

(案)  
武豊町散策路整備計画

～ウォーカブルなまちなか形成による 心つながり みんなでつくる スマイルタウン～

令和5年3月

武 豊 町



--目次--

第1章	はじめに	1
(1)	本計画の目的・位置づけ	1
(2)	ウォーカブル（歩きたくなる）とは	2
(3)	ウォーカブルな空間づくりの動向	3
(4)	心地よい街路空間（ストリートデザイン）とは	4
第2章	本町の現状と散策路整備の必要性	6
(1)	上位・関連計画の整理	6
(2)	これまでの散策路整備について	11
(3)	課題とこれからの散策路整備の必要性について	12
第3章	ウォーカブルルート・散策エリアの設定	13
(1)	ウォーカブルルート・散策エリアの設定の考え方	13
(2)	ウォーカブルルートの設定	14
(3)	地域資源	18
(4)	散策エリアの設定	19
第4章	ウォーカブルルートの整備計画	23
(1)	ウォーカブルルートの考え方と整備の方向性	23
(2)	ウォーカブルな空間を構築する基本要素	25
(3)	ウォーカブルな空間を構築する具体的な整備手法	26
(4)	ウォーカブルルートにおける整備の基本方針	30
(5)	ルート別の整備計画（ルート①）	31
(6)	ルート別の整備計画（ルート②）	35
(7)	ルート別の整備計画（ルート③）	39
第5章	散策エリアの整備計画	51
(1)	散策エリアの整備の方向性	51
(2)	モデルルートにおけるサイン計画	51

第6章 実現化方策.....	58
（1）今後の整備にあたっての基本的考え方.....	58
（2）ウォークブルルート及び散策エリア整備の段階的プロセス（ロードマップ）.....	59
（3）地域住民との協力体制の構築.....	60

## 第1章

## はじめに

## (1) 本計画の目的・位置づけ

## 目的

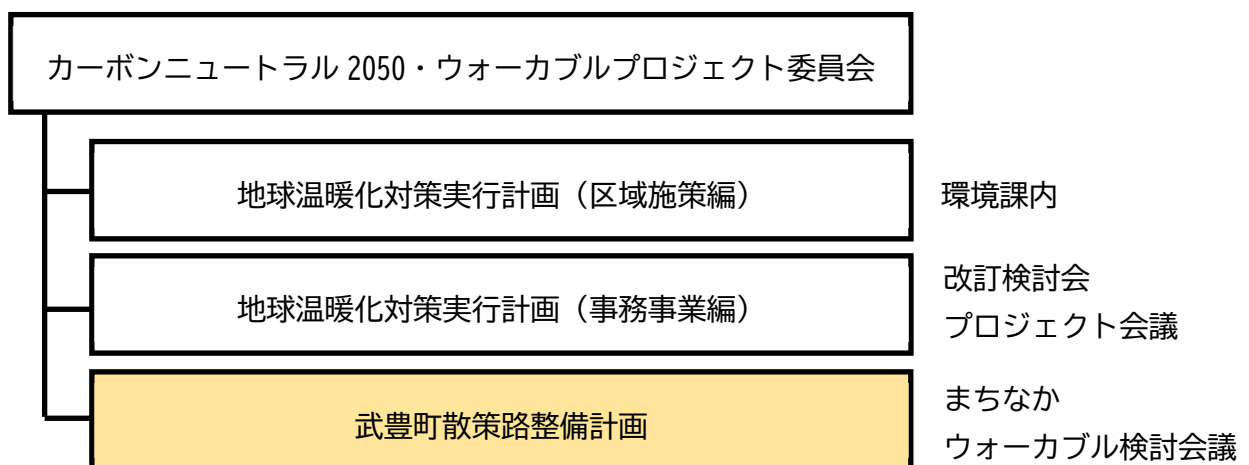
本町では、令和3年2月2日にゼロカーボンシティ宣言を表明し、2050年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロにすることを目標に掲げております。第6次武豊町総合計画においても、省資源・低炭素化に向けた取り組みを推進し、環境にやさしいまちを目指すこととしています。

まちづくりの観点においては、「官民一体となって魅力的な公共空間を確保し、多様な人々の出会い・交流の場を提供する居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出が求められています。車中心から人中心の空間に転換する「歩いてまちを楽しめるウォーカブルなまちづくり」の推進が国から示されており、過度に自動車に頼らないゼロカーボンの取組の一つとして検討を進める必要があります。

本計画の推進にあたり、本町のまちの中心である都市拠点や公共交通拠点においては、名鉄知多武豊駅西グランドデザインに基づき、都市計画道路や市街地開発等の各種事業と整合を図りつつ、計画的に散策路の整備を行っていく必要があります。

そこで、本計画と密接に関連する名鉄知多武豊駅西グランドデザインの目標年次に合わせ、概ね20年先を見据えた計画的な整備の推進を目的として、武豊町散策路整備計画を策定します。

## 計画の位置づけ・検討体制



## (2) ウォーカブル（歩きたくなる）とは

### 全国的に広がるウォーカブルなまちづくり

世界中の多くの都市で、街路空間を「車中心」から「人中心」の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩う多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められています。近年、国内でも、このような街路空間の再構築・利活用に関する先進的な取組が見られるようになりました。しかし、多くの自治体では、将来ビジョンの描き方や具体的な進め方等、どう動き出せば良いのか模索しているのが現状です。



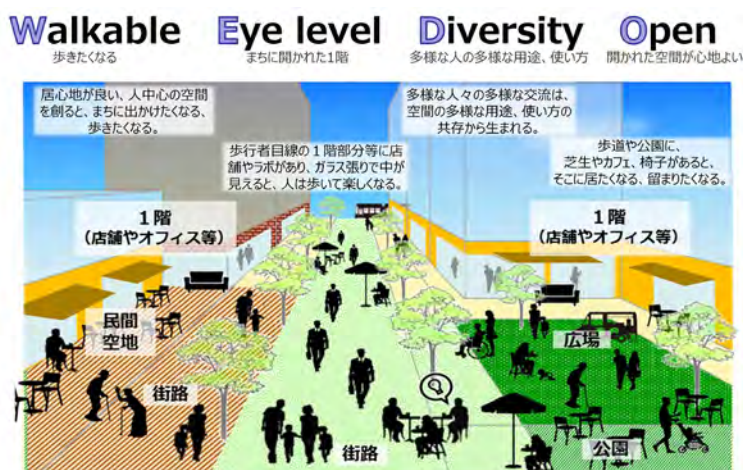
(資料)国土交通省都市局資料

本町においても、まちなかのにぎわいの創出や回遊性の向上を図るために、既に整備した散策路を引き続き活用するとともに、新たな魅力ある街路空間を構築することを目指し、環境に配慮したまちづくりと連動した、ウォーカブルな空間づくりのあり方を整理することが必要です。

### 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ

全国的に広がりつつある「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の空間像については、主に以下のとおり示されています。

- 居心地が良い人中心の空間をつくると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。
- 歩行者目線の1階部分等に店舗やオフィスがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる。
- 多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
- 歩道や公園に芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。



(資料)国土交通省都市局資料

### (3) ウォーカブルな空間づくりの動向

#### 居心地が良く歩きたくなる空間の創出

ウォーカブルな空間を創出するためには、街路等の公共空間の改変という行政の役割と、オープンスペースの提供・利活用といった民間空間の活用策を促すという、官民連携で実現することを目指すことが必要とされています。



(資料)国土交通省都市局資料

#### まちなかウォーカブルの取組の更なる推進

ウォーカブルなまちなかを目指した取組は全国で推進され、国も様々な支援事業を確保しています。今後は、地域により重点的に目指すべきウォーカブルな取組テーマを明らかにすることにより、地域に根差した空間を創出することが求められています。

官民連携による取組を推進し、ゆとりとにぎわいある「居心地が良く歩きたくなる」空間を形成

**まちなかウォーカブル推進事業**

- まちなかの歩ける範囲を車中心から人間中心の空間に転換するため、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援 (R3.6時点で53市町村が滞在快適性等向上区域を設定)
- 事業実施に当たり、重点的に取り組むテーマ (グリーンインフラの整備、デジタル技術・データの活用、子ども・子育て支援等) を設定した場合、計画策定段階の取組を支援対象に追加 (調査・社会実験、専門家派遣、ハンズオン支援等)

■ 重点的に取り組むテーマ

<p><b>グリーンまちなかウォーカブル</b></p> <p>公園などグリーンインフラの整備によるカーボンニュートラルに資する取組とともにウォーカブル空間を形成</p>	<p><b>デジタルまちなかウォーカブル</b></p> <p>デジタル技術・データの活用、スマートシティの社会実装に関する取組とともにウォーカブル空間を形成</p>	<p><b>子ども・子育てまちなかウォーカブル</b></p> <p>幼児期の学校教育や保育、地域の子育て支援に関する取組とともにウォーカブル空間を形成</p>
<p><b>鉄道沿線まちなかウォーカブル</b></p> <p>鉄道沿線市町村と鉄道事業者が連携し、公共交通を軸とした沿線生活圏単位でウォーカブル空間を形成</p>	<p><b>民間牽引まちなかウォーカブル</b></p> <p>民間プロジェクトが活発な地域で、民間の力を積極的に活用してウォーカブル空間を形成</p>	<p><b>かわまちウォーカブル</b></p> <p>河川流域の市町村と河川管理者が連携し、水辺の整備・利用に関する取組とともにウォーカブル空間を形成</p>

**官民連携まちなか再生推進事業**

- 官民の様々な人材が集積するエリアプラットフォームの構築やエリアの将来像を明確にした未来ビジョンの策定、ビジョンを実現するための自立・自走型システムの構築に向けた取組を総合的に支援

(資料)国土交通省都市局資料

## (4) 心地よい街路空間（ストリートデザイン）とは

まちなかの徒歩圏<sup>(※1)</sup>の範囲を対象に、官民の公共空間を一体的に捉え、ウォーカブルな空間へと総合的に取り組むことの重要性については、国土交通省において、『ストリート<sup>(※2)</sup>デザインガイドライン』としてストリートデザインのポイントとなる考え方が示されています。

このガイドラインを踏まえ、心地よい街路空間を考える際の視点について、整理します。



(※1)概ね 1km

(※2)公共施設としての街路の路面のみならず、沿道の民間敷地、さらには沿道の建築物等土地利用を含めた街路空間全体

### 「リンク（通行）」と「プレイス（滞在）」で考える

#### リンク(通行)機能:

人やモノが、トラックやバス、乗用車といった車両により、あるいは、徒歩や自転車等様々なモードにより移動するための機能

#### プレイス(滞在)機能

様々なアクティビティが行われる場としての機能であり、人々が単に「歩行者」として通過するのみならず、「滞在者」として、多様な活動を繰り広げる場としての機能

心地良い街路空間を考える際には、このリンク機能とプレイス機能の両方を兼ね備えることが必要だと考えられています。



(資料)国土交通省「ストリートデザインガイドライン」



## 街路空間で展開可能なアクティビティを考える

街路をはじめとする様々な公共空間における人々のアクティビティは、必要活動、任意活動、社会活動の3つのタイプに区別されています。そのなかで、特に居心地が良い良質な空間といった、恵まれた条件で起こるとされる社会活動については、以下の3つの活動があるとされています。

- ① 清掃や挨拶等、日常的な慣習として行われるような**地域生活活動**
- ② 祭事やマーケット等、地域価値を高めるために行う**地域文化活動**
- ③ 演奏や大道芸ほか、芸術的あるいはエンターテインメント性の高い**表現活動**

これらの様々なアクティビティを想定しつつ、街路空間のあり方を考えることが重要であるとされています。



(資料)国土交通省「ストリートデザインガイドライン」

## 第2章

## 本町の現状と散策路整備の必要性

## (1) 上位・関連計画の整理

## 武豊町総合計画（令和3年3月）

## 1. 住みよから、住みたいまちへ

まちの良さ・魅力の発掘、積極的な情報発信、雇用確保、定住のための良好な環境整備等を戦略的に展開し、“住みたい”といわれるまちを目指します。

## 2. 子どもの学び・育ちを応援するまちへ

学校はもとより地域の人々や団体が協力して、子どもたちが色々なことに挑戦し、学び、育つ環境づくりを進めるとともに、子育て・子育てをサポートする体制の充実を図ることによって、若者や子育て世代にとって魅力あるまちを目指します。

## 3. みんなが元気に活動・活躍するまちへ

老若男女すべての住民が楽しみながら、社会の一員としての役割を担い、様々な場面でいきいきと活動・活躍できるまちづくりを目指します。



2021

to

未来のまちへ

この未来予想図は、

いまから10年以上先の、

未来のまちの姿をイメージし

描いたものです。

心つなぎ

みんなでつくる

スマイルタウン

この将来像の実現のために、

これから武豊町がどんなまちを目指し、

どのようにまちづくりを進めていくのか、

まちの未来をみんなで考え、

ともにつくっていきましょう。

## 武豊町都市計画マスタープラン（令和3年3月）

### 〈将来都市構造〉

目標年次である2030年(令和12年)までに目指す将来都市構造は下図のとおりです。

#### ○都市拠点

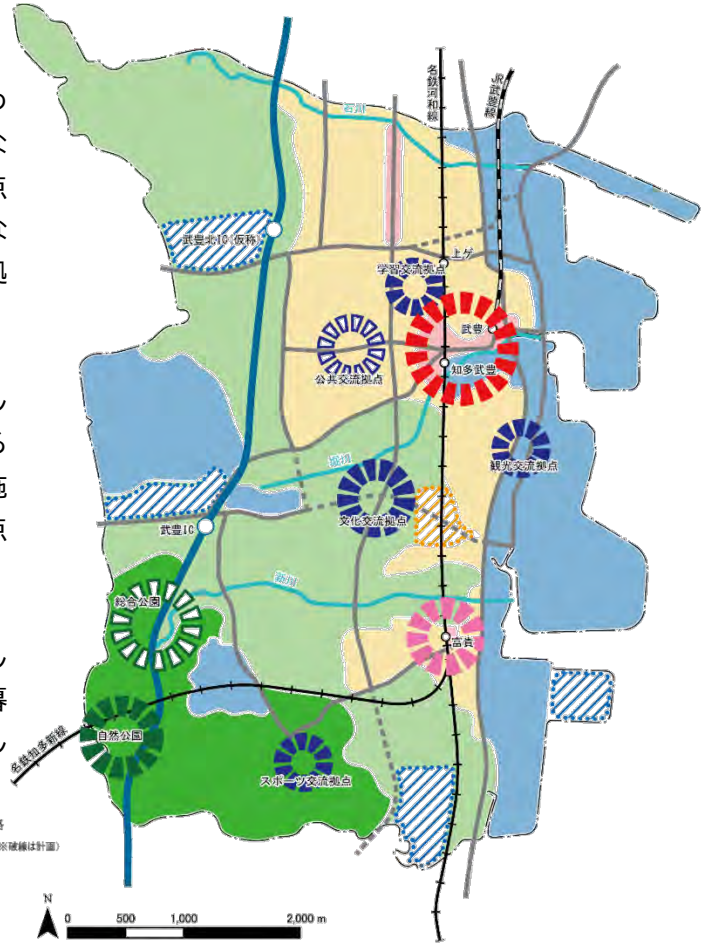
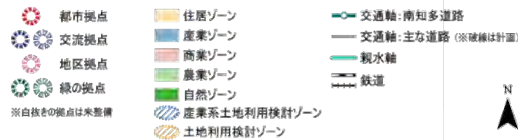
名鉄知多武豊駅とJR武豊駅、2つの駅をつなぐ一帯を本町の都市構造における中心的な核である都市拠点に位置づけます。都市拠点では、まちの中心として商業・サービス・住居などの機能が整い、住民や来訪者に魅力ある拠点形成を図ります。

#### ○交流拠点

文化、生涯学習、憩い、ふれあいの場等として、住民が活発に交流し、意欲的に活動できるよう、多様な主体が関わりながら、公共施設や公園・緑地等が充実する次のような拠点形成を図ります。

#### ○地区拠点

名鉄富貴駅周辺を本町南部における核として地区拠点に位置づけます。地区拠点では暮らしに必要な機能が整った南部地域の暮らしを支える拠点形成を図ります。



### 〈都市環境形成の方針〉

○名鉄知多武豊駅からJR武豊駅周辺の都市拠点において、町全体の魅力向上につながる商業・サービス・住居等の機能の充実を図り、まちの玄関口としてふさわしい、にぎわいのある「まちの顔」づくりを進めます。「まちの顔」づくりにあたっては、駅前町有地の活用を図るとともに、名鉄知多武豊駅西側再編の検討を行います。



### 〈都市景観形成の方針〉

○名鉄知多武豊駅周辺の都市拠点をはじめ、交流拠点や地区拠点においては、本町の顔としてふさわしい魅力的な景観形成を進めます。  
○拠点間のウォークラブルなネットワーク形成にあたっては、歩いてまちを楽しむことができ、自然を感じられるよう、沿道の土地利用に応じた良好な町並みの形成を検討します。



## 名鉄知多武豊駅西グランドデザイン（令和5年3月）

## 〈まちづくりの目標〉

目標  
①**心地よい時を過ごすことができ、武豊の『玄関口』  
となるワクワクするまち**

対象区域は、特急停車駅である名鉄知多武豊駅を始めとする鉄道駅が整備され、通勤・通学等の利便性が高いまちの玄関口です。

対象区域の特性を活かし、町内外から訪れる人がそれぞれ心地よい時間を過ごすことをイメージすることができ、好印象を持ってもらえるワクワクするまちを目指します。

目標  
②**様々な人がまちの魅力を感じながら、  
快適に、楽しく暮らせるまち**

対象区域は、商業施設や公共施設が立地しており、居住者の居住継続意向は高い値となっていますが、空き地や青空駐車場が多く点在するとともに、建築物の更新が進んでおらず、都市のスポンジ化が懸念されます。

