 (ファミリーサポート機能含む) | <p>【若年子育て層にとって住みよい場所】</p> <p>通勤途中で子どもを預けられる環境を整えることで、子育て世帯が安心して働くことができる地域として価値を高めます。</p> | <p>400㎡ ～800㎡程度</p> |
| 情報コーナー (図書館、ギャラリー機能等を併設) | <p>駅を利用する学生やビジネスマン等がゆったりと時間を過ごせる空間を整備することで、市内周遊の起点になる駅及び駅周辺における滞在時間の長時間化を目指します。</p> | <p>200㎡ ～500㎡程度</p> |
| 研修 | <p>地域住民による集会所・伝統文化子ども教室（焼津市子ども・子育て支援事業計画）といった利活用や市民活動が可能となる、地域の方々が活用できる空間。</p> <p>※「交流」×「住む」機能</p> | <p>100㎡ ～400㎡程度</p> |
| ワーキングスペース | <p>【ビジネス利用の誘客】</p> <p>焼津市にビジネス利用で来訪される方のワークスペースを確保することで滞在時間の長時間化を図ります。</p> | <p>100㎡ ～200㎡程度</p> |

赤字：導入すべき機能

青字：導入が望ましい機能

(3) 健康増進

| 導入機能 | 整備イメージ（具体的な整備内容） | 導入施設・規模 |
|-------------------------------|---|--|
| 休憩×足湯 | 駅前広場・休憩できる空間や施設と一体となった足湯の再配置、宿泊機能やジム（プール）と一体となった焼津温泉を整備（※民間提案による）し、地域のみならずビジネス利用客、広域観光客を誘客します。 | 200 m ² 程度 |
| 温泉・ジム（宿泊機能やジム等スポーツ施設と焼津温泉を併設） | 【焼津温泉（焼津ブランド）の認知度向上】 宿泊機能やジム（プール）と一体となった焼津温泉を整備（※民間提案による）し、地域住民の健康づくり施設・地域の日常的な趣味娯楽環境を提供するのみならずビジネス利用客、広域観光客の誘客に貢献します。 | 2,000 m ² ～3,000 m ² 程度 |

(4) 情報発信

| 導入機能 | 整備イメージ（具体的な整備内容） | 導入施設・規模 |
|------------------------------------|---|--|
| 情報コーナー （観光インフォメーション等を併設） | 来訪する観光客に観光情報を提供するインフォメーション施設を配置し、市内周遊の起点になる駅及び駅周辺における滞在時間の長時間化を目指します。 | 200 m ² ～500 m ² 程度 |

(5) + α（民間提案）

| 導入機能 | 整備イメージ（具体的な整備内容） | 導入施設・規模 |
|------|--|--|
| 貸事務所 | 【焼津の中心地におけるビジネスの活性化】 市内外の企業が焼津駅前でのビジネスや研修を行うことができるスペースを確保。地域住民による集会所・伝統文化子ども教室（焼津市子ども・子育て支援事業計画）といった利活用も可能です。 | 500 m ² ～2,000 m ² 程度 |
| 宿泊施設 | 【ビジネス利用の誘客】 焼津市にビジネス利用で来訪される方の宿泊環境を整えることで滞在時間の長時間化を図ります。 | 3,500 m ² 程度 |

赤字：導入すべき機能

青字：導入が望ましい機能

(6) 共用

| 導入機能 | 整備イメージ (具体的な整備内容) | 導入施設・規模 |
|---------------|--|---------------|
| イベント広場 | 施設内または駅前広場と一体となった、大屋根も含む広場空間を確保するとともに、パブリックビューイングや雨天時に対応可能なイベント・滞留空間を確保することでにぎわい創出の幅を広げます。 | — (共用部に含む) |

(7) 管理

| 導入機能 | 整備イメージ (具体的な整備内容) | 導入施設・規模 |
|---------------|---|--|
| 管理・事務室 | 複合施設を管理・運営するための事務室を配置します。 | 1,000 m ² ～1,500 m ² 程度 |
| 防災機能 | 【地域への安全安心の提供】 災害時に利用者及び周辺地域の方が一時避難できるように、防災備蓄倉庫（マンホールトイレ含む）、自家発電設備、耐震性貯水槽等を整備します。また津波に対する避難施設整備についても検討します。（※日常は展望施設として活用等） | 50 m ² ～150 m ² 程度 |
| 共用部 | トイレ、授乳室のほか、各機能をつなぐ廊下や階段、ホールなどの共用空間を確保します。 | 1,000 m ² ～2,000 m ² 程度 |

