

JR肥前鹿島駅周辺整備全体構想

3

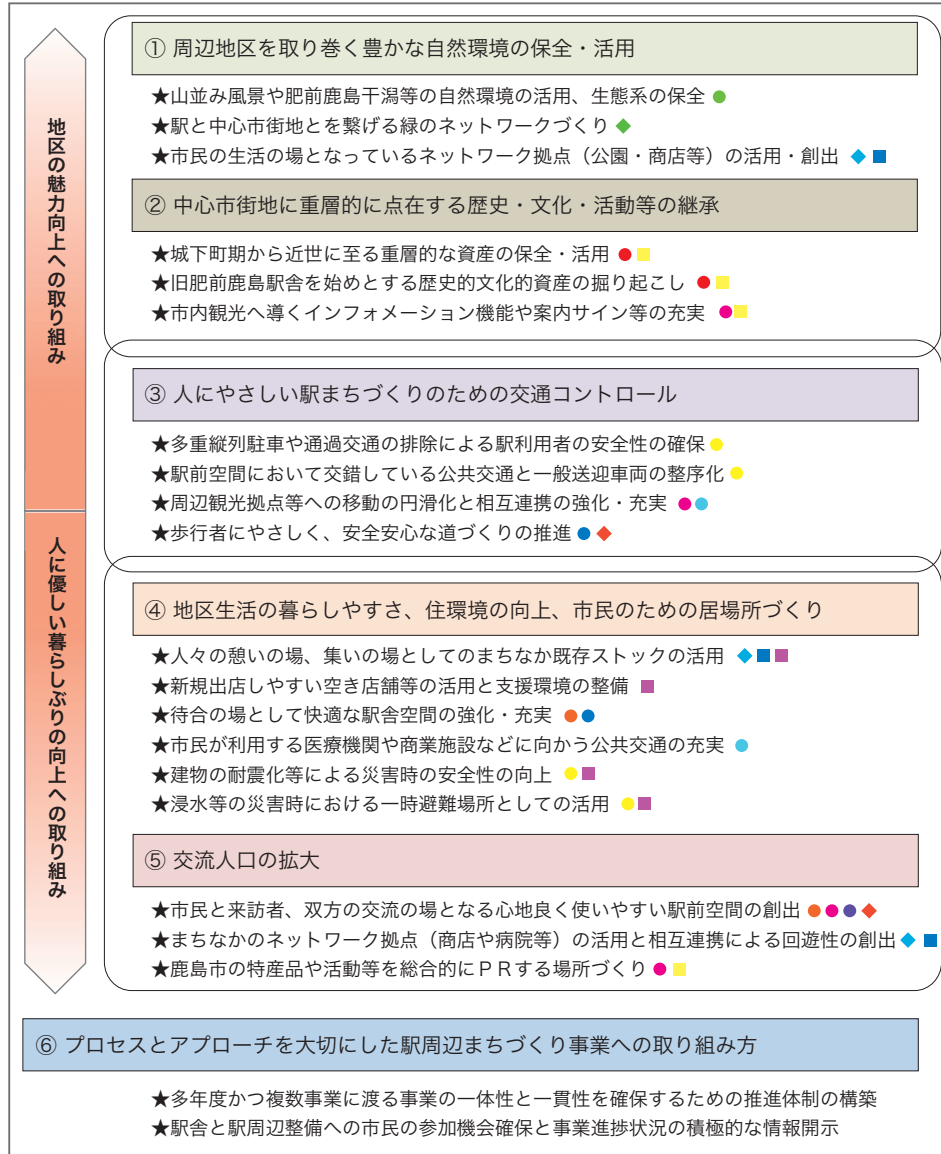
第3章 駅周辺整備構想の検討

- 1) 駅周辺整備構想の考え方 3-1
- 2) ソフト面の重点的な取り組み 3-10
- 3) イメージパース 3-11

1) 駅周辺整備構想の考え方

(1) 整備項目の抽出

■ まちなか整備基本方針



■ 駅周辺整備

駅及び駅前空間

【考え方】

駅前空間利用を促進し、肥前鹿島駅が電車に乗るための場所だけでなく、集いや憩いの場として目的地の一つとなるよう整備を行う。市民、来訪者及び鉄道利用者がより快適に過ごせ、滞在時間を増やすことに加えて、まちを回遊（交流循環）してもらい情報発信の役割も担う。そのための具体的な重点整備項目を以下に示す。