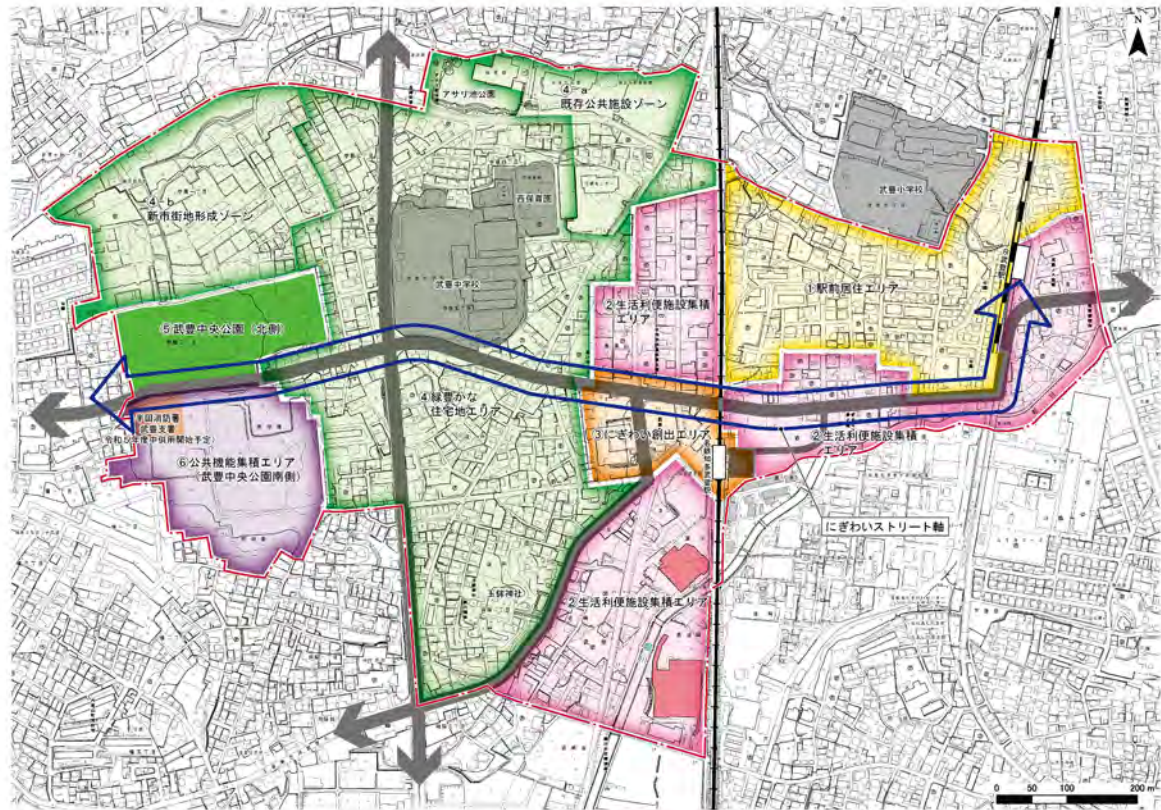
生活に便利な施設が立地している状況を活かしつつ、土地の有効活用を促すことで、さらなる地域の魅力や生活利便性を向上し、住んでいる人が便利な日常生活を送ることができ、まちの魅力を感じながら楽しく暮らし続けることができるまちを目指します。

目標  
③**持続可能な未来に向けて武豊を先導する  
新しいチャレンジをしていくまち**

本町はゼロカーボンシティ宣言都市として、将来にわたって健康で安心して暮らすことができる環境を次世代へ引き継いでいく取組を推進する必要があります。

町の中心として、持続可能なまちづくりに向けて、町を先導する新たなチャレンジを行うまちを目指します。

〈まちづくり構想図〉



**①駅前居住エリア**  
多様な世代の居住ニーズに対応した戸建住宅・共同住宅等が立地するまちなか居住エリア



**④緑豊かな住宅地エリア**  
a. 既存公共施設ゾーン  
b. 新市街地形成ゾーン  
緑豊かで環境に配慮した戸建住宅等が立地する住宅地エリア



**②生活利便施設集積エリア**  
生活利便施設が充実し、地域住民を始めすべての住民の便利で快適な暮らしを支えるエリア



**⑤武豊中央公園（北側）**  
住民が集うことができ、防災機能を有する公共交流拠点の核となる公園



**③にぎわい創出エリア**  
町内外から多くの人が集い、多様な交流が生まれる名鉄知多武豊駅を中心とするにぎわいあふれるエリア



**⑥公共機能集積エリア（武豊中央公園南側）**  
役場庁舎を含む公共施設が集積し、様々な目的で住民が集い、交流が育まれるエリア



**主要道路**  
対象区域内外におけるネットワークを形成する主要な道路

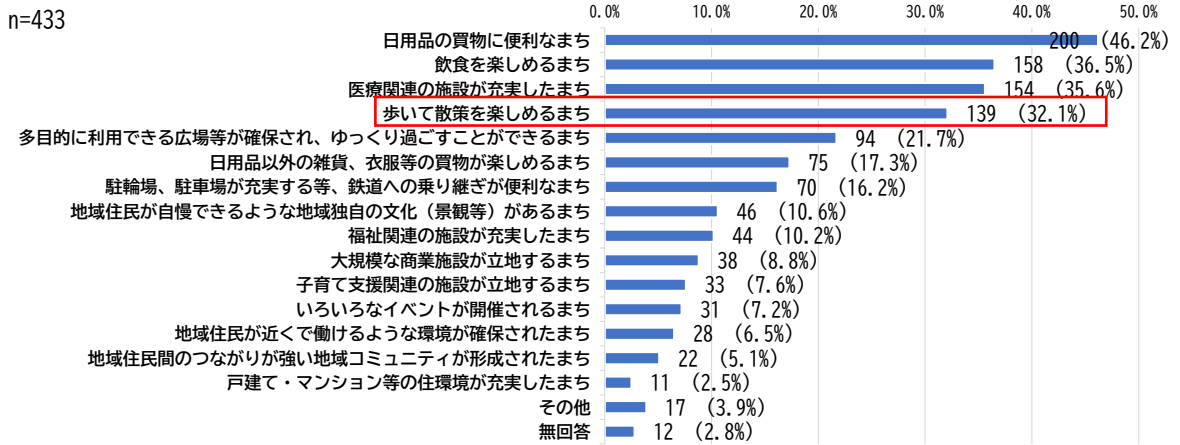


**にぎわいストリート軸**  
名鉄知多武豊駅及びJR武豊駅をつなぎ、沿道に買物・飲食・サービス施設が充実するエリア  
また、ウォーカブルなまちづくりが進められ、歩行者が歩くことが楽しくなるエリア

〈対象地域住民アンケート〉

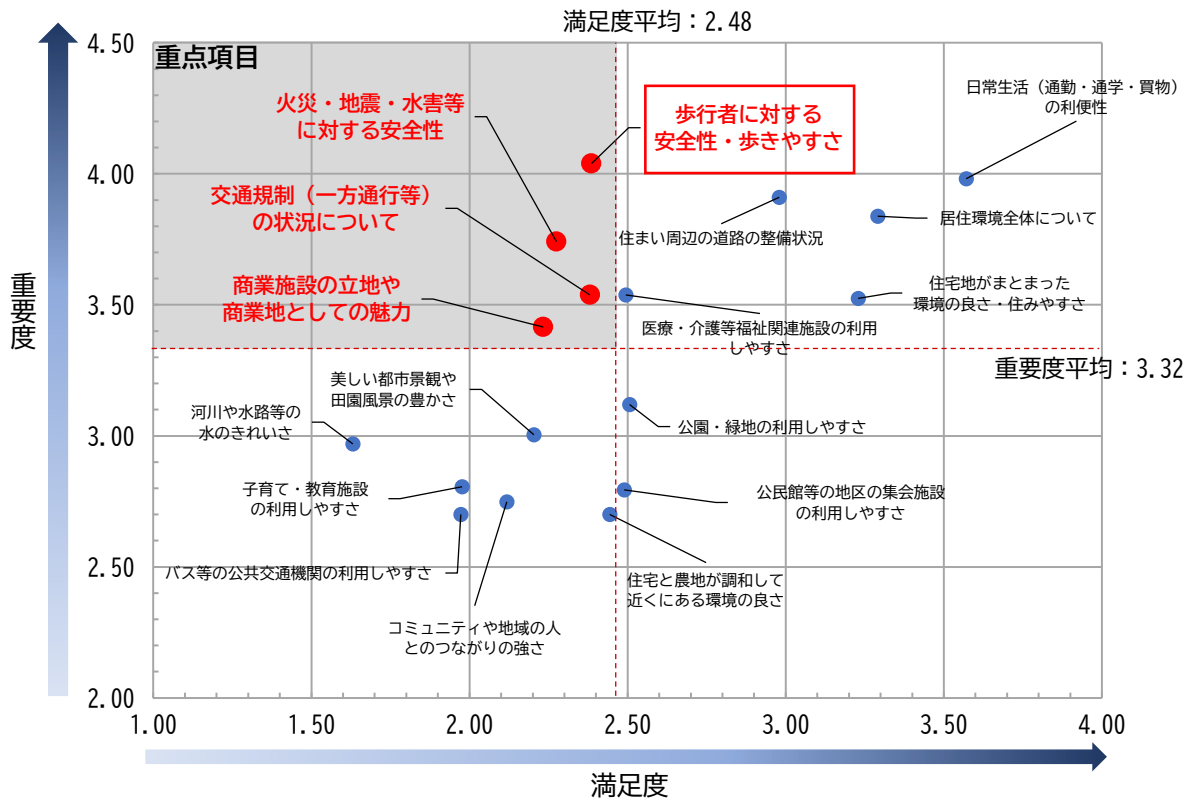
Q.名鉄知多武豊駅及び JR 武豊駅周辺の将来のまちづくりについて

▶「歩いて散策を楽しめるまち」と約 32%が回答。



Q.住まい周辺の居住環境について

▶「歩行者に対する安全性・歩きやすさ」の、重要度が高い一方で、満足度が低いため、重点項目となっている。



## (2) これまでの散策路整備について

### 武豊町中心市街地散策路基本計画（平成19年3月）

武豊町の中心市街地は、武豊町の発展や産業文化の形成などの基礎を築いてきた「みそ蔵」、「歴史」、「鉄道」の3つの特徴が大きな魅力となっており、中心市街地散策路の整備において、この3つの魅力を最大限に活かして魅力の向上を図っていくことを目指し、散策路整備を計画しました。

#### 整備計画

基本方針に掲げた「みそ・たまり蔵の趣きある佇まいと香りを感じる散策路づくり」、「東海道線発祥の地としての鉄道文化を感じる散策路づくり」及び「武豊の歴史を伝える神社・寺をめぐる散策路づくり」を具体化するため、「歴史の小径」、「みそ蔵の小径」の2コースを設定し、整備を進めました。



#### 整備の効果

- 地区全体の環境が向上したことにより鉄道利用が促進され、地域を訪れる人が増加
- みゆき通りのイメージアップや地域資源の再生が図られ、まちなかの魅力が向上
- 地域資源に気づく良い機会となり、地域住民の満足度が上昇

### (3) 課題とこれからの散策路整備の必要性について

#### 現状の課題

- これまで本町においては、「武豊町中心市街地散策路基本計画」に基づいて散策路整備を実施してきましたが、主な目的は、町外に地域の魅力を伝えることであり、計画策定から相当期間経過していることによる施設の老朽化や社会情勢の変化への対応が求められています。
- これまでの整備は、外向け(来訪者等)への魅力を伝えるような、案内板の整備が中心となっており、地域住民の意向をみると、「歩行者に対する安全性・歩きやすさ」に対する改善が求められる状況にあるとともに、「歩いて散策を楽しめるまち」への期待がされています。
- 整備された歩道については、歩くこと以外に、多様な目的・活動が行われておらず、まちなかのにぎわいを生み出す公共空間になり得ていない状況にあります。

#### 散策路整備の必要性

現状を踏まえ、今後の散策路整備に求められることは以下のとおりです。

- 来訪者だけでなく、地域住民にとっても居心地が良く歩きたくなる街路空間であることが必要である。
- 住みたい、子育てしやすい環境の整備には、日常生活の上で必然的にかかわる街路空間の環境改善が必要である。
- まちなかで多様な交流が繰り広げられ、資源を結び付け、歩いて楽しめるまちであることが望まれている。
- 車中心の生活から人中心の歩く生活への転換は、CO<sub>2</sub> 排出の抑制に貢献し、健康で安心して暮らせる社会の実現に貢献することができる。

#### 居心地が良く歩きたくなるウォーカブルな空間づくり

これまでの地域資源をつなぎ、地域の魅力を高めることに資する散策路整備であるとともに、新たにウォーカブルな考え方を取り入れ、来訪者や地域住民にとって「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を目指します。



## 第3章

## ウォーカブルルート・散策エリアの設定

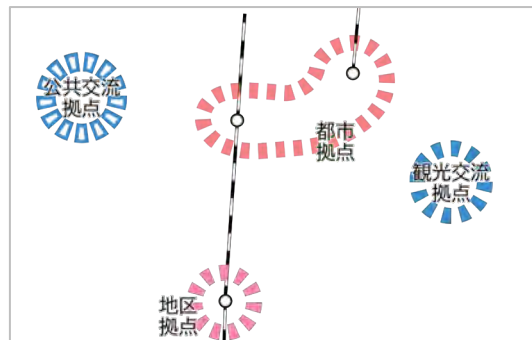
## (1) ウォーカブルルート・散策エリアの設定の考え方

本町におけるウォーカブルルート及び散策エリアについて下記の4つのステップで考え方を整理します。

## Step1

## 拠点を整理

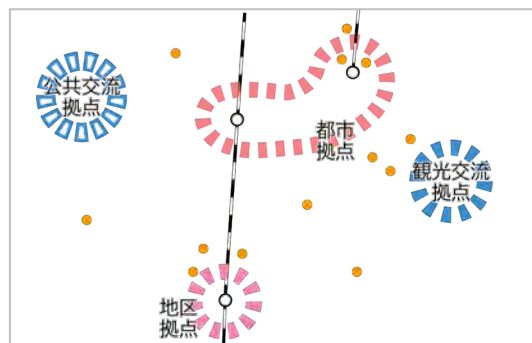
まちづくり上の位置づけを確認し、本町における拠点を整理します。



## Step2

## 資源を抽出

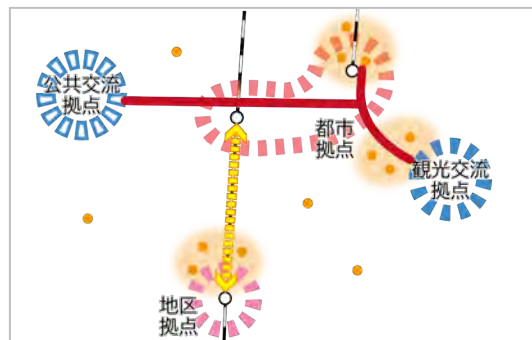
まちなかの回遊性を高めることに資する資源を抽出します。



## Step3

## 拠点と資源を結び

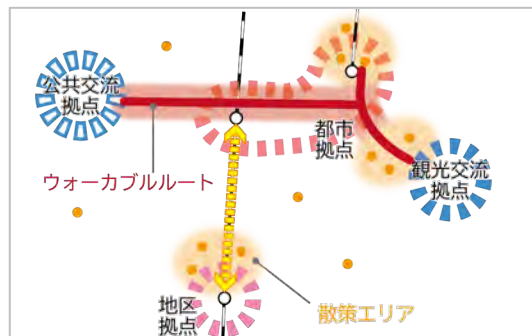
人が集まる拠点と歩く目的となる一定のまとまりのある資源を結び、軸となるルートを設定します。



## Step4

## ウォーカブルルートと散策エリアを設定

ウォーカブルな空間づくりを目指す軸と回遊性を高めるエリアを設定します。



## 設定したルート及びエリアの位置づけ

今回、新たに策定する本計画においては、軸となる「ウォーカブルルート」と、ウォーカブルルートから連続し、歩く目的となる資源をつなぐ「散策エリア」の2つの区分でウォーカブルに資する空間を設定します。

### ウォーカブルルート

ウォーカブルなまちなかの形成の実現に向けて、知多武豊駅・JR 武豊駅周辺の都市拠点とにぎわいに資する拠点をつなぐルートとして、多くの人々が多様な目的をもって歩くことを目指すルート

ウォーカブルなまちなかのイメージ



### 散策エリア

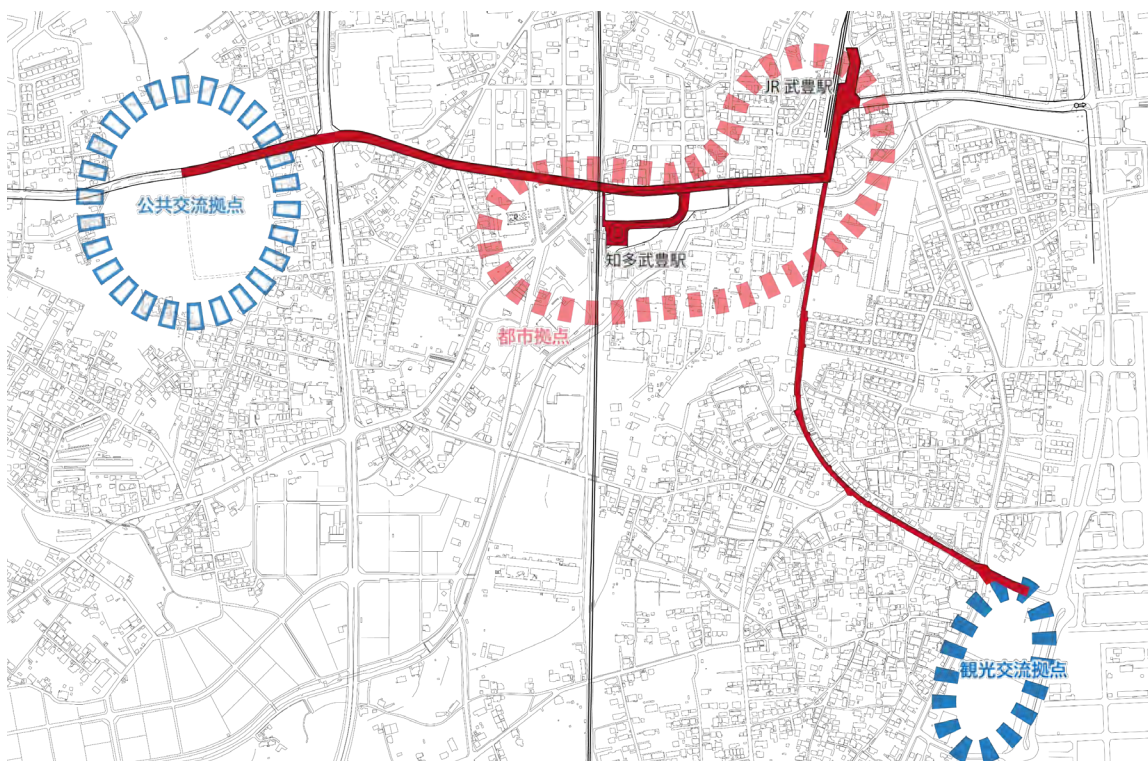
ウォーカブルな空間をエリアとして広げるために、ウォーカブルルートに隣接または公共交通によりウォーカブルルートからの連続する一定のまとまった地域資源の魅力を感じながら歩くことで、まちなかの回遊性の向上が見込まれるエリア