赤字：導入すべき機能

青字：導入が望ましい機能

(8) 施設規模

施設規模：約 4,500 m²～6,000 m²（導入すべき機能のみ）

(9) 複合施設の施設規模(事例)

公共機能を主体とした複合施設は、4,000 m²～8,000 m²程度

| | | 布袋駅東 複合公 施設整 備事 | 中心市街地 拠点(安 城) | 湯沢駅周 辺複合施 設 | 佐原駅周 辺公共施 設 | 御所市健 康増進施 設 | (仮称)ユ ニオン施 設 千葉中央 複合 | 白河市複 合施設 | 多世代交 流・健康 増進拠点 | 西知多医 療厚生組 合健康増 進施設 | 那珂市複 合交通施 設 | 東岡崎周 辺北東街 区有事業 活用 |
|------------------|----------------|--------------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------------------|-------------|----------------------|-----------------------------|-------------------|----------------------------|
| 公共機能等 | 図書機能 | 3,800 | 3,900 | 985 | 1,290 | | | | | | | |
| | 生涯学習機能 | | | 660 | 2,185 | | 340 | | | | | |
| | 健康増進機能 | | | | | | | | | | | |
| | プール機能 | | | | | 630 | | 1,000 | | 1,260 | | |
| | トレーニングジム 機能 | | | | | 200 | | | | 320 | | |
| | スタジオ(兼)講 義室 | | | | | 170 | | | | 250 | | |
| | 温浴・健康機能 | | | | | 200 | | | 550 | | | |
| | 保健・福祉機能 | 1,750 | | | 340 | | 1,700 | 900 | | | | |
| | 子育て支援機能 | 120 | 500 | 531 | 850 | | 620 | 400 | | | 440 | |
| | 市民活動支援機能 | | | | 45 | | 400 | 100 | | | | |
| | 観光情報発信機能 | | | | 450 | | | | | | 170 | |
| | ホール機能 | | | | | | 900 | | | | | |
| | 交流機能 | 240 | 1,500 | 684 | | 1,500 | | 200 | 1,700 | | 100 | |
| | 防災機能 | | | | | | 250 | 300 | | | | |
| | その他機能 | | | | | | | | | | | |
| 旅券・各種証明対応 窓口等 | | 200 | | | | | 260 | | | | | |
| 展示機能 | | | 370 | | | | 150 | | | | | |
| 民間収益機能等 | スーパーマーケット・物販 | 7,600 | 3,000 | | | | | | | | 450 | 469 |
| | サービス系業務施設 | | | | | | | 1,100 | | | | 36 |
| | 飲食店 | | | | 350 | | | | 200 | 50 | 420 | 1000 |
| | コワーキング | | | | | | | | | | | 105 |
| | ホテル | | | | | | | | | | | 3552 |
| 管理 共用部 | 管理・事務室 | 250 | 1,500 | | | | 980 | | | | | |
| | その他諸室・共用部 | 940 | 1100 | 1,012 | 2480 | 2960 | 2080 | 1000 | 550 | 1,230 | 1300 | |
| 合計 | 14,700 | 11,700 | 4,242 | 7,990 | 5,660 | 7,680 | 5,000 | 3,000 | 3,110 | 2,880 | 5,162 | |

出典：上記各施設の基本計画等

5.2.2 市場調査の実施

(1) 市場調査の目的

駅前広場の整備に合わせて、居住サービス（健康増進、日用品購買）の提供や、観光交流の拡大、ビジネス機能の提要を担う複合施設を一体的に整備、運営、維持管理を想定した本事業について、民間事業者の意向や活用可能なノウハウを把握するためアンケート調査（ヒアリング）調査を実施した。