【駅周辺整備項目】

- 快適に過ごせる待合室やカフェ等の整備
- 昭和5年開業当時の面影を残す木造駅舎の復元整備
- 多世代で誰もが使いやすい設備・環境の整備
- 市内ツーリズム観光案内・情報発信スペース（サイン等を含むの整備）
- まちを周遊（循環）できる二次交通の拡充
- 市民活動やイベント利用が可能な交流広場空間の創出・整備
- 安全で安心なロータリーと乗換空間の整備
- 鹿島市の豊かな自然を活用した緑の拡充

駅と中心市街地とのつながり

【考え方】

駅及び駅前空間と中心市街地を繋ぐ重要な要素としてスカイロードを位置付ける。特に駅前空間においては、スカイロードとの連続性を創出し、中心市街地との連携を強化する。

【駅周辺整備項目】

- ◆ 交差点部等のポケットパークの整備
- ◆ 緑のネットワークの形成
- ◆ 道路空間を活用したイベント等の拡充、等

中心市街地

【考え方】

地域に点在している歴史的な資産を掘り起こし、情報発信を充実させ、また地域の憩いの場となる生活交流空間の再生・創出等を行いつつ、中心市街地の魅力を向上させていく。まちなかでの商業活動やイベントがより展開できるよう空き家、空き店舗の利活用を促す。