地域資源を散策する空間のイメージ



## (2) ウォーカブルルートの設定

前述の考え方に基づき、下図の通り設定します。

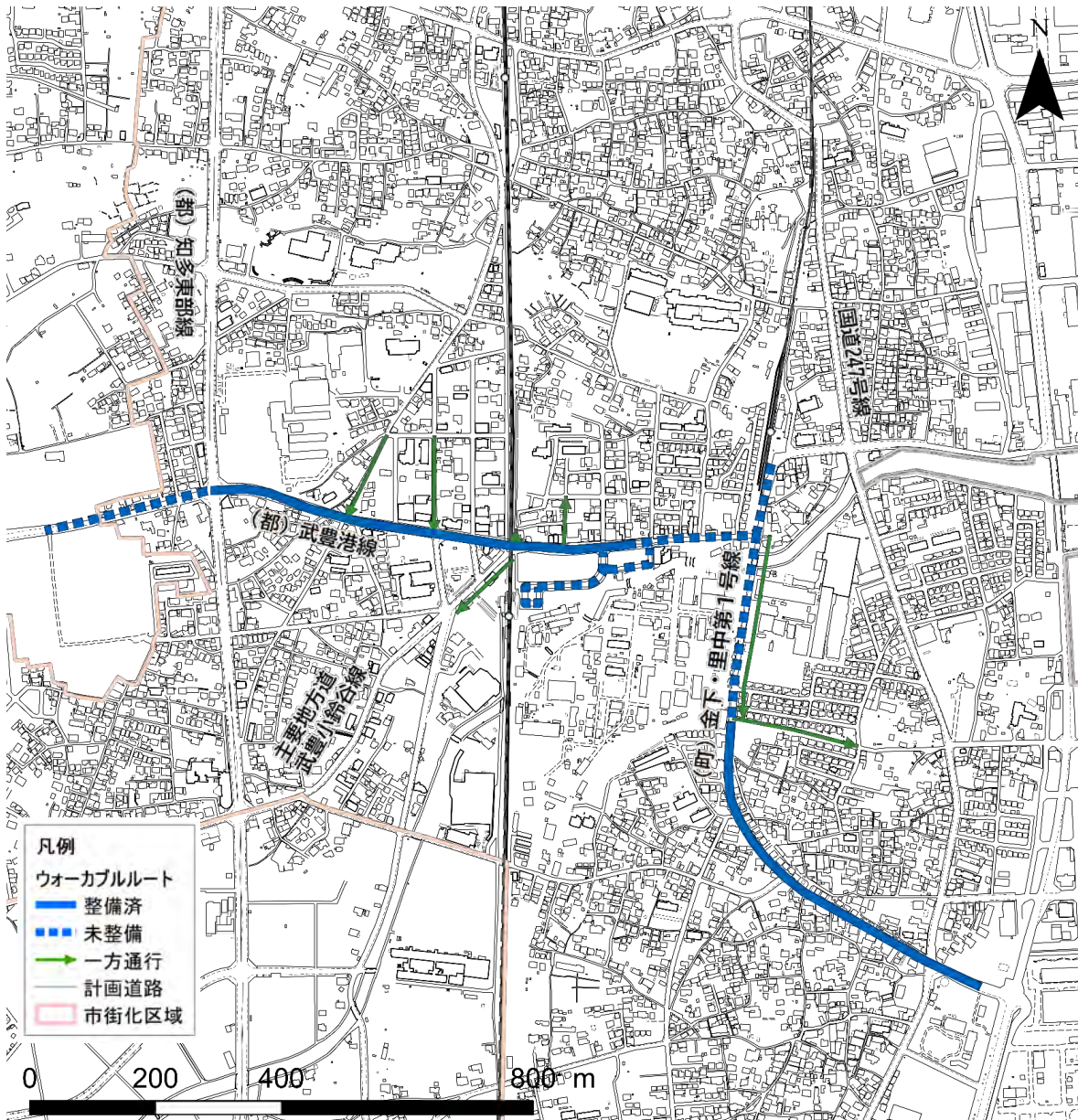


### ウォーカブルルートの道路整備・交通規制の状況

ウォーカブルルートのうち、公共交流拠点と JR 武豊駅間を(都)武豊港線が結んでいます。(都)武豊港線については、令和4年度時点で、名鉄知多武豊駅から東側 230mの区間は愛知県により整備が進められています。整備中の区間から JR 武豊駅まで及び(都)知多東部線から公共交流拠点までは未整備の状態となっています。

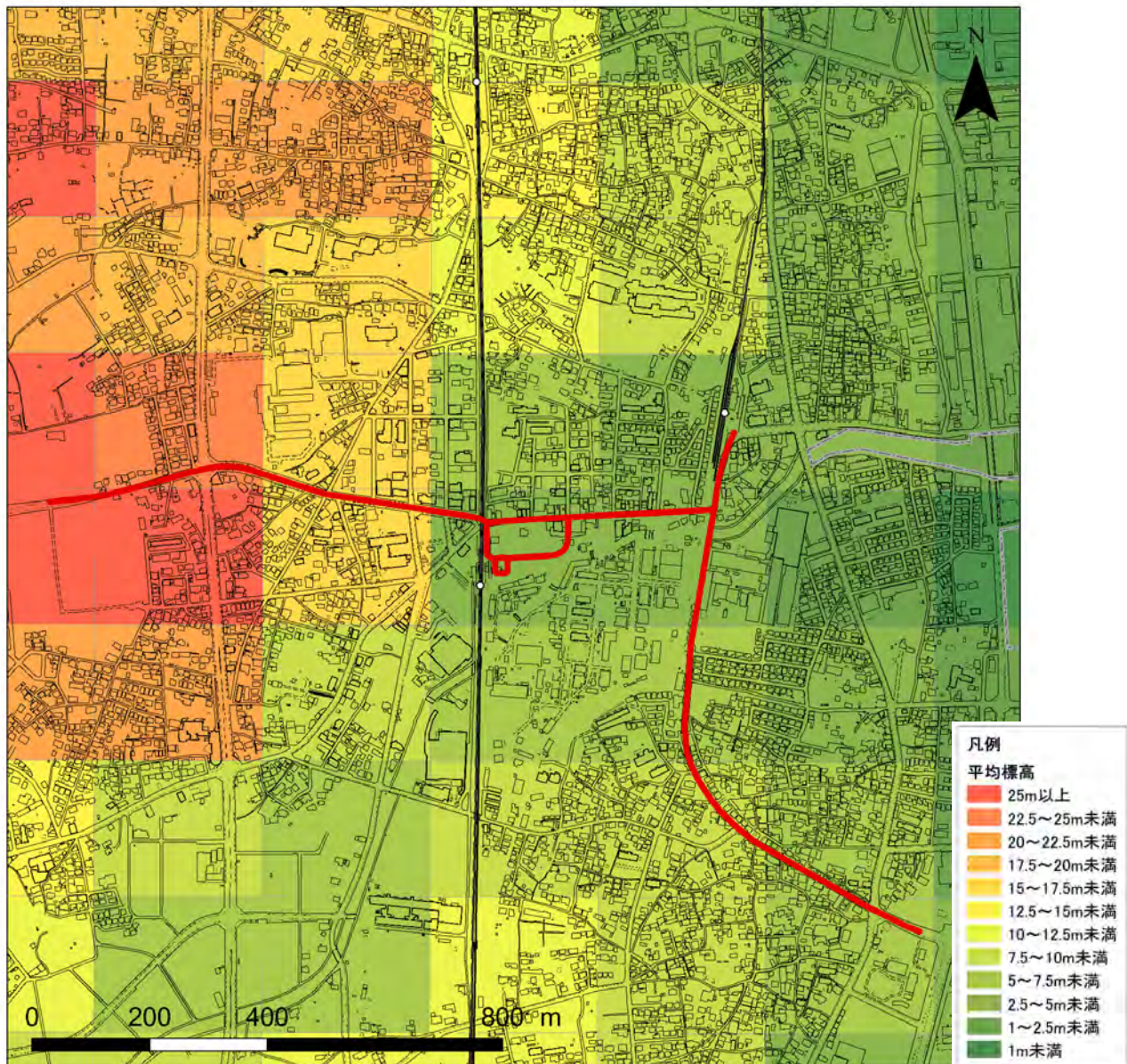
交通規制については、下図の箇所では一方通行となっています。

なお、町道金下・里中第1号線において現一方通行規則のある一部区間については、武豊町道路整備計画において、交互通行化を計画しています。



## 標高

ウォーカブルルート周辺では、東側から西側に向かって標高が高くなっています。特に知多武豊駅から公共交流拠点までは20m以上の標高差となっています。



(資料) 国土数値情報

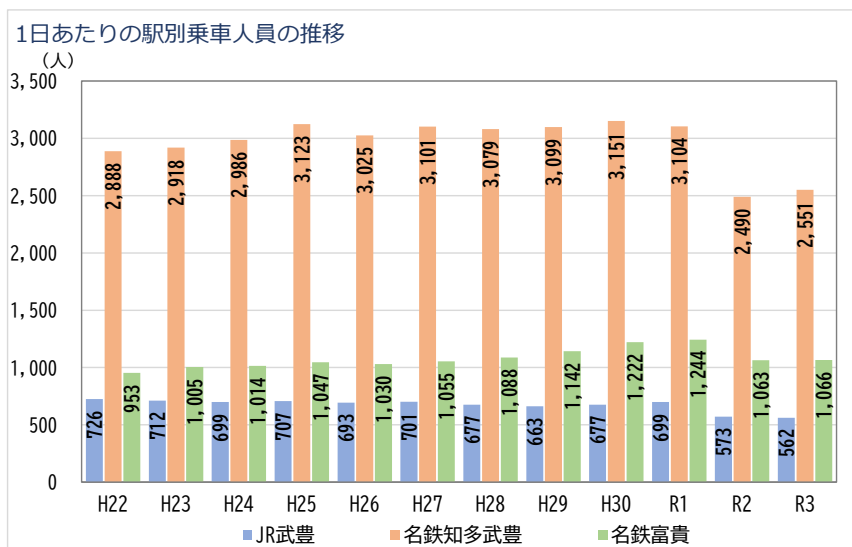
## 照明

ウォーカブルルートのうち、公共交通拠点から観光交流拠点までのルート沿いの照明の位置をみると、知多武豊駅周辺では、街灯が設置されているため、歩行空間の夜間の明るさは十分に確保されておりますが、公共交通拠点周辺や、JR武豊駅から観光交流拠点につながる路線では、街灯が少なく、夜間は薄暗い状況にあります。



## 駅乗車人員の推移

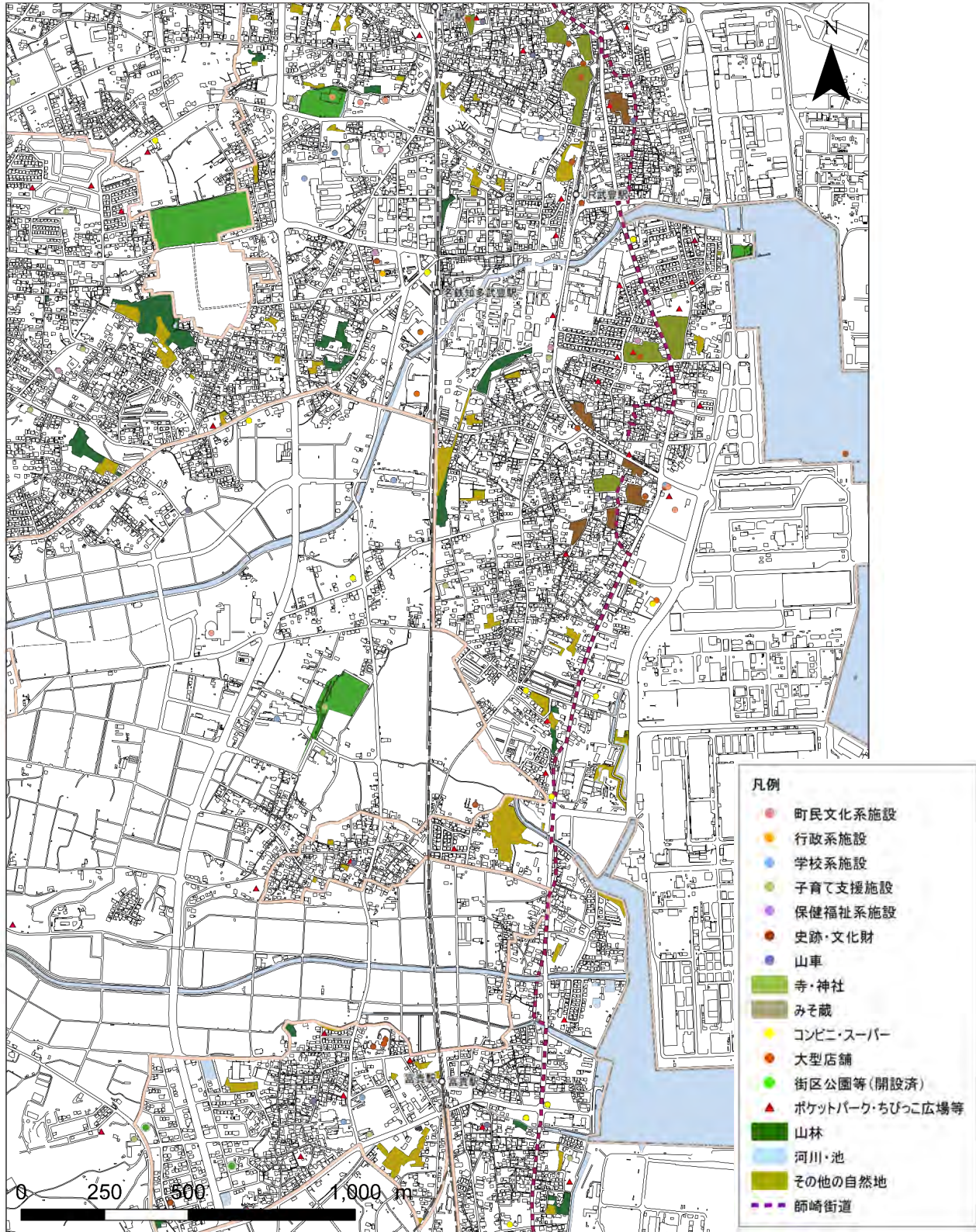
1日あたりの駅乗車人員は、令和2年、令和3年は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、4駅とも減少していますが、平成22年以降、JR武豊駅、名鉄知多武豊駅においては概ね横ばい傾向、名鉄富貴駅においては、微増傾向にあります。



(資料)町政概要

### (3) 地域資源

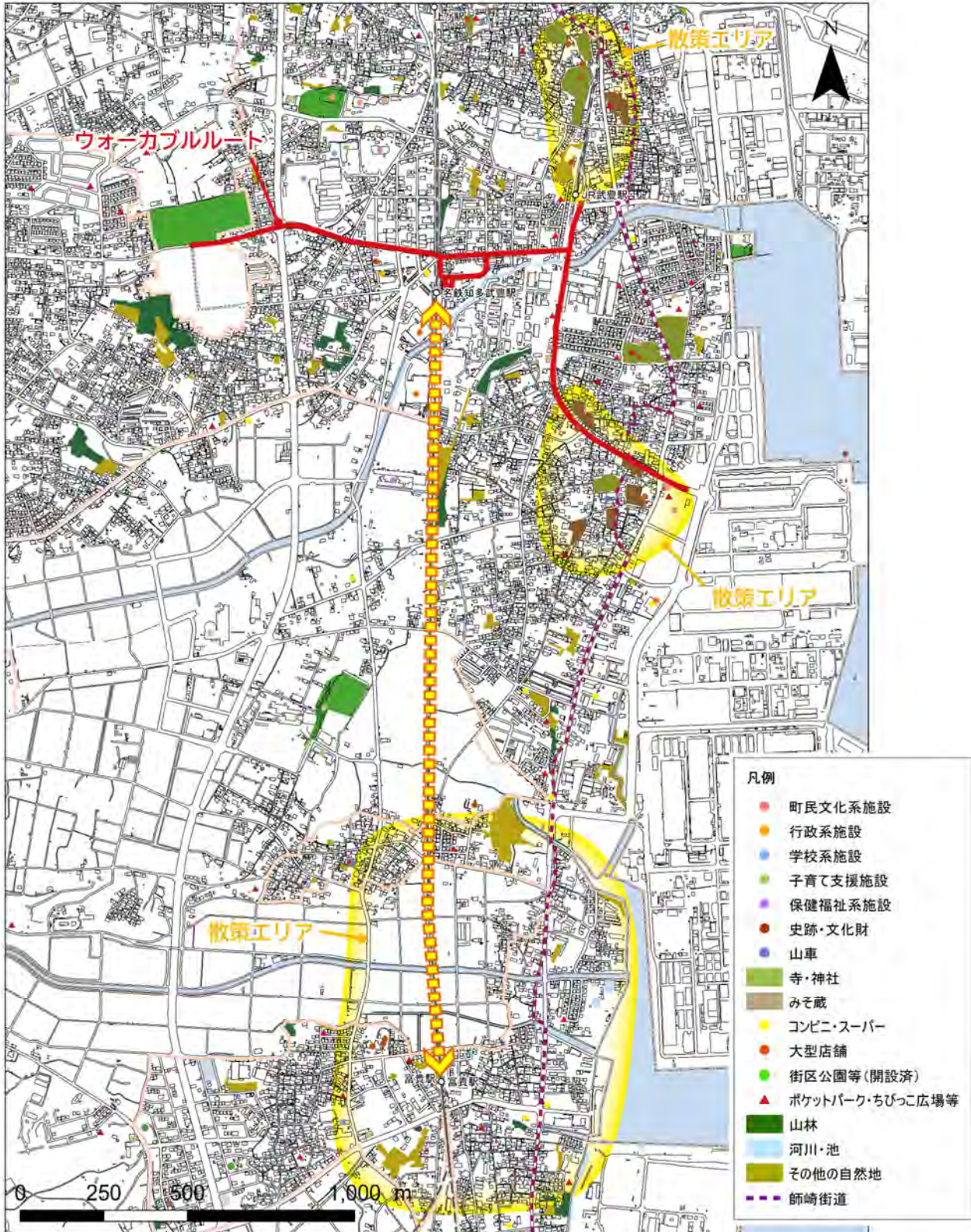
本町において、大きな魅力となっている「みそ蔵」、「歴史」、「鉄道」の3つの特徴に加え、公園や川や緑地等の自然に囲まれる空間を含めた、歩いて訪れる目的となり得る地域資源を下図に示します。



## (4) 散策エリアの設定

### 散策エリアの設定

「ウォーカブルルート」にまちなかの資源をつなぎ合わせた3つの「散策エリア」を設定し、ウォーカブルに資する空間を連続させて、回遊性を高め、歩いて居心地の良いまちなかの形成を目指します。