【調査対象事業者】

アンケート調査は、不動産、ホテル、ゼネコン、施設運営に関わる事業者を対象に実施した。抽出条件を以下に示す。

- 1) 想定する導入機能に関連する事業者、PPP 事業の経験を有する事業者等、事業の実現性を判断するための有益な意見をいただけそうな企業
- 2) 本事業に関わっていただけそうな企業（地元企業も含む）

【業種・カテゴリー】

| 業種・カテゴリー | ヒアリングにより期待する主な情報 |
|-----------------------------|--|
| 不動産 | <ul style="list-style-type: none"> ・本件対象エリアへの投資可能性/意欲 ・投資ポテンシャル ・開発可能性のある機能 等 |
| 旅行事業者 ・ホテル ・旅行（観光ニーズ） | <ul style="list-style-type: none"> ・ホテル需要 ・ホテルのタイプ（ビジネス・ファミリーなど） ・旅行・観光需要等 ・駅前広場の活用、観光ニーズ ・エリアとして考えられる取組み |
| ゼネコン | <ul style="list-style-type: none"> ・本事業における官民連携の可能性 ・官民連携のあり方 ・官民連携において想定される懸念点/課題 |
| 施設運営 | <ul style="list-style-type: none"> ・本事業において有効な民間収益施設/機能 ・立地ポテンシャル ・官民連携事業参画のための条件 |

【質問内容】

| 質問カテゴリ | 質問項目 |
|--------------|--|
| ①-1 導入機能 | 該施設にふさわしい導入機能について |
| ①-2 機能のつながり | 各機能の規模と関係性（平面・立面的配置や各機能との関係・つながり）について |
| ②事業スキーム | ・事業手法・事業範囲・事業期間 など |
| ③事業参画する上での役割 | ・企画・設計・建設・維持管理・運営 ・マネジメント・事業主体・テナント・その他 |
| ④事業参画の可能性・意欲 | ・大変興味ある・興味ある・現時点ではわからない・興味なし |
| ⑤懸念事項 | 事業参画に向けた懸念、行政への期待など（公共機能の必要性など） |

(2) 民間事業者からの主な意見と意見を踏まえた課題と対応方針案

【不動産事業者・デベロッパー】

- 駅前再開発は、人口増や税収増に繋がる好材料
- 住宅開発を許容されれば参画したい
- 住宅NGの場合は外部から人を呼び込む仕掛けが必要

【旅行事業者】

- 焼津市の象徴「漁港」へも徒歩でアクセス可能。遠方からの来街者・観光客を誘致する上で大きな魅力
- 水揚げ量日本一を誇る焼津市らしさの拠点やコンテンツが焼津駅周辺にあればさらに魅力アップ
- 各種行政サービスの充実などにより転入者が増加傾向にあり、子育て支援機能整備は需要はある

【ゼネコン】

- 駅前の温泉施設や港へも徒歩で行ける立地は魅力
- 静岡へのアクセスも良いため駅前の住宅需要あり

【施設運営事業者】

- 屋内プール建設やフィットネスクラブの運営を核としたにぎわいエリアになる可能性は高い
- 温泉＋プール＋トレーニングジムが駅チカにあるのは、仕事帰りの人などに非常に需要がある

・駅前再開発への期待は大きい。また、人口増加のための住宅開発を呼び水とした条件設定（民間開発型賑わい機能導入）による事業推進の可能性も考えられる

・他都市にはない魅力的な資源が活かされていない。「漁港」「温泉」といった誰もが惹かれる魅力を持つ焼津らしさのシンボリックな事業とすることが有効的

・日常的な賑わいをもたらす戦略的な施策として、子育て機能や学校、学習塾等の積極的な導入によるターゲットの明確化も重要。日常的な賑わいを生み出す仕掛けと外部からの流入による非日常の賑わいの両輪が必要

市場調査から得られた各社からの意見をもとに、複合施設整備に関する各機能導入にあたっての考え方を以下に整理した。

これまでの検討の中で、各導入機能について必須機能とその他の機能とに大別することができ、民間事業者からも概ねの方向性については理解が得られた一方で、公共・民間それぞれが担うべき役割分担の明確化が課題として残されていることが本調査において明らかになった。