【まちなか整備項目】

- 空き地やポケットパーク等を活用した“ネットワーク拠点”の再生・拡充
- 歴史の掘り起こしと案内サインの充実
- 空き家・空き店舗の再生、利活用、等

具体的な考え方及び配置方針について
次頁以降に「交通施設」「駅前広場及び建築施設」に分けて詳述する。

なお、駅前広場は駅とまちをつなぐ役割も求められることから「えきまち広場」と称する。

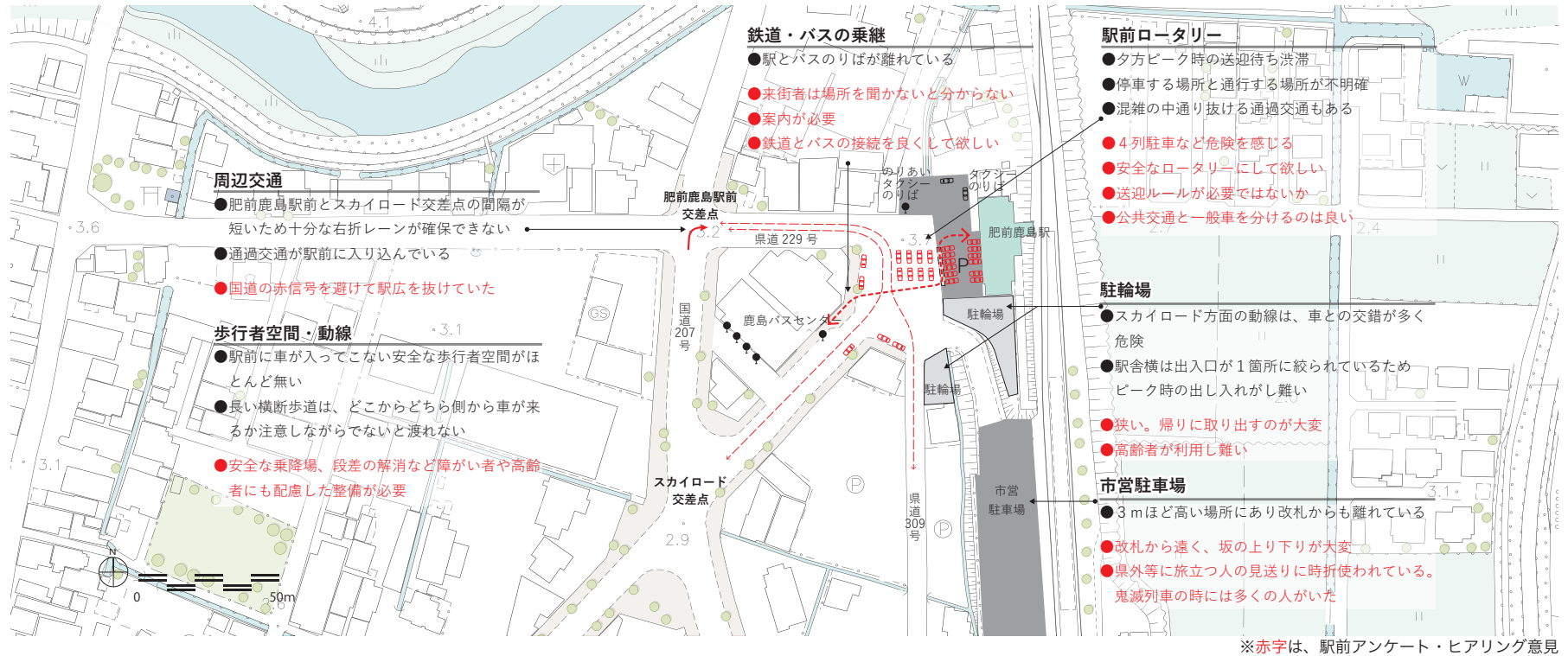
●◆■の記号及び色で左右表の関連付けを行なっています

1) 駅周辺整備構想の考え方

(2) 交通施設整備

■交通施設の配置方針

下図の駅周辺の実態を踏まえ、交通施設の配置の考え方を以下のとおりとする。



交通施設の配置方針

① バス施設

- ・現状の鹿島バスセンターで処理している路線バスの乗降場を確保する。上記とは別に、将来新幹線駅との連絡強化及び有明海沿岸道路を活用した空港バスや高速バス、さらに市内循環コミュニティバス等の拡張余地も考慮する。

② タクシー施設

- ・一般車用の乗り場、降車場およびピーク時に利用者が待たされずに乗車するために必要となるタクシープールを確保する。上記とは別に、空港リムジンタクシーや市内デマンドタクシーの乗り場を確保する。

③ 一般車施設

- ・P&R※は、既存市営駐車場や周辺の民間駐車場に対応するが、長崎本線の特急運行が博多-肥前鹿島間となった場合、太良町方面からの利用者が増加する可能性があるため、駅周辺で民間と連携して確保する。
- ・K&R※は、本市を含む駅周辺圏人口の減少、とりわけ生産年齢人口の減少により朝夕ピーク時を利用している通勤・通学者が減少すると予想される。将来余剰施設となることがないように配慮する。朝のお見送りのための降車に必要な台数はロータリー内に確保し、それとは別に、お迎え時の一時待機場所として市営駐車場を活用するなどにより現在の需要にも対応できるようにする。

※P&R（パークアンドライド）：自ら運転してきた自動車を駅周辺に駐車して公共交通機関を利用する形態、K&R（キスアンドライド）：家族等に自動車まで送迎してもらい公共交通機関を利用する形態

④ その他施設

- ・その他施設として、観光客等の来街者を対象とした新たな移動手段も含めた以下の施設の駅周辺での確保を考慮する。
 - 既存のレンタカーのほか超小型モビリティ※等の新たな移動手段の貸出しに必要な待機場所
 - 市内飲食店等の送迎車両の乗降場