## 散策エリアの概要

### 【北部エリア】

JR 武豊駅北側には、武雄神社や皆満寺といった寺社仏閣が集積しています。また、豆みそ・たまりの蔵元や師崎街道筋、山車蔵、三井家住宅(登録有形文化財)といった、古くから歴史を感じる資源が豊富にあります。これらの資源が集積するエリアと、エリア内の回遊の起終点として考えられるJR武豊駅を含めたエリアを「北部エリア」とします。



(資料) 武豊町観光協会 HP





【東部エリア】

地域交流施設がある観光交流拠点周辺は、旧国鉄の敷設とともに栄えた豆みそ・たまりの蔵元が多く集積しています。そのなかでも、沿道から見える趣あるみそ蔵は、本町の固有の景観資源でもあります。また、周辺には地域交流施設をはじめとする地域住民の交流の場も集積しており、来訪者と住民が訪れる機会の多いエリアを「東部エリア」とします。



【南部エリア】

名鉄富貴駅周辺においても、寺社仏閣や古くから伝わる浦島太郎伝説のゆかりとなる資源が点在しており、公共交通によりウォーカブルルートとを繋ぐ、駅を起終点とした周遊性のあるエリアを「南部エリア」とします。



## 第4章

## ウォーカブルルートの整備計画

## (1) ウォーカブルルートの考え方と整備の方向性

## ウォーカブルルートの区分

ウォーカブルルートは、西側に公共交流拠点、東側に観光交流拠点を起点とし、2つの主要な鉄道駅を経由する下図の範囲、全長約 2,250m を設定します。

これらのルートにおいて、ウォーカブルな空間づくりを検討する上では、沿道の土地利用や周辺の状況、まちづくりの方向性と合わせながら、徒歩圏である概ね 1 km以内を目安として、ルートを下図の3つのルートに区分して、各々の特性に応じた空間づくりを進めます。

## 【ルート①】

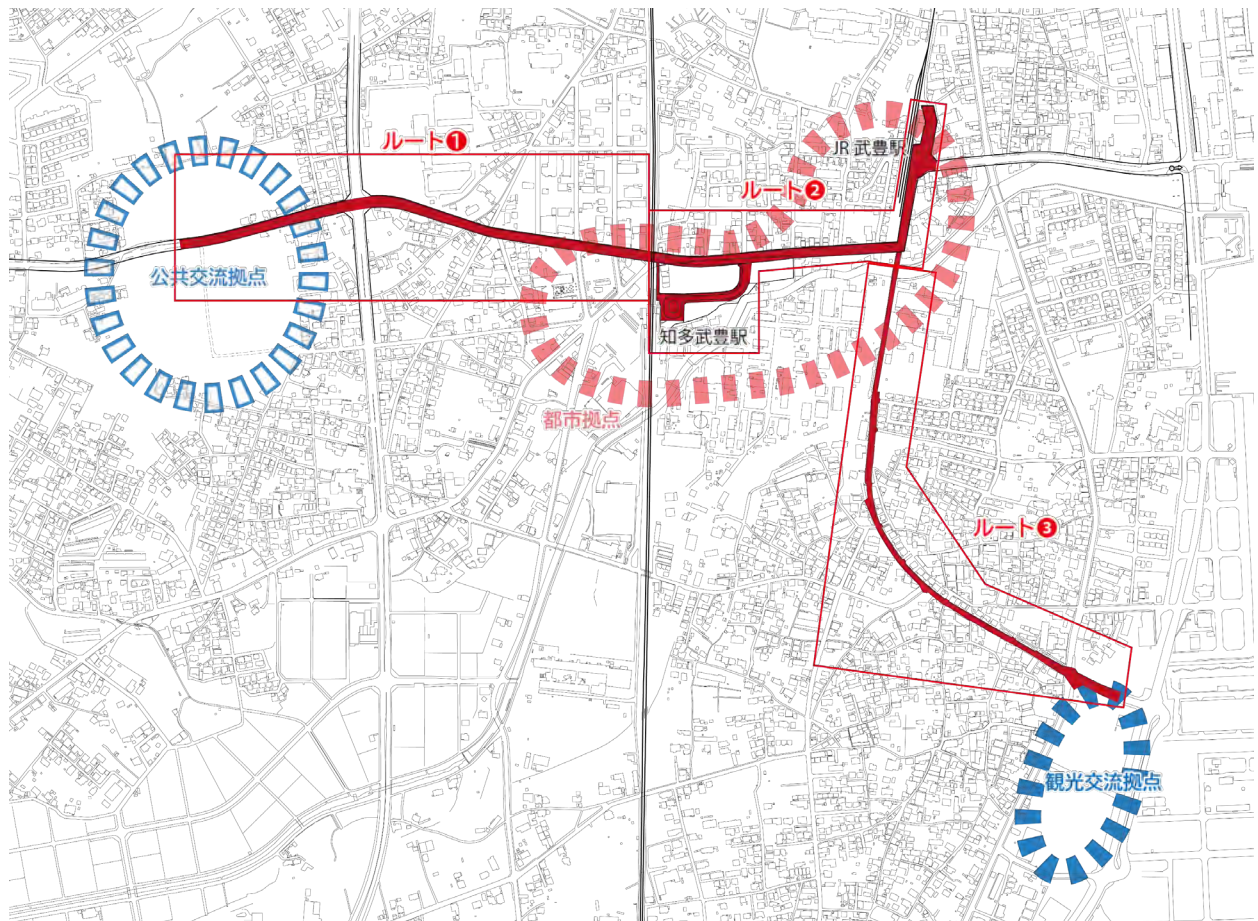
公共交流拠点～名鉄知多武豊駅（約 740m）

## 【ルート②】

名鉄知多武豊駅～JR 武豊駅（約 590m）

## 【ルート③】

堀川橋～観光交流拠点（約 920m）



## ルートの整備の方向性

ウォーカブルルートの各ルートにおいて、ウォーカブルな空間づくりを検討する上での留意点を整理します。

### 【ルート①】公共交流拠点～名鉄知多武豊駅（延長 約 740m）

- 公共交流拠点とにぎわい創出エリアを結ぶ多くの人々が往来することを踏まえた空間づくり
- 武豊中央公園を中心とした、緑あふれる空間づくり
- 坂道であることを考慮し、新たな移動手段を踏まえた街路空間づくり



公共交流拠点イメージ

(資料)名鉄知多武豊駅西グランドデザイン

### 【ルート②】名鉄知多武豊駅～JR 武豊駅（延長 約 590m）

- かつてメインストリートとして活躍したことを活かし、武豊らしさを表す空間づくり
- 商店街として、歩いて買い物、飲食等を楽しむことができる空間づくり
- (都)武豊港線の整備を契機とした官民連携による沿道と一体的な空間づくり

### 【ルート③】堀川橋～観光交流拠点（延長 約 920m）

- 住宅地が隣接しており、地域住民が憩うことができる空間づくり
- みそ蔵のまちなみの景観や鉄道敷きであった歴史を感じることができる空間づくり
- 地域交流施設と一体となった空間づくり
- 既存のポケットパークの活用を促進する空間づくり
- 観光交流拠点とつながり、歩くことや健康づくりを誘発する空間づくり

## (2) ウォーカブルな空間を構築する基本要素

本計画においては、居心地がよい歩きたくなるまちなかを目指すため、双方のルート及びエリアに相応しい、ウォーカブルな空間を構築するための整備手法を整理します。

### リンク(通行)機能



公共交通・乗用車・貨物車・自転車・徒歩等で目的地までの移動が行われる、人やモノが移動するための機能



### プレイス(滞在)機能



立ち止まる・座る・食べる・遊ぶ・買い物をする・パフォーマンスを行う等の活動が行われる、多様な活動を繰り広げる場としての機能



### 回遊性



本町固有の資源などを訪れる機会を促す、まちなかを散策することを楽しむ機能



### 官民連携







行政による歩道整備によらず、沿道の土地利用と一体となった魅力的な空間づくりに向けて働きかけをする機能



### (3) ウォーカブルな空間を構築する具体的な整備手法

基本要素ごとに、ウォーカブルな空間を構成するための具体的な整備手法を 23 個に整理するとともに、ウォーカブルルートと散策エリアで展開する整備手法を明らかにします。

機能	リンク(通行)機能 	プレイス(滞在)機能 	回遊性 	官民連携 
手法 No	①②③④⑤⑥⑦⑧	⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮	⑯⑰⑱⑲⑳	㉑㉒㉓

#### ①歩道の段差を解消する

歩道の段差を解消することで、車椅子利用者やベビーカー利用者等も含めて、様々な人が快適で安全に歩くことができます。



#### ②手すりを設置する

手すりを設置することで、傾斜のある道でも安心して歩くことができます。



#### ③交差点をカラー舗装する

交差点をカラー舗装することで、安全な歩行空間の確保に寄与する速度抑制とゲート性の向上が期待されます。



#### ④歩行者にやさしい横断歩道をつくる

歩行者にやさしい横断歩道をつくることで、歩行者が道路を横断する際の安全性の向上が期待されます。



#### ⑤モビリティと歩行者をわける

自転車走行レーンをつくることで、歩行者と自転車双方の安全を確保することができます。また、自転車だけでなく、今後、電動キックボード等の新たなモビリティが普及した際にも、十分な安全性を確保できるよう道路空間を再検討する必要があります。



### ⑥ 歩道と車道間に緩衝空間をつくる

歩道と車道間に緩衝空間をつくることで、歩行空間の安全性と快適性の向上が期待されます。緩衝空間を設けることにより、植栽帯やベンチ等を設置することができます。



### ⑦ 高質な歩行空間をつくる

高質な歩行空間をつくることで、歩行者にとって歩きやすい安全な歩行空間の確保とまちの良好な景観形成が期待されます。



### ⑧ 電柱を取りはらう

電柱を取りはらうことで、歩道を広く使うことができ、安全で利用しやすい歩行空間を確保することができます。また、電柱を取りはらうことで、良好な景観形成がなされ、歩きたくなる道の実現に寄与します。



### ⑨ 歩行空間に階段を組み込む

歩行空間に階段を組み込むことで、歩行時の運動強度を高めるとともに、歩行者の視点に変化をもたらすことが期待されます。



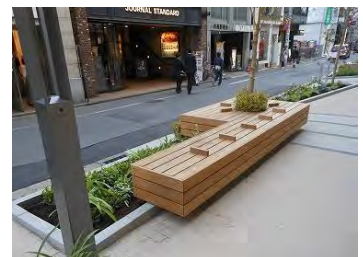
### ⑩ オープンスペースをつくる

公共広場であるオープンスペースをつくることで、目的地までの距離が心理的に短く感じる効果が期待されます。



### ⑪ ストリートファニチャーを置く

ベンチ等のストリートファニチャーをオープンスペースや公園、街路空間に設置することで、人の滞留や活動をサポートし、まちあるきを促すことができます。



⑫ 灯りをともす

光環境を適切にデザインすることで、歩行空間の安全性・快適性を高めます。また、灯りによって日中とは異なる夜ならではの景観を楽しむことができ、そのこと自体も歩行の目的となります。



⑬ プランターを設ける

プランターを設けることで、歩きたくなる良好な空間を演出することができます。



⑭ 公衆トイレをおく

公衆トイレをおくことで、まちあるきを促し、歩行時の快適性を高めます。



⑮ 健康志向を促す

健康志向を促すことで、歩く人が増えることが期待されます。健康志向を促す方法として、公園やオープンスペースに健康器具、また、街路空間にマップを設置することが考えられます。



⑯ 公園との連続性を高める

公園との連続性を高めることで、公園と歩道が一体的となり、快適な歩行空間を確保することができます。



⑰ 路面や壁面にサインを活用する

路面や壁面にサインを活用することで、まちあるきを促します。





⑱ まちの資源を見える化する

まちの中心部や人通りが多い箇所で、まちの資源を見える化することで、まちの適切な情報提供やその集約化を図ることができます。



⑲ 季節の変化で人を惹きつける

季節の変化を感じられるような仕掛けをつくることで、まちなみに変化を与え、魅力的な景色を楽しむことができます。



⑳ まち歩きのきっかけをつくる

歩道を活用したマルシェイベント等、まち歩きのきっかけをつくることで、まちを歩く人が増加することが考えられます。



㉑ 沿道に緑を増やす

街路空間に面する沿道に緑を増やすことで、歩きたくなる良好な空間を演出します。



㉒ 街路への開放性を高める

カフェやコンビニ等の飲食できる場において、街路への開放性を高めることで、街路空間に、にぎわいがしみだし、歩行者の使用を促します。



㉓ 建物内を見える化する

建物低層部をガラス張りにし、建物内を見える化することで、建物内のアクティビティがまちへしみだしてにぎわいが創出され、歩いて楽しいまちなかの実現に寄与します。



## (4) ウォーカブルルートにおける整備の基本方針

ウォーカブルルートについては、これまでの散策路整備による既存ストックを有効活用することにより、居心地が良く歩きたくなる街路空間として、地域の魅力の向上に寄与するために、以下の4つの基本方針を基に整備を進めます。

### ① 連続する一体的な空間の整備

通行空間(リンク機能)と滞留空間(プレイス機能)を連続的に整備することにより、より自由度の高い歩行者空間を創出するとともに、歩道内のファニチャーを効果的に配置し、沿道の土地利用とも一体となった歩き続けたいくなる景観を創出します。

### ② 安全安心の向上につながる整備

地域住民や来訪者にとって、いつでも安全安心に利用できる歩道空間となるように配慮して整備することにより、子どもから高齢者まで誰もが快適に利用することができるような、地域の安全性と防犯性の向上に寄与します。

### ③ 既存ストックを活かした整備

これまでの散策路整備における既存の施設類については、必要な補修・修繕・更新を目的として整備することにより、できる限り活用し、魅力を引き出せるようにするとともに、歩道空間周囲の緑や水等の環境を取り込んで、心地よい空間を創出します。

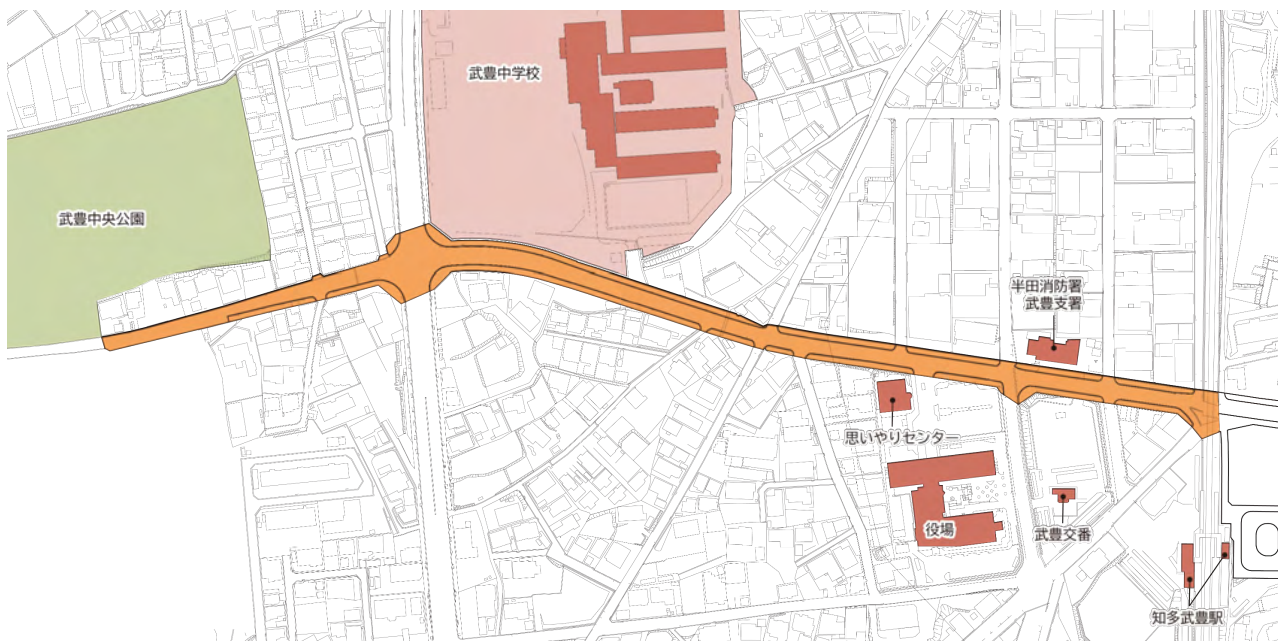
### ④ 歩行空間の利用を促す取組の実施

地域住民や来訪者にウォーカブルルートの存在と対象地域の魅力を伝えることにより、より多くの人を訪れ、多様な交流を育み、継続的な利用を促し、地域の愛着を醸成します。

## (5) ルート別の整備計画 (ルート①)

### ルート①の現状

全長	・約 740m(公共交流拠点～名鉄知多武豊駅)
幅員(歩道+車道)	・約 16.0m
自動車交通	・基本的に対面通行 ・駅周辺は踏切による混雑
歩道	・片側は境界ブロック、車道との段差がある。 ・アスファルト舗装で、街路樹やプランターの設置等により緑が施されている。
地形・沿道環境	・名鉄線から西側に向かって標高が高くなり、連続した坂道となる地形である。 ・役場庁舎や思いやりセンター、武豊中学校等の公共施設の立地が多い。 ・半田消防署武豊支署の移転が予定されている。
利用面の特性	・自動車の通行量は多く、特に駅周辺の交差点部において朝夕は渋滞等の混雑が生じている。 ・通勤・通学で駅との行き来や、通学する生徒等の歩行者が一定数みられる。また自転車での往来も多くみられる。 ・沿道に駐車場が多いため、歩行者に対して民地を出入りする車両が横断する箇所が数多くある。 ・駅周辺には役場庁舎や町営駐車場等の公共用地が点在しており、西側の端点には、武豊中央公園があり、これらを結ぶ利用者に配慮した計画が必要である。 ・ルート全体が西に向けて急な上り坂となっており、自転車を押して歩く人も見られる。