民間活力導入を前提とした複合施設整備の実現に向けては、民間投資のみによる事業とすることは困難であることから、公共として一歩踏み込んだ政策方針の策定検討を進めていくと同時に、引き続き民間事業者との本事業推進に資する意見交換等を継続していくことが有効である。

| コンセプトの具体的な考え方 | 導入機能 | 公共・民間 | 市場調査結果から考えられる導入にあたっての考え方 |
|---------------|------------------------------------|-------|---|
| 【住む】 | 飲食・物販 | 民間 | 商業ベースとなる機能であり、民間主体として導入されることが自然である。 市場調査からは、観光拠点となりうる飲食・物販機能の不足について意見があった。【K社、S社、J社等】 ・住宅開発を許容してほしい。【F社】⇒住宅とその他機能を合わせて民間に委ねる方法も有効 |
| | 子育て支援（ファミリーサポート機能含む） | 公共・民間 | ・市政の取り組みが評価されており、子育て機能を推進していくべきとの意見があった。【J社、T社】 ・学校等の誘致も連動させた事業とすることにより、一過性ではない人の滞留が期待できるとの意見があった。【H社】 ・本事業における複合施設は、幼児から大人まで多世代が集まる結節点機能の役割をもつ東京都葛飾区にある「カナマチぶらっと」が参考になる。【A社】 |
| | 健康増進施設（宿泊機能やジム等スポーツ施設と焼津温泉を併設） | 公共・民間 | ・温泉＋プール＋トレーニングジムが駅チカにあるのは、仕事帰りの人などに非常に需要があると思われる。【Q社】 ⇒駅前プールを設置し、学校教育プールとして平日昼間に活用し、平日夕方以降や土日祝日は市民のみならず、外部流入利用者を想定した賑わいづくりの方向性についての検討の深度化は有効と考えられる。 |
| | 防災機能 | 公共 | ・津波への懸念は多くの社から意見が得られた。民間開発の観点から防災機能を強化させるのは困難であり、官民一体にてこの課題に取り組む必要あり。 |
| | 緑地等 | 公共 | ・近年駅前を公園化し、ファミリー層の利用を促すPark-PFIを導入する自治体が増えているが、緑化やパブリックビューイングに加えて公園機能をもたせるのも良いのではないかと。【Q社】 ・緑地は収益性が不高いため公共の整備とすべき。【J社】 ・緑地は日常的利用者との親和性が高くエリアの魅力アップに寄与する。【S社】 |
| 【交流】 | 研修 | 公共・民間 | ・あまり意見が得られなかった機能である。 |
| | 情報コーナー（観光インフォメーション・ギャラリー・図書館機能等併設） | 公共 | ・サーキュレーションを意識した観光情報発信機能の検討を深めるべきである。【K社】 ・図書館機能をもつ複合施設としては、宮城県利府町にあるリフノスが参考になる。【A社】 |
| | 休憩×足湯 | 公共・民間 | ・駅前プールや各種観光機能（外部からの来訪者向け機能）と連動した温浴施設の需要は高く、類似施設は少ないため他のエリアとの競争力がある施設とできる。【Q社】 |
| | 飲食・物販（※再掲） | 民間 | 商業ベースとなる機能であり、民間主体として導入されることが自然である。 市場調査からは、観光拠点となりうる飲食・物販機能の不足について意見があった。【K社、S社、J社等】 |
| | イベント広場 | 公共・民間 | ・拠点が交流のきっかけや仕組みを生み出すイベント広場のような機能も必要。【J社】 |
| 【働く】 | ポップアップショップ | 公共・民間 | ・あまり意見が得られなかった機能である。 |
| | 貸事務所 | 民間 | ・貸事務所のニーズは高くないという意見を持つ社が多かった。 |
| | 宿泊施設 | 民間 | ・観光資源がある都市であるのに、宿泊施設が少ない。サーキュレーション実証実験も取り組んでいる都市であり、駅前だけでなく広域的な視点による計画が望ましい。【T社】 |
| | コワーキングスペース | 公共・民間 | ・市内にはリモートワークできる場所が少なく、コワーキングスペースの需要はあるはずである。【H社】 |

赤字：導入すべき機能

青字：導入が望ましい機能