※超小型モビリティ：自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両

1) 駅周辺整備構想の考え方

(2) 交通施設整備

■配置する交通施設量の想定

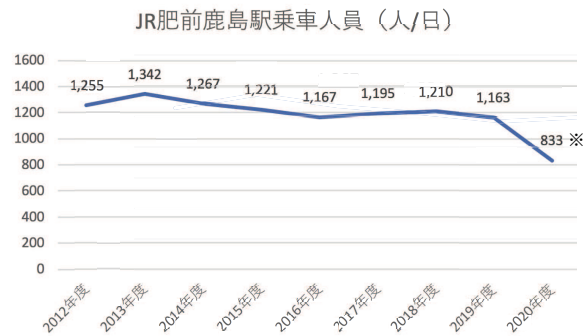
配置する交通施設量の算出に必要な将来乗降客数及び駅端末交通手段別分担率を以下の通り想定する。

なお、想定した施設量は、今後、交通事業者等の関係機関との協議を踏まえ精査していくものとする。

1) 将来駅乗降客数

近年、肥前鹿島駅の駅乗車人員は、2013年度の1,342人/日をピークに減少傾向にある。今後、人口減少とともに特に通勤・通学による利用者の減少傾向は続くと考えられるが、観光客等の来街者や通勤・通学以外での鉄道利用を増やし、鉄道利用者を維持していく必要がある。

したがって、配置する交通施設は近年の乗車人員を維持した場合の概ね 1,300 人/日に対応できる施設量とする。 将来駅乗降客数=乗車人員 1,300 (人/日) × 2 = 2,600 人/日とする。



※2020年度の乗車人員減は新型コロナウイルス感染症拡大による影響と考えられます。

2) 肥前鹿島駅の端末交通手段別分担率

令和3年1月に実施した肥前鹿島駅利用者アンケート（配布 390 票、回収 122 票、回収率 31.3%）による肥前鹿島駅鉄道利用者の端末交通手段別分担率は、以下の通りとなっている。

	バス	タクシー	P&R ^{※2}	K&R ^{※3}	自転車	バイク	徒歩	合計
初乗り ^{※1}	7	2	25	21	20	1	11	87
	8.1%	2.3%	28.7%	24.1%	23.0%	1.2%	12.6%	100%
最終降車 ^{※1}	5	0	2	2	15	0	10	34
	14.7%	- %	5.9%	5.9%	44.1%	- %	29.4%	100%
合計	12	2	27	23	35	1	21	121
	9.9%	1.7%	22.3%	19.0%	28.9%	0.8%	17.4%	100%

単位：人

※1 初乗りは、肥前鹿島駅は出発駅（自宅の最寄り駅）と回答した人。最終降車は、到着駅（目的地の最寄り駅）と回答した人。

※2 P&R（パークアンドライド）は、自ら運転してきた自動車を駅周辺に駐車して公共交通機関を利用する形態

※3 K&R（キスアンドライド）は、家族等に自動車で駅まで送迎してもらい公共交通機関を利用する形態

①バス施設 路線バス：2 バース、その他 2 バース

- 路線バスは、市内循環バスを除く 7 路線が鹿島バスセンターに乗り入れており、方面別で見ると 1 時間に 8 便が最大となっている（いずれも 7 時台）。また、7 路線のうち奥山線、大野・能古見線、太良線は鹿島バスセンターを起終点としているが、そのほかの 4 路線は中間バス停であり駅前での停車時間も短いため、方面別に各 1 台分の乗降場で運用可能と考えられる。
- 上記路線バスに加え、空港バスや高速バス及び市内循環バス等への拡張余地として 2 台程度確保する。

②タクシー施設 のりば 2 箇所、プール 4 台程度

- タクシーのりばは、一般用 1 箇所とその他（空港リムジンや市内デマンド用）1 箇所の計 2 箇所確保する。
- 一般用タクシーの必要待機台数は、以下の推計より 3 台分以上確保する。

○ 将来乗降客数 2,600 人/日に対して、アンケート結果のタクシーの分担率 1.7% より 1 日のタクシー利用者数は約 45 人となる。また、鉄道を利用しないで駅前からタクシーを利用する人を駅前広場利用比[※]2.5 とした場合、 $2,600 \times 1.7\% \times 2.5 =$ 約 111 人/日