## 課題整理と整備方針

## [整備の課題]

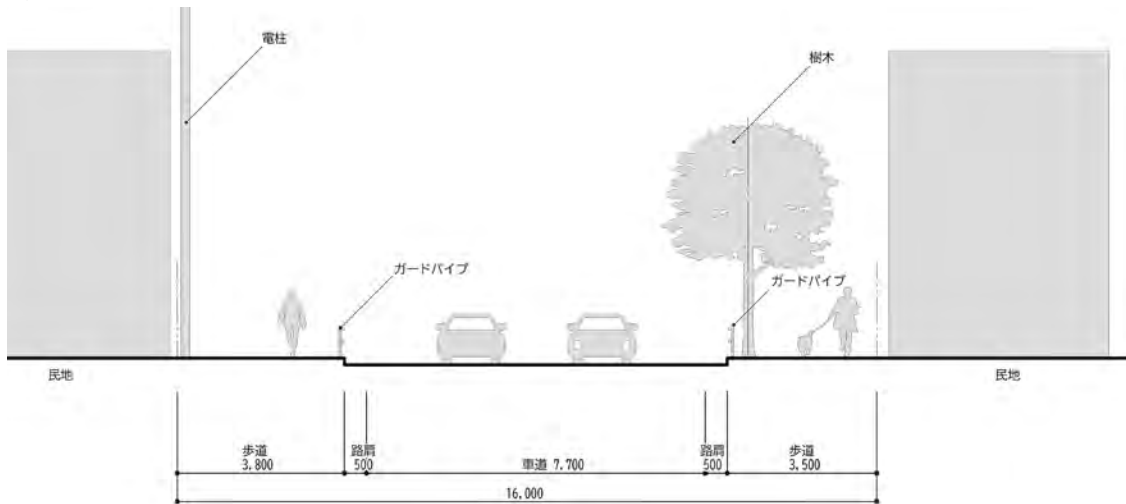
課題	ルートの現状
坂道における歩行者への配慮が不足している	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅から西側へは、連続した坂道となっており、自転車利用者は降りて手押しで進まざるを得ない状況にもかかわらず、歩きやすさに配慮する階段や手すり等は設置されていない。</li> <li>・ 坂道が続く歩行空間に対して、足を止めて休憩するような滞留空間がないため、歩いて移動するような環境にはなり得ていない面がある。</li> </ul>
駅や公園と歩行者空間の連続性がなく、分節されている	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅からの車道横断部が多いため、歩行空間の連続性がなく、誘導するサインもないことから、視界での連続性がない。</li> <li>・ 武豊中央公園周辺の歩行空間は、低木植栽等による緑化が少なく、環境面での連続性に欠ける。</li> <li>・ 歩道舗装がアスファルトであり、車道空間との区別がなく、歩きたくなるような高質な連続する歩行空間としては保たれていない。</li> </ul>
公共空間が有効に活用されていない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 役場庁舎等公共空間があるにも関わらず、歩行空間側の境界部分は、一体的な空間づくりとなっておらず、歩行者に視点をあてた空間のあり方を再考する必要がある。</li> <li>・ 公共空間内の植物の繁茂により、見通しが悪かったり閉塞感を感じたりする箇所がある。</li> </ul>
沿道の店舗等との一体的な魅力ある空間へと転換が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅周辺ということもあり、ルート沿線には店舗等の立地も比較的多いものの、歩行空間と一体的な活用を図ることができている箇所が少ない。</li> <li>・ 沿道が駐車場となっている箇所が多いため、歩道を横断して車両が出入する機会が多いため、歩行者の安全性を確保することが必要である。</li> </ul>

**[具体的な整備方針]**

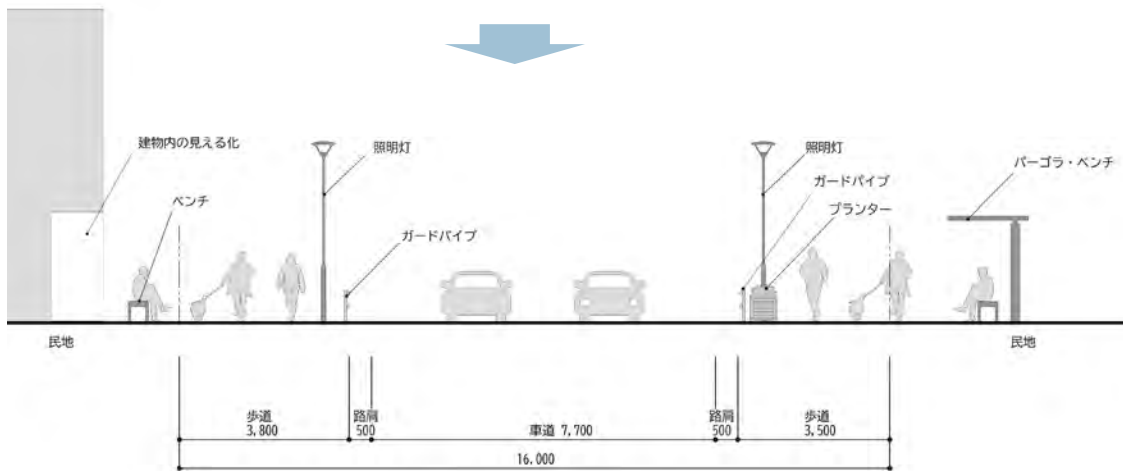
- ・連続した坂道に対し、滞留空間を適所に整備して、歩行者に配慮した空間をつくります。
- ・滞留空間は、坂道に対して平坦になるように整備をし、ベンチやテーブル、案内看板等を新たに設置して、歩行者が憩い、くつろぐことができる空間となるよう整備します。
- ・舗装を車道部分と区別し、階段や手すり等の坂道への配慮、細かな段差の解消等のバリアフリーにも対応した空間として計画します。
- ・歩道に接する公共空間を有効に活用して、歩行者が滞在できる空間として整備を検討します。
- ・夜間の安全性に配慮して照明灯を適切に配置し、誰もが見やすい演色性の高い光源を用います。
- ・駐車場の出入口部での歩行者と車の交錯をなるべく避けるために、駐車場の集約化や出入口部を側道に設ける等の配慮を誘導します。
- ・民有地における店舗等については、建物1階部分の見える化や店先でのテラス席やベンチの設置等のオープンスペースを設けることを促し、官民連携を図りながら沿道と一体的な空間を創出します。
- ・にぎわい創出エリアの整備に合わせ、沿道の整備を検討します。

	No.	ウォークブルな空間を実現する23の整備手法	ルート①
リンク (通行) 機能	①	歩道の段差を解消する	●
	②	手すりを設置する	●
	③	交差点をカラー舗装する	
	④	歩行者にやさしい横断歩道をつくる	
	⑤	モビリティと歩行者をわける	●
	⑥	歩道と車道の間に緩衝空間をつくる	●
	⑦	高質な歩行空間をつくる	●
	⑧	電柱を取りはらう	●
プレイス (滞在) 機能	⑨	歩行空間に階段を組み込む	●
	⑩	オープンスペースをつくる	●
	⑪	ストリートファニチャーを置く	●
	⑫	灯りをともす	●
	⑬	プランターを設ける	●
	⑭	公衆トイレをおく	
	⑮	健康志向を促す	
回遊性	⑯	公園等との連続性を高める	●
	⑰	路面や壁面にサインを活用する	●
	⑱	まちの資源を見える化する	●
	⑲	季節の変化で人を惹きつける	
	⑳	まちあるきのきっかけをつくる	●
官民民連	㉑	沿道に緑を増やす	●
	㉒	街路への開放性を高める	●
	㉓	建物内を見える化する	●

【現況断面図】



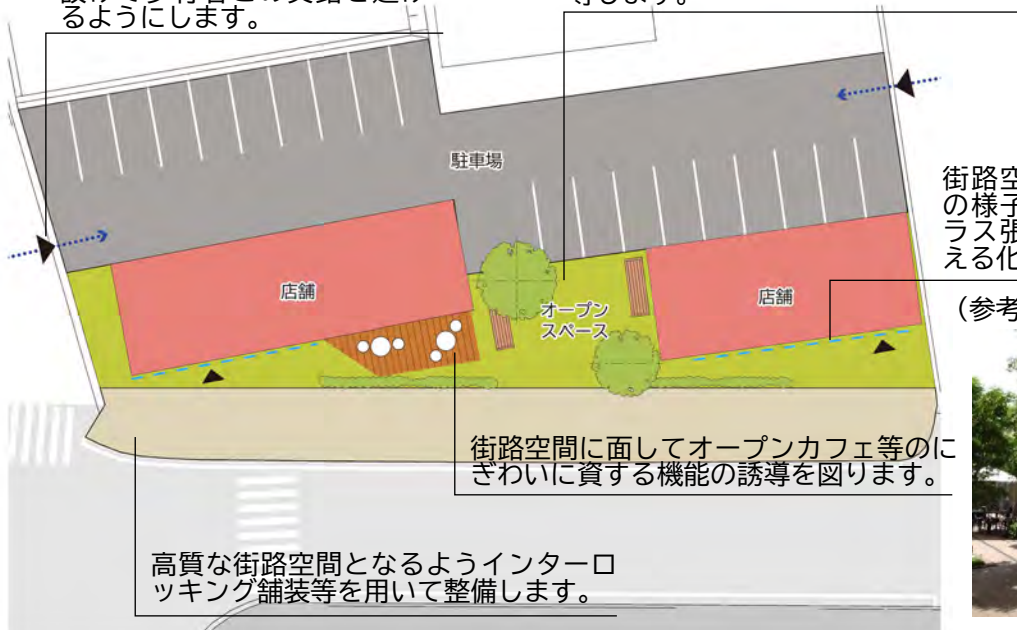
【整備案 断面図】



【消防署跡地活用案（ウォーカブルな空間創出における沿道土地利用のモデル案）】

駐車場の出入口はウォーカブルルート上ではなく、側道側に設けて歩行者との交錯を避けるようにします。

街路空間に連続して歩行者が憩うことができるオープンスペースの確保を誘導します。



街路空間に対しては建物の中の様子も伺うことができるガラス張り等による建物内の見える化を誘導します。

(参考：宮崎県日南市)



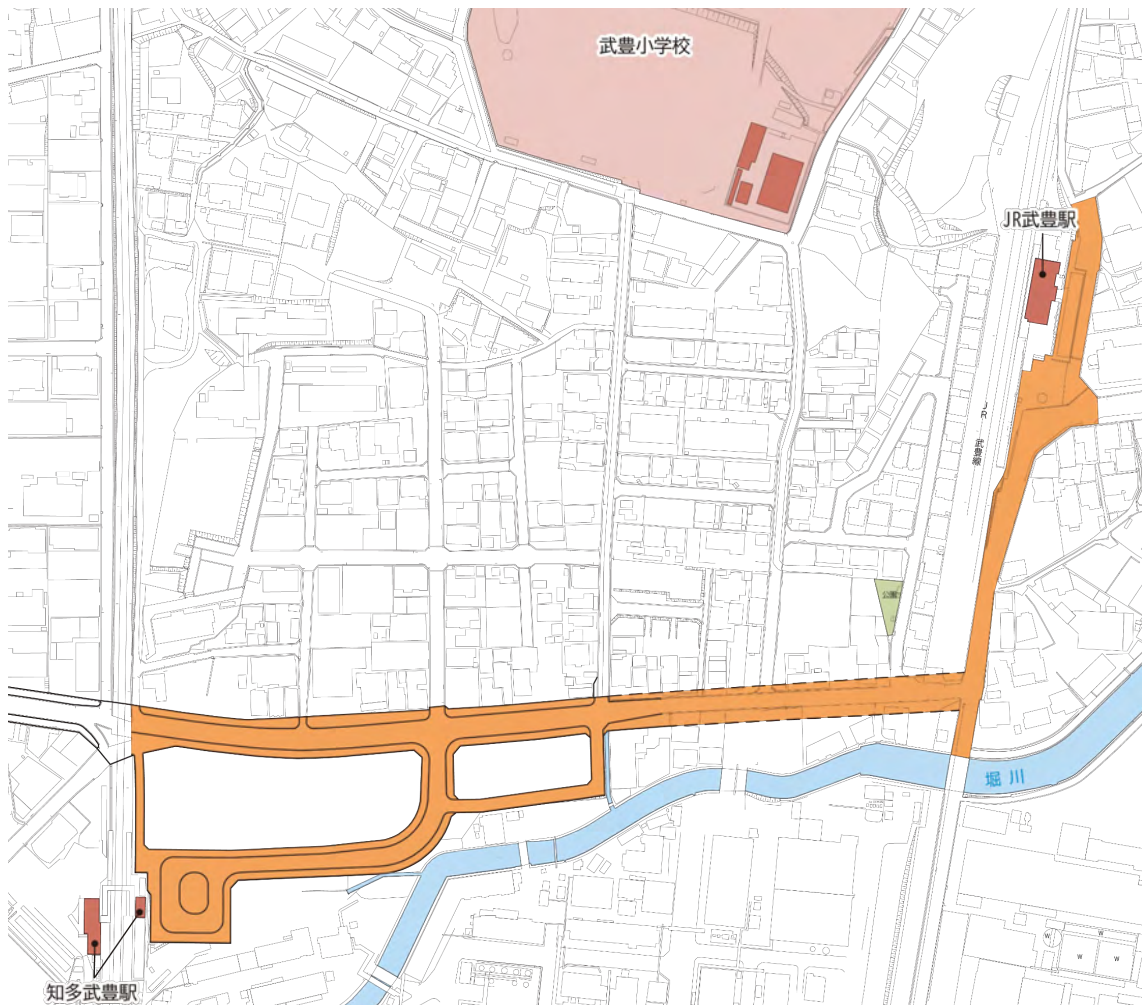
街路空間に面してオープンカフェ等のにぎわいに資する機能の誘導を図ります。

高質な街路空間となるようインターロッキング舗装等を用いて整備します。

## (6) ルート別の整備計画 (ルート②)

### ルート②の現状

全長	・約 590m(名鉄知多武豊駅～JR 武豊駅)
幅員(歩道+車道)	・約 7.5m(都市計画道路拡幅後 16～17m)
自動車交通	・基本的に、片側一車線の対面通行
歩道	・両側とも車道の路肩部分をカラーアスファルト舗装することにより区別をしているが、その幅員は 30 cm程の箇所もあり、十分な歩行空間とはいえない。
地形・沿道環境	・区間全体としては、概ね平坦な地形が連続している。
利用面の特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者・自動車ともに通行量は比較的多く、かつ南側に工場が立地しており大型車両が通行するため、特に駅周辺においては、朝夕の交通量は多い。</li> <li>・自動車の交通量に対して、歩車分離が区画線のみであり、歩行空間の幅員が十分ではないため、歩行者の安全確保が課題である。</li> <li>・かつての商店街ではあるものの、店舗数の減少に伴い、歩いて店舗をめぐるような人は少ない。</li> <li>・知多武豊駅東土地区画整理事業により、新たに駅ロータリーへアクセス路ができるため、歩行者の流動に変化が生じることが推察される。</li> </ul>



## 課題整理と整備方針

## [整備の課題]

課題	ルートの現状
安全に通行できる幅員のある歩行空間となっていない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行空間は車道の一部がカラー舗装されて明示されているものの、50 cmもないような区間もあり、安全に歩くことができる空間となっていない。</li> <li>・狭い歩行空間に加え、電柱や街灯等の工作物もあることから、さらに歩行者の通行に支障となるものがある状況にある。</li> <li>・また、沿道には駐車場が多く、出入口部では歩行者と車が交錯する箇所も多く見受けられる。</li> </ul>
商業機能の衰退等、駅前に関わらず人を呼び込むような活力ある土地利用となっていない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・かつてにぎわい、活力ある中心市街地であったエリアであるものの、道路幅員が狭く、歩行者も自動車でもアクセスがしにくい状況にあり、改善が必要である。</li> <li>・沿道の土地利用は、歩いて見て回りたくなるような商店や休憩ができるような公園が少なく、人を引き付けるような魅力ある土地利用となっていない。</li> </ul>
今後予定される事業化を契機とし高質な空間を活かす仕掛けづくりが求められる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・知多武豊駅東土地区画整理事業が実施されており、今後地区内で整備される高質な基盤施設が整った後、ウォーカブルルートとしての具体的な活用方法の検討が必要である。</li> <li>・通行するだけでなく、滞在時間を増やすような仕掛けづくりが求められている。</li> </ul>

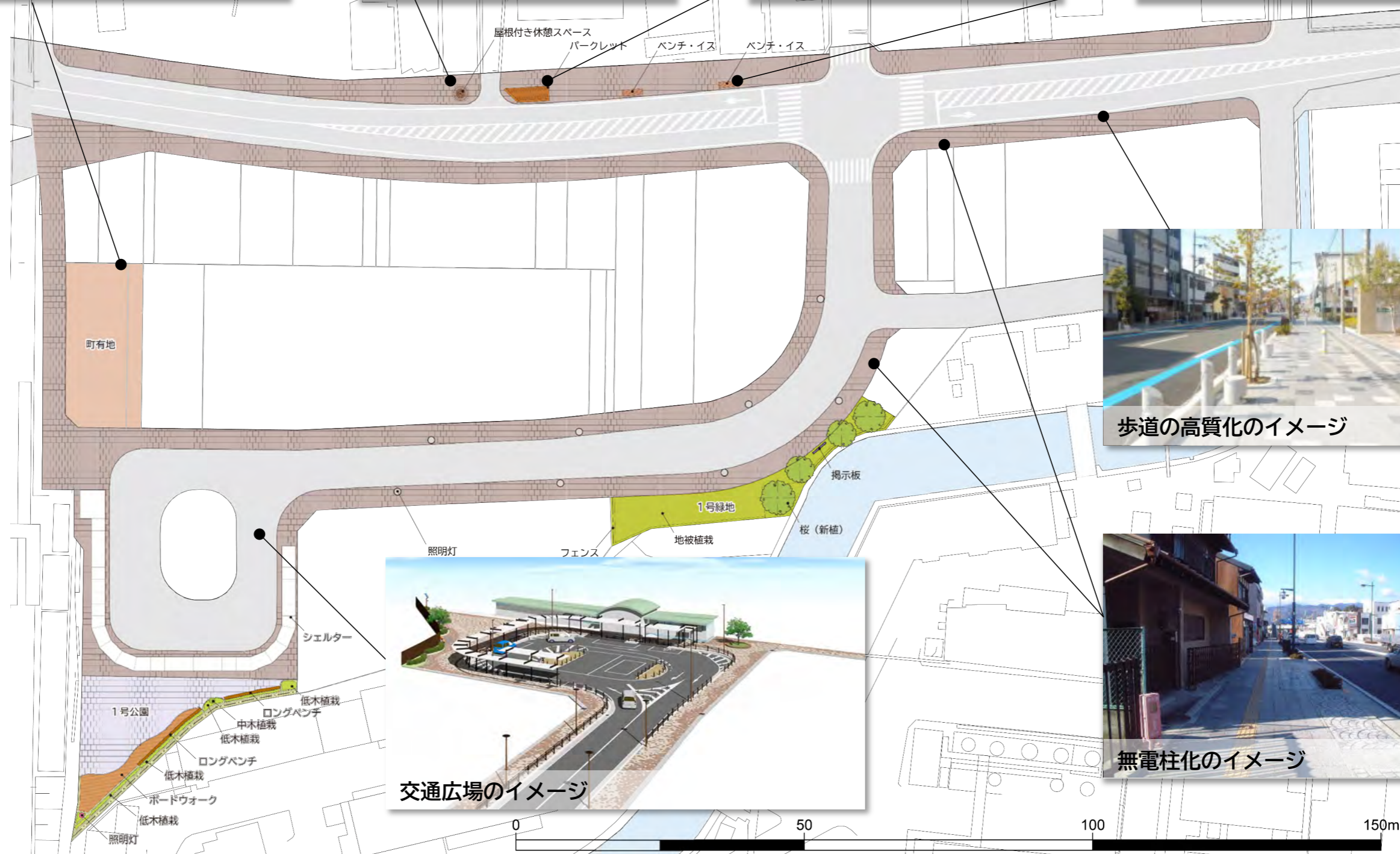


[具体的な整備方針]

- ・歩行者空間には、滞留空間(プレイス)の創出を目指し、屋根や腰掛けるベンチのあるオープンスペースやパークレットの設置を行い、憩いの場を創出します。
- ・歩道の整備においては、土地区画整理事業で整備するインターロッキング舗装を連続することとし、街灯等のファニチャーと一体な空間として計画します。
- ・歩道空間の無電柱化を推進し、良好な景観とするとともに、地域全体の安全・円滑な交通確保を進めます。
- ・ルートに接続する町有地については、歩行者等が休憩できる施設（トイレ等を含む）としての有効活用策を検討し、ウォーカブルな空間づくりの沿道土地利用のあり方のモデルとして整備していきます。
- ・JR 武豊駅の駅前広場については、関係事業者と連携を図りながら再整備を進めます。

	No.	ウォーカブルな空間を実現する23の整備手法	ルート②
リンク (通行) 機能	①	歩道の段差を解消する	●
	②	手すりを設置する	
	③	交差点をカラー舗装する	
	④	歩行者にやさしい横断歩道をつくる	
	⑤	モビリティと歩行者をわける	
	⑥	歩道と車道の上に緩衝空間をつくる	●
	⑦	高質な歩行空間をつくる	●
	⑧	電柱を取りはらう	●
プレイス (滞在) 機能	⑨	歩行空間に階段を組み込む	
	⑩	オープンスペースをつくる	●
	⑪	ストリートファニチャーを置く	●
	⑫	灯りをともす	●
	⑬	プランターを設ける	
	⑭	公衆トイレをおく	●
	⑮	健康志向を促す	
回遊性	⑯	公園等との連続性を高める	
	⑰	路面や壁面にサインを活用する	●
	⑱	まちの資源を見える化する	
	⑲	季節の変化で人を惹きつける	●
	⑳	まちあるきのきっかけをつくる	●
官民連携	㉑	沿道に緑を増やす	●
	㉒	街路への開放性を高める	●
	㉓	建物内を見える化する	●

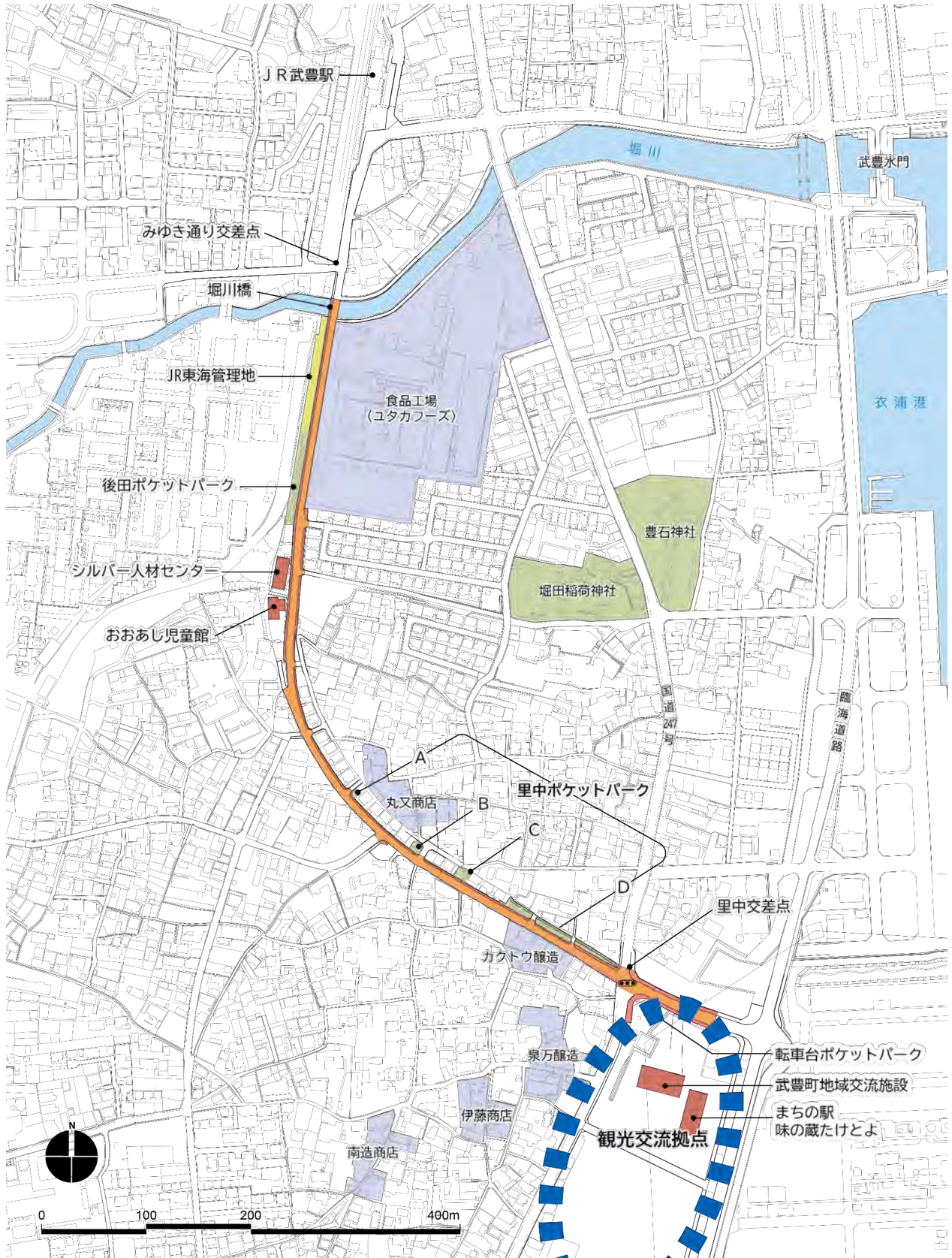
[整備案]



## (7) ルート別の整備計画 (ルート③)

### ルート③の現状

全長	・約 920m(堀川橋～観光交流拠点)
幅員(歩道+車道)	・約 8.5m(一方通行部分は W=約 7.5m)
自動車交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的に対面通行</li> <li>・みゆき通り交差点から後田ポケットパーク南端の約 250mは南方向の一方通行</li> <li>(※将来は交互通行化の予定)</li> </ul>
歩道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・片側は境界ブロック(フラット式)、片側は区画線により確保</li> <li>・インターロッキング舗装の区間とカラーアスファルト舗装の区間がある。</li> </ul>
地形・沿道環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート内で標高に違いがあり、丸又商店付近から、北と東になだらかに下る地形である。</li> <li>・ルート北側は、JR 東海管理地と食品工場のほか、後田ポケットパーク、シルバー人材センター、おおし児童館等の公共施設があり、主に住宅が立地している。</li> <li>・ルート南側は、おもに住宅地であり、里中ポケットパークが、小規模に分散して4箇所あり、東部の散策エリアにつながっている。</li> </ul>
利用面の特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者・自動車ともに通行量は比較的少ないが、朝夕等やや増加する時間帯がある。</li> <li>・夕刻等には散策やウォーキング等で利用する歩行者が一定数みられ、沿道のポケットパークが利用されている。</li> <li>・夜間に非常に暗く感じる場所がある。</li> <li>・後田ポケットパークや堀川橋から東方向に桜並木が見られる。</li> <li>・ルートの南側は、地域資源でもある豆みそ・たまりの蔵元が集まる地域に面しており、ルート上からも特徴的な建築物を見ることができる。</li> <li>・ルートの南東端には観光交流拠点があり、観光案内、駐車場、食堂、トイレ等、自動車で来訪する観光客等にとって利便性の高い機能が集中しているが、散策エリアとのつながりは希薄である。</li> <li>・丸又商店付近から南東方向に衣浦港の工場群が眺望でき、とくに夜間は印象的な景観となっている。</li> </ul>



## 課題整理と整備方針

ルート③は、観光交流拠点や蔵元等の地域資源が隣接し、複数のポケットパークが整備されていることから、実際にウォーキング等での利用する人々もみられるものの、「居心地が良く歩きたくなる」散策路とするためにはいくつかの課題があると考えられます。ウォーカブルルートとしての整備にあたっての課題及び具体的な整備方針を示します。

## [整備の課題]

課題	ルートの現状
施設類の劣化や老朽化が進行している	<ul style="list-style-type: none"> <li>堀川橋、歩道舗装、一部の公園施設等で、施設類の劣化が進み、見苦しかったり利用しづらかったりする箇所がある。</li> <li>案内看板等の内容や配置が、ユニバーサルデザインに対応していない等利用しづらい面がある。</li> </ul>
歩行者空間が分節されている	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道とポケットパークが低木植栽等により分節され、自由に往来ができない箇所がある。</li> <li>歩道舗装がインターロッキング部分とアスファルト部分がある等、歩道の仕様の連続性が保たれていない。</li> </ul>
安全性・安心感が不足している	<ul style="list-style-type: none"> <li>植物の繁茂により、見通しが悪かったり閉塞感を感じたりする箇所がある。</li> <li>照明の不足により、夜間に暗く感じる箇所がある。</li> </ul>
地域のポテンシャルが活用されていない	<ul style="list-style-type: none"> <li>後田ポケットパークに隣接する JR 東海管理地が有効活用されていない。</li> <li>交通結節点、観光交流拠点との連続性が稀薄である。</li> <li>堀川橋周辺の桜並木、後田ポケットパークの桜の列植等、地域に根付いた風景が十分に活かされていない。</li> <li>住民や来訪者に対して、散策路や周辺地域の魅力を伝える情報が不足している。</li> </ul>

[具体的な整備方針]

- ・インターロッキング舗装とする。移動空間（歩道）と滞留空間（ポケットパーク等）を一体の空間として計画します。
- ・障害物をなくす、舗装を連続させる等、空間の分節を物理的・心理的に緩和します。
- ・既存施設類を適切に補修・更新し、景観や利便性を改善します。
- ・小規模なポケットパークは、快適な散策路の付属施設として相応しい整備・管理を行います。
- ・地域に根付いた季節感のある植栽を活用し、適宜拡充します。
- ・照明灯の増設、雑草等を含めた植栽管理の適正化等により、夜間の安心感を向上させます。
- ・拠点と散策路とが視覚的につながる整備を行います。
- ・既存の案内・誘導サインを拡充するとともに、周辺地域を自律的に歩き回れる回遊性を高める情報を発信します。

	No.	ウォーカブルな空間を実現する23の整備手法	ルート③
リンク (通行) 機能	①	歩道の段差を解消する	●
	②	手すりを設置する	
	③	交差点をカラー舗装する	●
	④	歩行者にやさしい横断歩道をつくる	●
	⑤	モビリティと歩行者をわける	
	⑥	歩道と車道の上に緩衝空間をつくる	●
	⑦	高質な歩行空間をつくる	●
	⑧	電柱を取りはらう	
プレイス (滞在) 機能	⑨	歩行空間に階段を組み込む	
	⑩	オープンスペースをつくる	●
	⑪	ストリートファニチャーを置く	●
	⑫	灯りをともす	
	⑬	プランターを設ける	
	⑭	公衆トイレをおく	
	⑮	健康志向を促す	●
回遊性	⑯	公園等との連続性を高める	●
	⑰	路面や壁面にサインを活用する	●
	⑱	まちの資源を見える化する	●
	⑲	季節の変化で人を惹きつける	●
	⑳	まちあるきのきっかけをつくる	●
官民連携	㉑	沿道に緑を増やす	●
	㉒	街路への開放性を高める	●
	㉓	建物内を見える化する	

## 後田ポケットパーク・JR 東海管理地の整備について

### [整備方針]

- ・イメージを統一し、連続した一体的な空間として整備します。
- ・比較的面積の大きい空間を活かし、ルート③の中心的な空間として計画します。
- ・公共施設に隣接することから、地域のイベント等、地域住民が利用することを検討します。

### [整備内容]

#### ●共通事項

- ・歩道との一体的な整備により、利用の自由度が高い空間とします。
- ・中央部分の園路(園路A)は、鉄道の線路を想起させる舗装パターンとし、南北に貫通させます。
- ・歩道側の低木による空間分節を廃止し、中間領域として踏圧に耐える地被植物(セイヨウシバ等)に変更します。
- ・夜間の安全性に配慮して照明灯を適切に配置し、演色性の高い光源を用います。

#### ●後田ポケットパーク

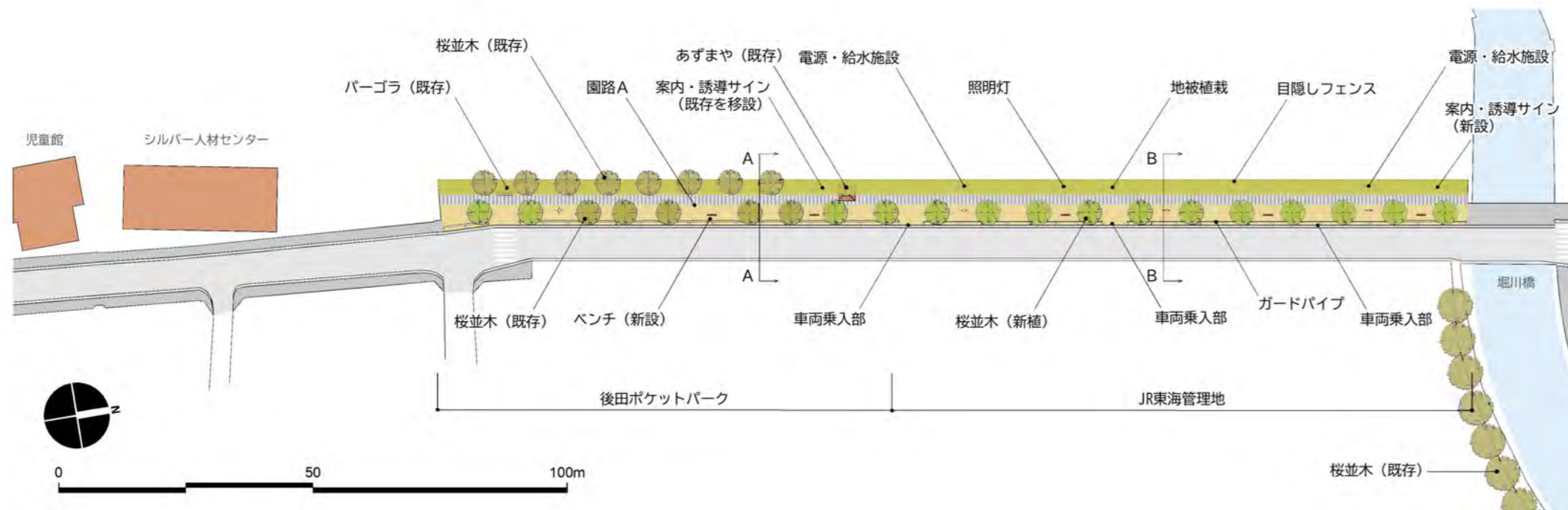
- ・地域に根付いた景観を活かすため、既存の2列の桜並木を保全し、その他の競合する中高木を撤去又は移植します。
- ・桜の根系を保護するため、幹の周囲は舗装せず地被植栽でカバーします。
- ・老朽化した施設(ベンチ、案内看板等)を撤去し、新たに配置します。

#### ●JR 東海管理地

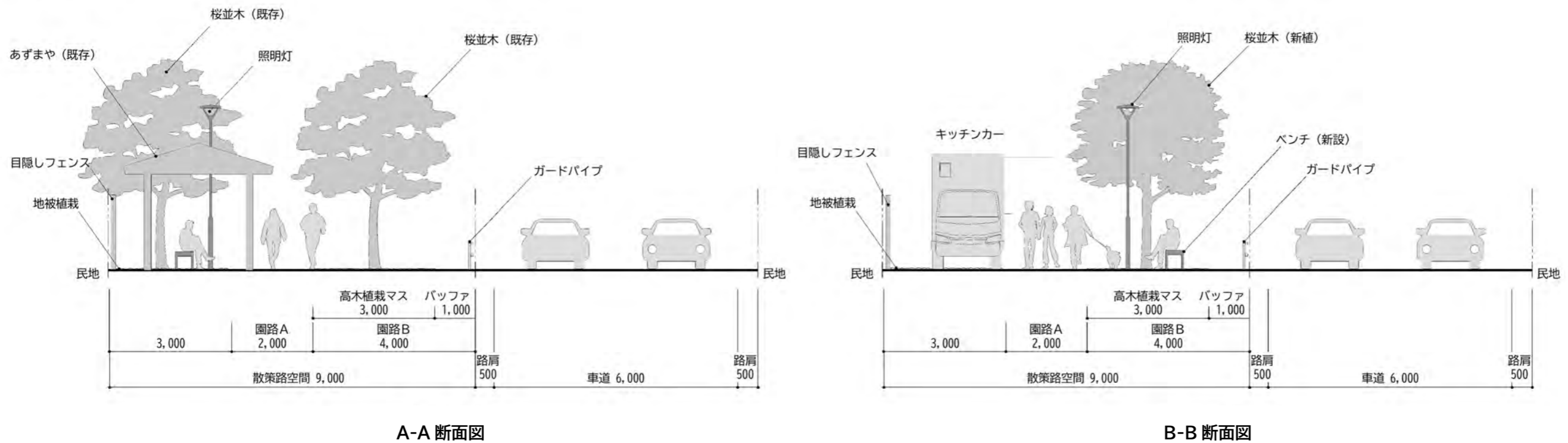
- ・車道側は、後田ポケットパークの桜並木を連続させます。
- ・イベント時等に、キッチンカーや管理車両等の乗り入れができるよう、一部の舗装を車両対応とします(園路C)。
- ・イベント等への対応として電源や水栓等を設置し、利便性を高めます。
- ・ベンチ、照明灯等の付帯施設は、後田ポケットパークと共通の仕様とします。