○ 一般的なタクシーの乗客比 70%、ピーク率 13.0% を用いると、ピーク時のタクシー乗客数は 10 人

○ この 10 人のうち半数の 5 人は 1 本の列車から集中して利用すると仮定して、この人たちが待たずにタクシーに乗り継ぐために必要なタクシープール（待機）台数は、 $5 \text{ 人} \div 1.4 \text{ 人/台} =$ 約 3 台

ここで 1.4 人/台は、平均的なタクシーの乗車人員

※鉄道乗降客数に対する駅前広場総利用者数で、一般的には地方中心駅や郊外中心駅では高く 2.5、都心中心駅は 2.0、郊外一般駅では 1.5 が参考値として用いられることが多い。

③一般車：ロータリー内に乗降場 6～8 台程度、待機スペース 10～15 台程度

- P&R に利用可能な駅周辺駐車場は、市営駐車場（約 100 台）と民間の月極、時間貸駐車場（約 130 台）がある。最近では、市営駐車場の空車が目立っているが、太良方面からの利用者増加の可能性や休日の一時利用などの対応も踏まえて市営・民間駐車場と合わせて 200 台程度を確保する。
- K&R は、朝のお見送りと夕方のお迎え、それぞれの需要に合わせた施設配置を行う。
- 朝のお見送りは停車時間が短く、効率的なロータリー内の乗降場での処理ができるようにする。
- 夕方のお迎えは、待ち時間が発生するため必要となる施設量は朝よりも増大するため、ロータリー内の乗降場とは別に、市営駐車場等を活用した待機スペースを確保する。

○ 平成 27 年度 肥前鹿島駅交通量調査他業務委託報告書によると、朝ピークは 7 時 40 分台の上り列車（152 人）、下り列車（8 人）の計 160 人の利用者が集中している。このうち左表の初乗り側[※]の K&R 分担率 24.1% から約 39 人が K&R 利用者として想定し、平均停車時間 1 分で 5 分以内にこれらの利用者が乗降できるように必要となる乗降場の必要数は、

$39 \text{ 人} \div 1.1 \text{ 人/台} \times (1 \text{ 分} / 5 \text{ 分}) =$ 約 7 台分 ここで 1.1 人/台は、平均的な K&R の乗車人員

○ 一方、上記報告書より夕方は 18 時台に到着する下り列車（87 人）に利用者が集中している。このうち K&R 分担率 24.1% から約 21 人が K&R 利用者として想定すると、 $21 \text{ 人} \div 1.1 \text{ 人/台} =$ 約 19 台が駅前に集中することになる。したがって、ロータリー内の乗降場と待機スペースで 19 台以上が必要となる。これより、ロータリー内の乗降場 7 台とした場合、別途、待機スペース 12 台程度が必要となる。

※ピーク時の駅前送迎は初乗り（肥前鹿島駅は出発駅（自宅の最寄り駅）利用者によるため

1) 駅周辺整備構想の考え方

(2) 交通施設整備

■ 駅前交通動線と交通施設配置パターン及び評価

駅前交通動線と駅前に配置する交通施設の組合せパターンとして概ね以下の案が考えられる。歩行者の安全性、自動車交通処理、乗継利便性等総合的に評価するとC案が最も優位であると言える。