【後田ポケットパーク・JR 東海管理地の整備案】

【平面図】



【断面図】





## 里中ポケットパークA、B、C、Dの整備について

### [整備方針]

- ・観光交流拠点に隣接することから、拠点から散策路方面への誘引を図る景観を創出します。
- ・現状の2本に分離した歩道部を一本化し、見通しの良いシンプルな歩行空間とします。
- ・地域の人々に親しまれているスポットであるため、大きな変更を行わず、散策道の一部として、利用のしやすさや安心安全に配慮した改善を行います。
- ・観光交流拠点を起点とした歩くことや健康づくりを目的とした仕掛けづくりをします。

### [整備内容]

#### ●共通事項

- ・園路は歩道と共通の舗装とします。
- ・パーゴラやベンチ等既存のファニチャー類を活用します。
- ・成長した高木はできるだけ残し、繁茂した下枝を除去する等、見通し・風通しを確保する管理を行います。
- ・一部の中高木を撤去し、明るく見通しの良い空間とします。
- ・低木が成長し管理が不十分であることにより、閉塞感が生じている箇所があるため、全体に低木植栽のボリュームを下げ、代わりに地被植栽でカバーをし、植栽帯を縮小して園路を拡大することで、通り抜けのしやすい平面配置として改善します。

#### ●里中ポケットパークAについて

- ・低木の成長により袋小路状に閉鎖された空間となり、人の出入りがしづらい状況にあるため、全体的に植栽部を減らし、インターロッキングブロック仕上げとすることで、開放的な空間へと改修します。

#### ●里中ポケットパークBについて

- ・散策路施設としての利用を考慮すると、ゴミ収集所は移設が望ましいが、困難な場合はできるだけ清潔感を保てるよう、住民と協力しながら適切に維持管理します。
- ・既存のサイン類、地域の掲示板は更新し、利用しやすい場所に移設します。
- ・既存あずまの老朽化が進んでいるため、改築します。

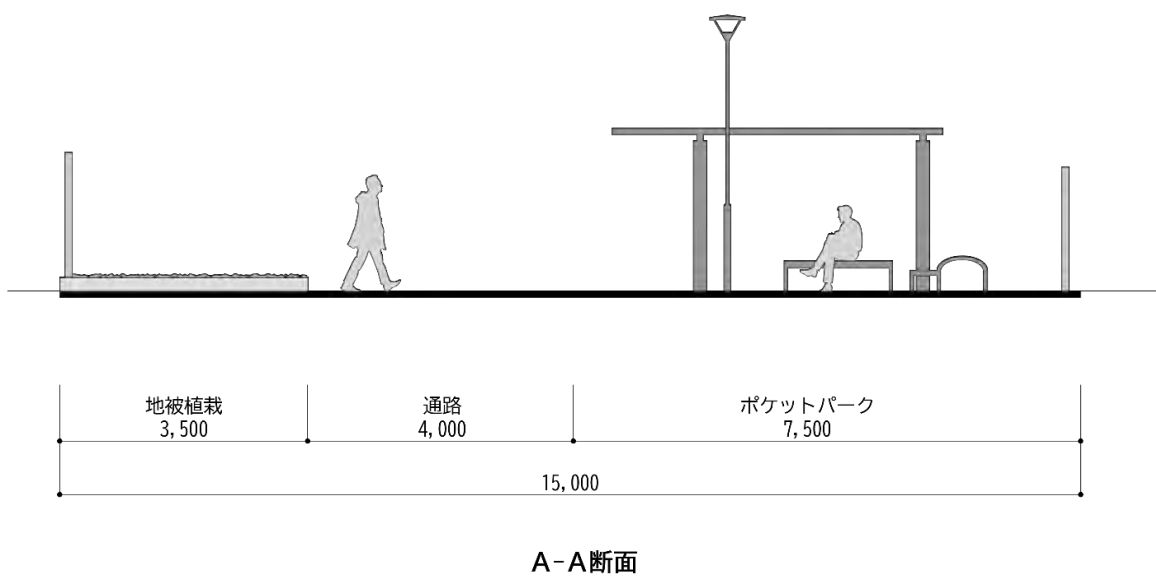
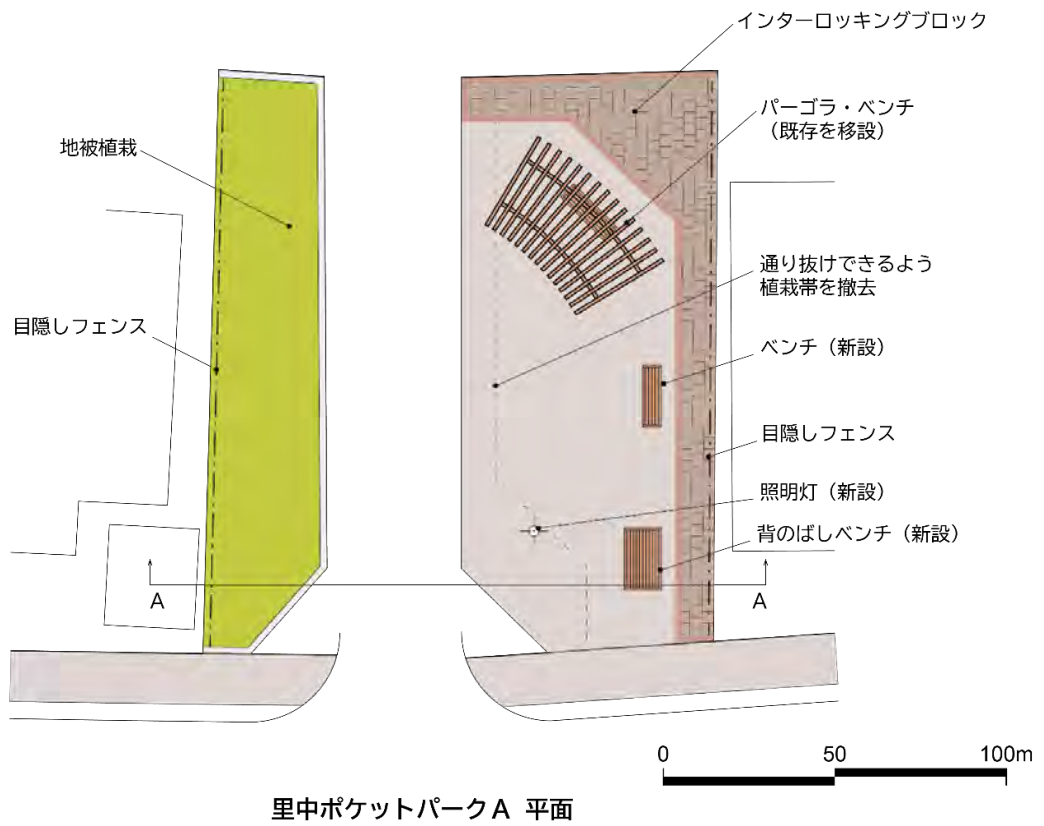
#### ●里中ポケットパークCについて

- ・歩道に対して間口が狭く閉塞的な空間であるため、階段部を拡幅し腰掛けて休憩できる等の多目的に利用できるような開放的な空間へと改修します。
- ・既存の案内サインを移設・更新し、あわせてJR武豊線の旧引込線解説板を設置します。

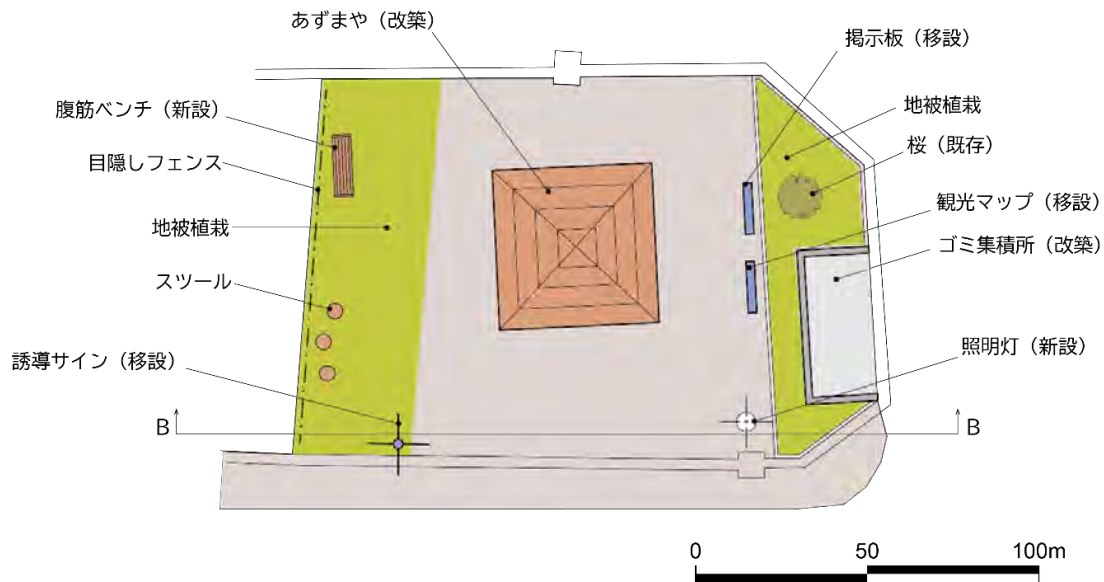
#### ●里中ポケットパークDについて

- ・交差点対面の転車台ポケットパークからのイメージを連続させます。
- ・公園部と歩道部が分離し利用状況が不十分であり横断勾配が大きいことを解消するため、横断面中央は水平かつ直線的な園路として整備し、既存施設を利用した休息空間を配置します。また、イベント時にもキッチンカーが乗り入れできるよう空間整備を行います。
- ・夜間の安全性向上のため照明灯を設置することとし、連続性を考慮して観光交流拠点と同仕様の照明灯とします。

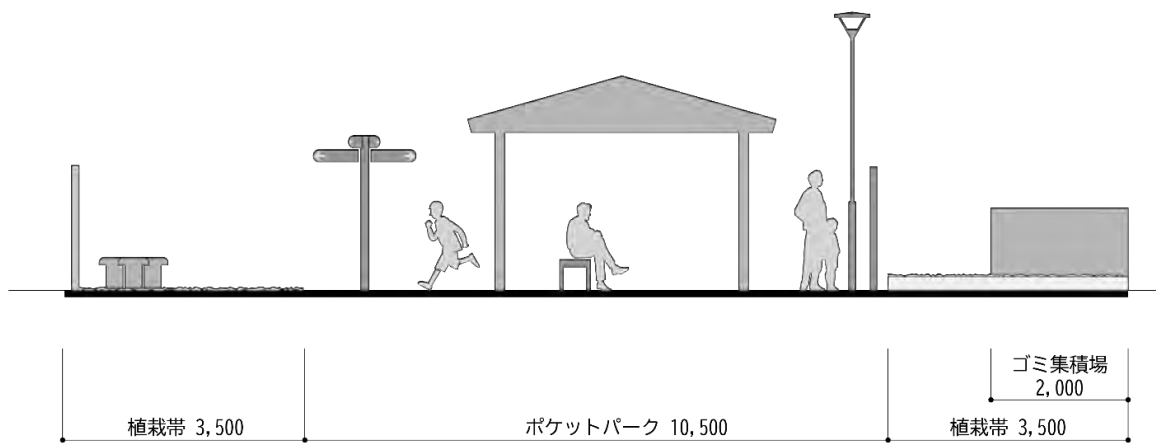
[里中ポケットパークAの整備案]



[里中ポケットパークBの整備案]

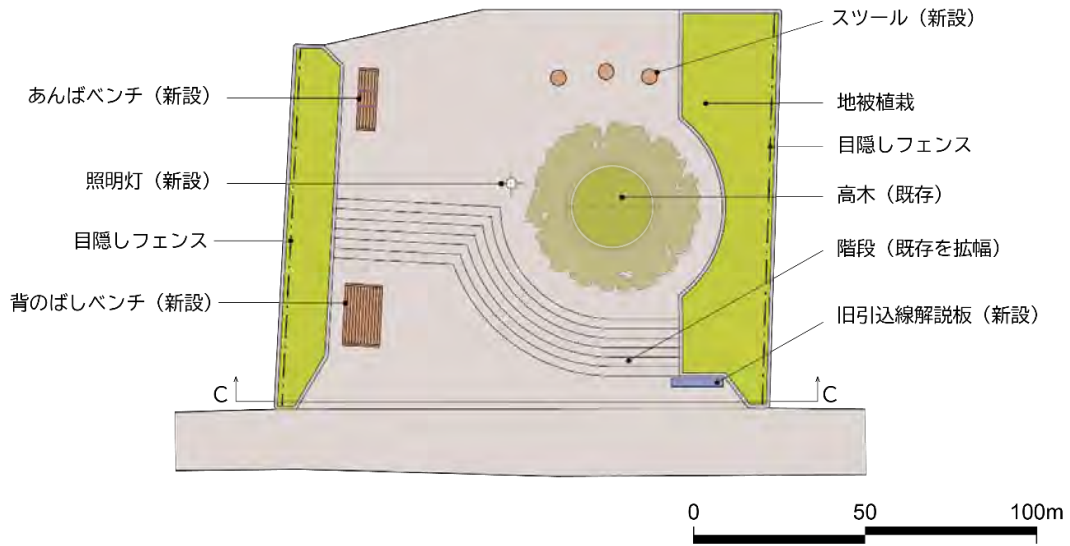


里中ポケットパークB 平面

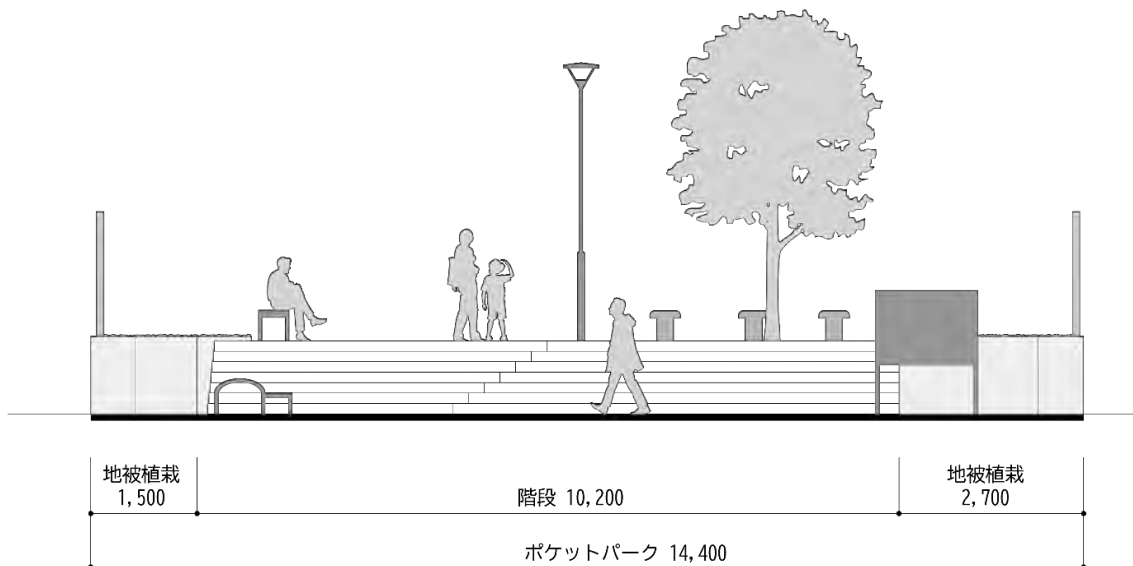


B-B断面

[里中ポケットパークCの整備案]