	A案：シングルロータリー（一般的な駅前広場レイアウト）案	B案：バス駅前通り抜け案	C案：ダブルロータリー（公共交通・一般車分離）案
概念図			
案の特長	<p>自動車動線</p> <ul style="list-style-type: none"> ○駅前への主たる自動車動線は、県道229号とスカイロード方面の2方向 ○ロータリーはバス等の大型の回転も可能なロータリーを確保 △必要施設を配置するには交通島（車道横断が必要）の設置も必要 ○通過交通は、一旦ロータリー内に入らなければいけないので、抑制効果は期待できる <p>歩行者動線</p> <ul style="list-style-type: none"> △ロータリーと駅舎の間に十分な歩行者空間が確保できない △スカイロード交差点までの歩行者動線上に、車との交錯箇所が2箇所（市営駐車場出入口と県道309号）ある 	<p>自動車動線</p> <ul style="list-style-type: none"> △駅前への主たる自動車動線は、県道229号から入ってスカイロード方面に出る一方通行動線となる（小型車は2方向アクセス可能） ×肥前鹿島駅前交差点で右折レーンが短い南方向からの右折交通の増加が考えられるため、国道交通への影響が懸念される ○ロータリーは、大型車両が回転する必要がなく最小規模に抑えられる △交通島の設置も必要（A案同様） ○通過交通の抑制効果は期待できる（A案同様） <p>歩行者動線</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ロータリーと駅舎の間にまとまった歩行者空間が確保できる △スカイロード交差点までの車との交錯箇所が2箇所（A案同様） 	<p>自動車動線</p> <ul style="list-style-type: none"> ○駅前への主たる自動車動線は、公共交通は県道229号、一般車はスカイロード方面（補助的に県道309号）からとなる ◎ロータリーが2つになることでロータリー外周延長が長くなるため、必要施設（乗降場）を外周歩道に面して配置が可能（車道横断が必要となる交通島が不要） ○通過交通は排除される <p>歩行者動線</p> <ul style="list-style-type: none"> ○駅舎前面にまとまった歩行者広場が確保できる ◎スカイロード交差点までの歩行者動線上に車との交錯箇所がない
派生案	<p>2方向のアクセス道路のうち片方を一方通行にしてロータリー接続部の交錯を緩和することが考えられる（ロータリー内の安全性・円滑性向上）</p> <p>ただし、A-4案は肥前鹿島駅前交差点で右折レーンが短い南方向からの右折交通の増加が考えられるため、国道交通への影響が懸念される</p>	<p>主たる自動車動線をスカイロード方面から入って県道229号に出る一方通行動線も考えられる</p> <p>この場合、バス乗降場は駅前からロータリーの反対側の配置となるため公共交通の乗継利便性が低下する。</p>	<p>公共交通ロータリーと一般車ロータリーの配置を逆にすることも考えられる</p> <p>この場合、交通量の多い一般車が肥前鹿島駅前交差点からのアクセスとなるため、右折レーンが短い南方向からの右折交通の増加による国道交通への影響が懸念される。また、市営駐車場と一般車ロータリーが分離されてしまうためピーク時のマイカー送迎対策として市営駐車場の活用が難しくなる</p>
総合評価	<ul style="list-style-type: none"> ・現状からの交通規制がほとんどなく、利用者はこれまでどおり各方面から駅を利用できるため、わかりやすい交通動線と言える ・ただし、ロータリーに接続する道路が3方向（+市営駐車場出入口）あるため自動車同士の交錯箇所が多く、歩行者の横断箇所も多い。 ・駅から見た反対側への配置施設は、ロータリーを大きく迂回する必要があるため安全性、利便性がB・C案からやや劣っている 	<ul style="list-style-type: none"> ・ロータリーをコンパクトにできるため、駅前の歩行者空間を大きく確保することができる ・肥前鹿島駅前交差点南方向からの右折交通量を抑制するためには、一般車の規制が必要となる可能性があり、一般車は、駅から見た反対側となるためロータリーを大きく迂回する必要がある、歩行者と自動車の交錯箇所もA案と同等、C案よりも劣っている 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ロータリーを北側に配置することで、国道交通への影響が懸念される肥前鹿島駅前交差点南側の右折交通も限定的である ・駅⇄各乗降場、駅⇄まちの歩行者動線は、自動車との交錯がほとんど無く安全性が高い。また、ロータリーを改札口南北に配置することで、ロータリーを大きく迂回する必要がなく利便性が高い ・市営駐車場と一般車ロータリーを一体的に利用することが可能