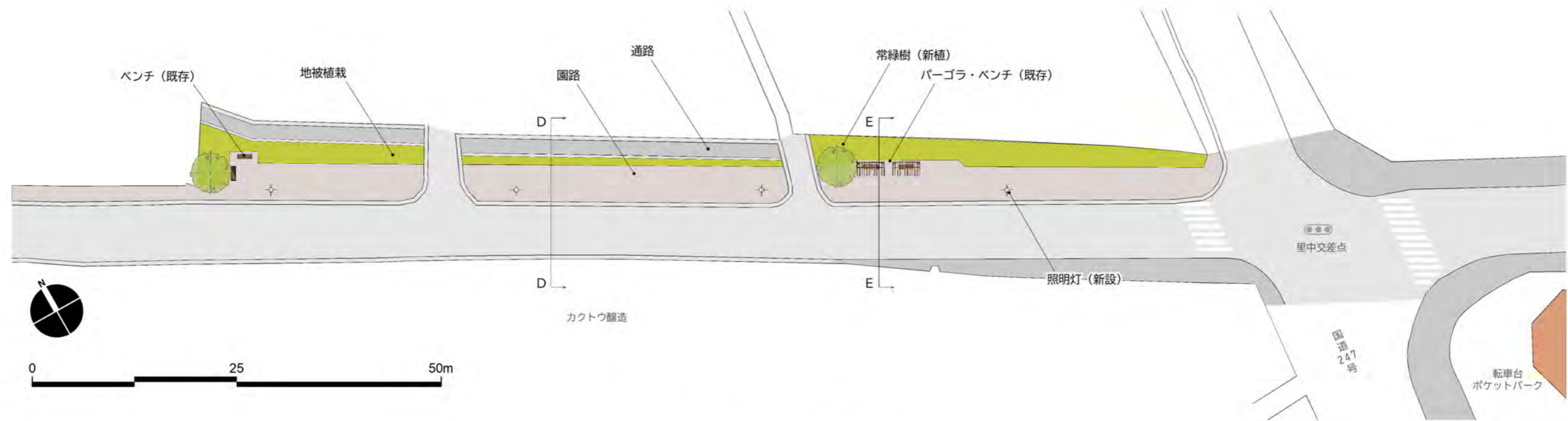


里中ポケットパークC 平面

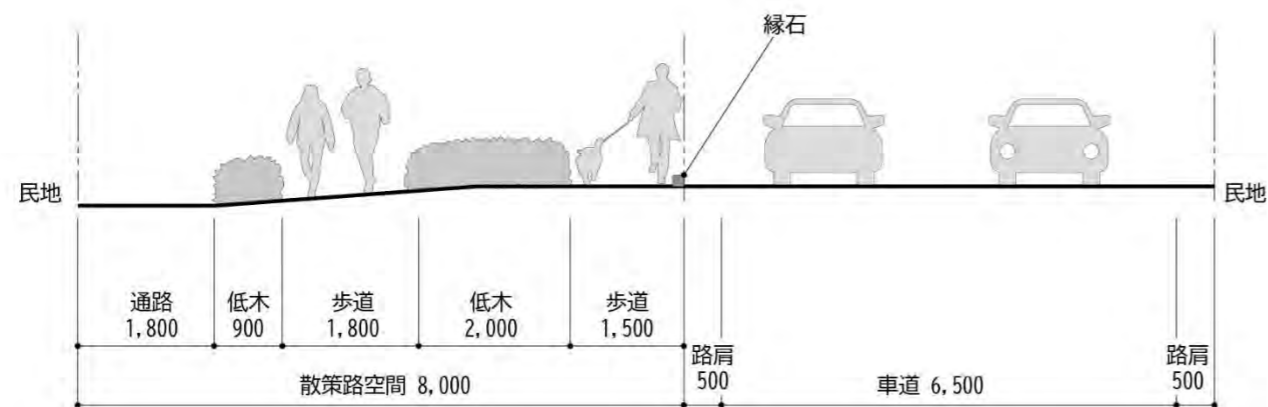


C-C断面

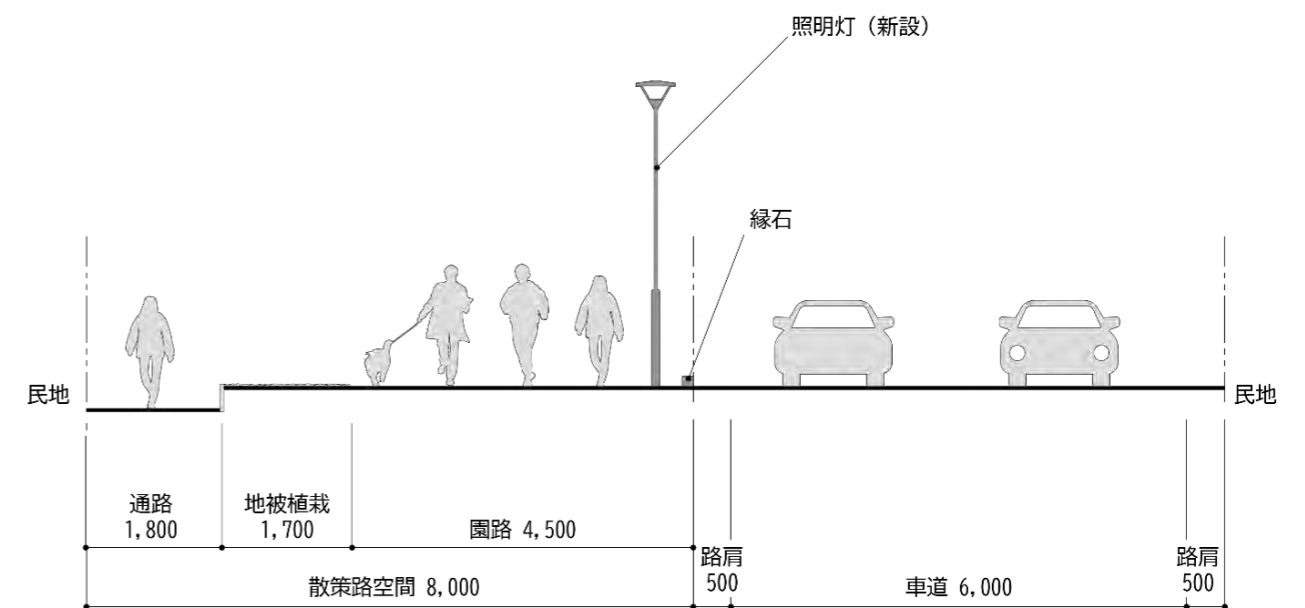
【里中ポケットパークDの整備案】



【D-D 断面図】  
整備前

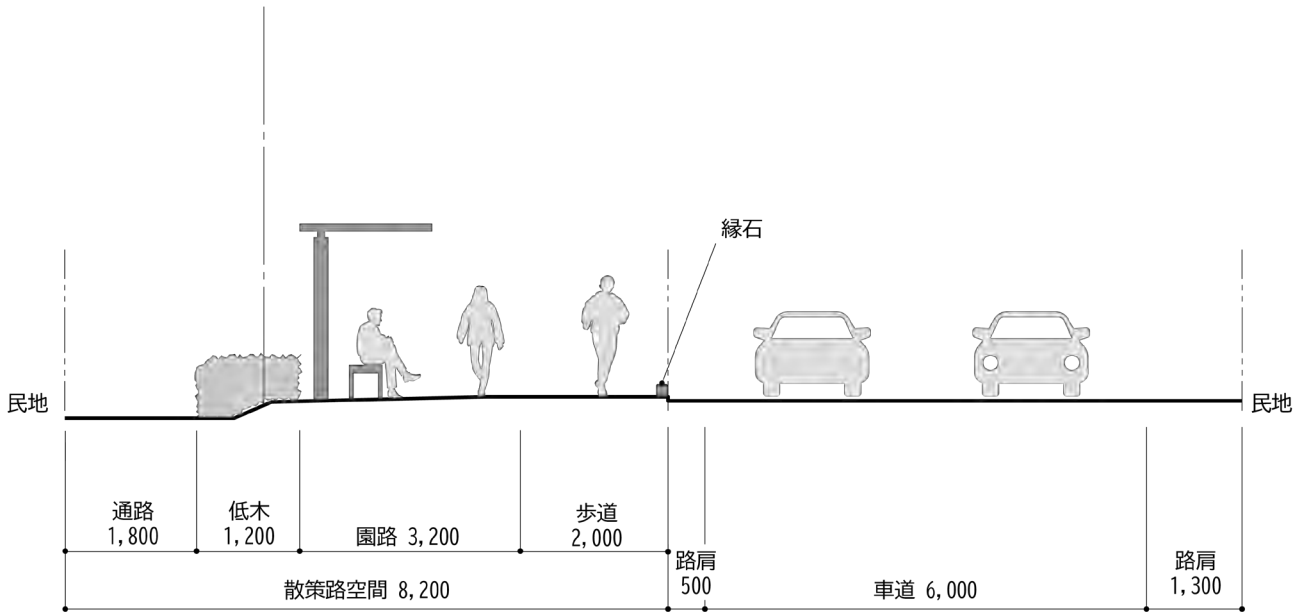


整備後

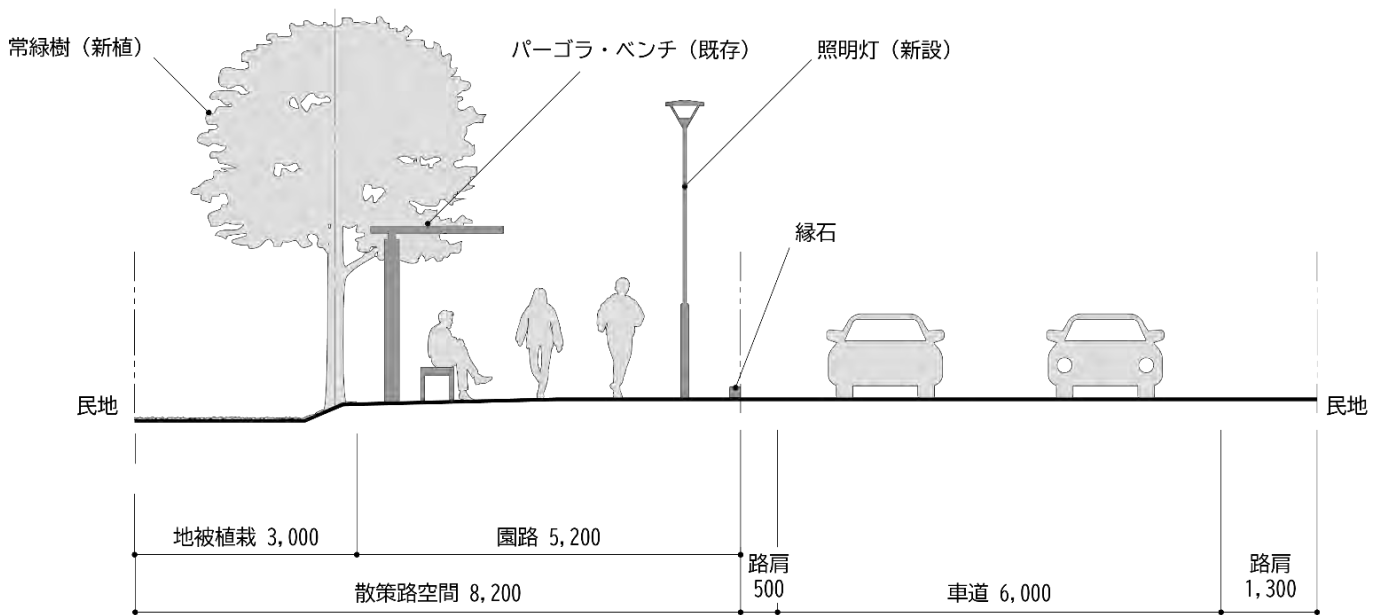


【E-E 断面図】

整備前



整備後



## 第5章

# 散策エリアの整備計画

## (1) 散策エリアの整備の方向性

### エリアの整備の方向性

散策路エリアにおいて、まちなかの回遊性を高める空間をつくる上での留意点を整理します。

- 公園等の既存ストックを活かした良好な住環境を守る、落ち着きある空間づくり
- まちなかの回遊性を高め、分かりやすい誘導・案内ができる空間づくり
- 地域資源の魅力を伝え、歩くきっかけをつくりだす空間づくり

## (2) モデルルートにおけるサイン計画

### 散策エリアにおける案内サインの計画

整備の方向性に基づき、既存空間を活かしつつ、エリア内の回遊性を高めるために、エリア内の資源を結びつける案内サインを計画します。案内サインの計画、場所を示すにあたっては、エリア内の回遊のモデルとなるルートを設定して、案内サイン等を整備していきます。

【北部エリアのモデルルート】

エリア内の散策の起終点となる JR 武豊駅には、駅前広場整備に合わせて既存の案内板を更新し、主にエリア内の地域資源の位置を示し、情報発信に役立てます。また、武雄神社や皆満寺等の寺社仏閣周辺を回遊する路地的空間内には、立て掛ける案内サインはスペースを設けにくいことから、既存の案内サインと同様に、道路に埋め込む型式の仕様に統一して整備するものとします。





【東部エリアのモデルルート】

エリア内の散策の起終点となる地域交流施設には、デジタルサイネージ(電子情報板)を設置し、より多様な情報を随時更新しながら情報発信していくこととします。みそ蔵が集積するエリアの回遊性を高めるため、北部ルートと同様に、道路に埋め込む型式の案内サインを設置するとともに、エリアの出入り箇所には、既存の誘導サインと仕様を統一した案内サインを改修・増設をし、ユニバーサルデザインに配慮した整備を進めます。



〔南部エリアのモデルルート〕

エリア内の散策の起終点となる名鉄富貴駅を中心にエリア内を一巡りできるように案内板を設置します。案内板は、浦島太郎伝説をモチーフにするものとして、地域性あふれるデザインとしながら、エリア内の寺社仏閣とともに、地域資源を分かりやすく伝える解説版を設置する等、地域の魅力を高める整備を進めます。



●案内板  
既設の浦島太郎モチーフに合うデザイン



●解説板

（都）富貴線整備

【名鉄富貴駅】  
駅前広場整備

## 案内サインの整備における留意点

既設の案内サインの現状を踏まえて、ルート上のサインを改善するための留意点を整理します。

### ●サインの目的を区分し、体系を整理する

公共サインは、目的に応じて必要な情報を体系的に配置することが重要である。散策路における既存サインは、徒歩移動のための情報と観光 PR のための情報との混在が課題であるため、整理することが重要である。

### ■ 徒歩移動に必要な情報と観光 PR のための情報との比較

	徒歩移動情報	観光 PR 情報
地図の表示範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺図：現在地周辺の半径 500m 程度の詳しい地図</li> <li>・広域図：市町村の全域もしくはは主要な部分を網羅する地図（広域図は必要に応じて掲載する）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象とする観光資源の全体もしくはは主要な部分を網羅する地図</li> </ul>
地図に掲載する情報	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路、歩車道境界、公共交通施設、信号、公共施設、防災情報等、都市の基盤に係る情報を必要に応じて選択</li> <li>・地域資源、観光施設、民間施設等は、ランドマークとなるものを掲載</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な道路、公共交通施設、主要な公共施設</li> <li>・地域資源、観光施設等の位置、解説、写真等</li> </ul>
設置場所等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内サインは、駅や公園等の拠点で利用者が滞留できる場所に設置</li> <li>・誘導サインは、想定される移動経路の分岐点等に設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内サインとして、交通結節点や公園等に設置</li> <li>・誘導サインは、想定される移動経路の分岐点等に設置</li> <li>・目的地への誘導は、手持ちマップやパンフレット等携行できる紙媒体や、Web 等との連携が効果的</li> </ul>

●ユニバーサルデザインに配慮する


公共サインは、不特定多数の多様な人々がいつでも利用できることが求められる。ユニバーサルデザインの観点から公共サインが備えるべき事項として、一般的に次のようなものがあります。

■ ユニバーサルデザインへの配慮事項

【表示内容】

- ・多言語により表示する（日・英語表記を基本とし、それ以外は適宜表示）。
- ・読み取りやすい書体（UD 書体、サンセリフ書体等）を使用する。
- ・読み取りやすい文字の大きさ（目安として、和文の文字高さ＝視距離÷250 程度）とする。
- ・認知度の高いピクトグラム（JIS Z 8210 案内用図記号等）を活用する。

【参考】地図表示の例（岡崎市）



- ・日・英による表記、主要施設にはポルトガル語を併記
- ・和文：UD 新ゴ、英数：Myriad Pro を使用
- ・JIS Z 8210 案内用図記号のピクトグラムを使用
- ・現在地を明示し、あわせて現在地から徒歩 5 分で到達する範囲を表示
- ・地図の範囲外の主要施設までの方向と到達時間を表示

【本体構造】

- ・車椅子使用者の利用を考慮し、地図の中心高さを FL+1250mm 程度とする。
- ・通行者が誤って衝突しないよう、空中への突出がない構造とする。
- ・空中に突出する場合は、歩道の建築限界 FL+2500 以上を遵守する。

【参考】本体構造の留意事項の例（東京都）

立位の視点の高さ：床面より 1560mm  
車いすの視点の高さ：床面より 1175mm

通常視野 30° 40°  
通常視野 30° 40°

135cm

1m 0m

支柱の位置は、視覚障害者の案内板への衝突を防止するため、案内板の両端に設置することが望ましい。

突き出さないことが望ましい

車椅子使用者と立位の利用者の双方が見やすいよう、地図面の中心高さを 125cm 程度に設定することが望ましい。(注：図の 135cm は、車椅子使用者と立位の利用者の中間高さ)

【設置・利用空間】

- ・遮蔽物を避け、視認しやすい場所に設置する。
- ・周囲の段差をなくす等、利用者が接近しやすい場所に設置する。
- ・通行を妨げることなく利用者が滞留できる空間を確保する（とくに誘導 ブロックに注意）。
- ・照明を設置する、既存の照明灯に接近させる等、夜間の明るさを確保する。

【参考】設置・利用空間の留意事項の例（東京都）

利用者が十分に接近できる場所に設置

サイン

サイン

園路 植込地

園路 植込地

遮蔽物を避けて設置

サイン

サイン

樹木

樹木

読み取りやすい高さに設置

サイン

サイン

園路 擁壁

園路 擁壁

夜間の明るさを確保

サイン

サイン

影

照明灯

照明灯

## 第6章

## 実現化方策

## (1) 今後の整備にあたっての基本的考え方

今後は、第4章で定めたルート①～③の整備方針及び散策エリアの整備計画に沿って街路空間の整備や隣接する民地空間の利活用を推進していきます。

なお、これらの整備を進めるにあたっては、現在事業が進む(都)武豊港線や武豊駅東土地区画整理事業の進捗を鑑みながら進めていく必要があるため、次項において段階的整備プロセス(ロードマップ)を明らかにし、これに基づき整備を進めていくこととします。

また、これまで街路空間の整備にあたっては、多くの自治体で行政が主体となって、主にハード面の整備(舗装、植栽、ファニチャー類等の整備)を中心に進めてきました。

一方、本計画に沿って整備した散策路や沿道空間をより多くの地域住民や来訪者に楽しんで利用し、ウォークアブルな取組みを長期間持続していくためには、ハード面の整備のみならず、街路空間及び隣接する民地空間において、官民が連携して、まち歩きのきっかけづくりやにぎわい創出に向けたイベント開催、多くの人を引き付ける魅力づくり等のソフト施策を継続して展開していくことが必要です。

そこで、今後本計画に沿った整備を進めるにあたっては、地域住民等との協力体制の構築を進めていくこととします。



図 官民連携の取組みイメージ(パークレット:静岡市/グッとくるわ:岡崎市)

## (2) ウォーカブルルート及び散策エリア整備の段階的プロセス (ロードマップ)

(都)武豊港線や知多武豊駅東土地区画整理事業等の関連事業の進捗状況や事業期間等を踏まえ、ウォーカブルルート(ルート①～③)及び散策エリアの整備にあたっての段階的整備プロセス(ロードマップ)を明らかにします。

	前期 (2023(令和5)～2030(令和12)年度)	後期 (2031(令和13)年度～)	
ルート①	<p>(都)武豊港線整備・無電柱化 (武豊中央公園～(都)知多東部線)</p> <p>地域との協力体制づくり</p>	<p>事業化 (滞留空間[ベンチ、テーブル等]の設置、照明灯の配置、隣接する公共空間の活用等)</p>	
ルート②	<p>知多武豊駅東土地区画整理事業</p> <p>(都)武豊港線整備・無電柱化</p>	<p>JR 武豊駅前広場整備</p> <p>事業化 (滞留空間[ベンチ、テーブル等]の設置、隣接する町有地の活用等)</p>	
ルート③	<p>地域との協力体制づくり(継続的な利活用イベント等)</p> <p>ポケットパーク整備</p>	<p>町道金下・里中第1号線整備</p> <p>事業化 (舗装の高質化、植栽、案内・誘導サインの拡充等)</p>	
散策エリア	北部	サイン(案内板等)整備	地域との協力体制づくり(散策イベント等)
	東部	サイン(案内板等)整備	地域との協力体制づくり(散策イベント等)
	南部	サイン(案内板等)整備 富貴駅前広場整備	地域との協力体制づくり(散策イベント等) (都)富貴線整備

### (3) 地域住民との協力体制の構築

街路空間の整備及び隣接する民地空間の利活用を官民が連携して進めるとともに、整備後の維持管理を含め、長期間にわたりウォークアブルな取組みを持続的に取り組むことができるよう、地域住民と協力し合える体制づくりを進めます。そして、地域と行政の役割分担を明確にしながら、お互いが協力し合い、空白期をつくらないようできることを着実かつ継続的に進めていくこととします。

そこで、地域住民や沿道商業者等の有志が主体（行政は活動サポート）となって取組む施設整備やソフト施策を検討する組織（(仮)マチナカミーティング）の立ち上げを検討します。

その上で、当該組織の取組みを広く周知する（PR活動の実施）とともに、行政との役割分担のあり方等を明確にしながら、具体的な取組み内容や持続的に取り組むことができる組織のあり方を検討することとします。