1) 駅周辺整備構想の考え方

(3) えきまち広場及び建築施設の考え方

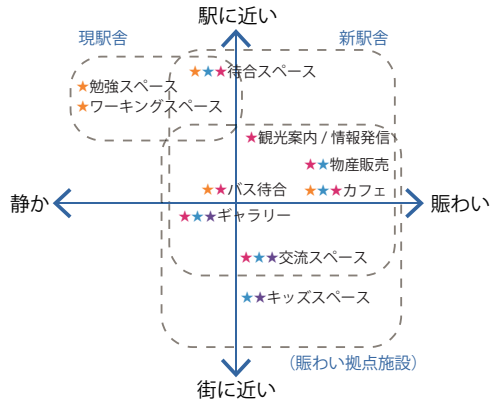
■ 肥前鹿島駅とえきまち広場の主な利用者ターゲット



肥前鹿島駅とえきまち広場の主な利用者は、ヒアリング等を通して左記の4つのカテゴリーの方々想定されます。各施設の機能配分を明確にしていくことを目的に、利用頻度が高いと思われるカテゴリーの方々を主なターゲットと設定しています。

「多世代市民」の中には、子育て世代のママや幼児、高齢者などの地域市民が含まれ、高校生や通勤者の平日利用とともに、日常的な風景が創り出せれることを想定しています。

■ 現駅舎、新駅舎(+賑わい拠点施設)の役割分担



現駅舎の復元を目指す「現駅舎」棟、駅としての機能拡充を目指す「新駅舎」棟の役割分担を図り、えきまち広場と一体となった機能補完と、全体的な賑わい創出を促す計画とします。

また、「賑わい拠点施設」を新設し、中心市街地と駅をつなぐ新たな賑わい拠点の配置も視野に入れ計画します。

■ 駅舎の役割分担

- 快適にすこせる待合室やカフェ等の整備
- 昭和5年開業当時の面影を残す木造駅舎の復元整備
- 多世代で誰もが使いやすい設備・環境の整備
- 市内ツーリズム観光案内・情報発信スペース (サイン等を含むの整備)

※比較検討においては、耐震問題のある祐徳ビルの建て替え計画と合わせ、一部祐徳敷地への機能配置を行い一体的な配置とする案も考えられることから検討を行う。

※えきまち広場：歩行者を中心とした広場空間



肥前鹿島駅とその周辺の配置図ダイアグラム

■ えきまち広場の役割分担

- 快適にすこせる待合室やカフェ等の整備
→新規導入施設 (一般駅利用者) ※待合スペース、交流スペース等
- 市内ツーリズム観光案内・情報発信スペース
→新規導入施設 (来訪者) ※観光案内所等
- 市民活動やイベント利用が可能な交流広場空間の創出・整備
→えきまち広場
- 鹿島市の豊かな自然を活用した緑の拡充

■ 新駅舎の考え方

□ コンセプト

来訪者や市民への情報発信機能や二次交通案内機能の強化、駅利用者の利便性向上などのため、新駅舎を新設する。

□ 想定される役割・機能 (例)

- 観光案内と情報発信
- 居場所の創出
- 業務施設
- 防災機能

■ 現駅舎の考え方

□ コンセプト

整備が終わった肥前浜駅や肥前七浦駅と調和を取りながら、歴史と記憶を継承する肥前鹿島駅の原点として、駅利用者の居場所として整備する。

□ 想定される役割・機能 (例)

- 文化財資源の創出
- 静かな待合スペース

■ 賑わい拠点施設の考え方

□ コンセプト

中心市街地と駅とを繋ぐ場所に、魅力と賑わい創出の拠点として、電車やバスを利用しない人達も集える施設 (建築物等) の整備をえきまち広場と一体的に検討する。

□ 想定される役割・機能 (例)

- 交流スペース
- カフェ
- キッズスペースなど

■ 駐輪場施設

- まちなかの自転車ネットワークに配慮しつつ、えきまち広場 (特に歩行者の空間) への自転車乗り入れを抑制できる配置とする。
- 基本的に駅からの自転車主動線はスカイロードと考えられるため、えきまち広場よりスカイロード側での駐輪場確保が望ましいと考えられる。一方で、駅前の自動車通過交通の抑制により県道 309 号が歩行者や自転車が利用しやすい道路となることで、県道 309 号も自転車動線と考えることができるため、具体的な駐輪場配置については、分散配置も含めて検討する。

1) 駅周辺整備構想の考え方

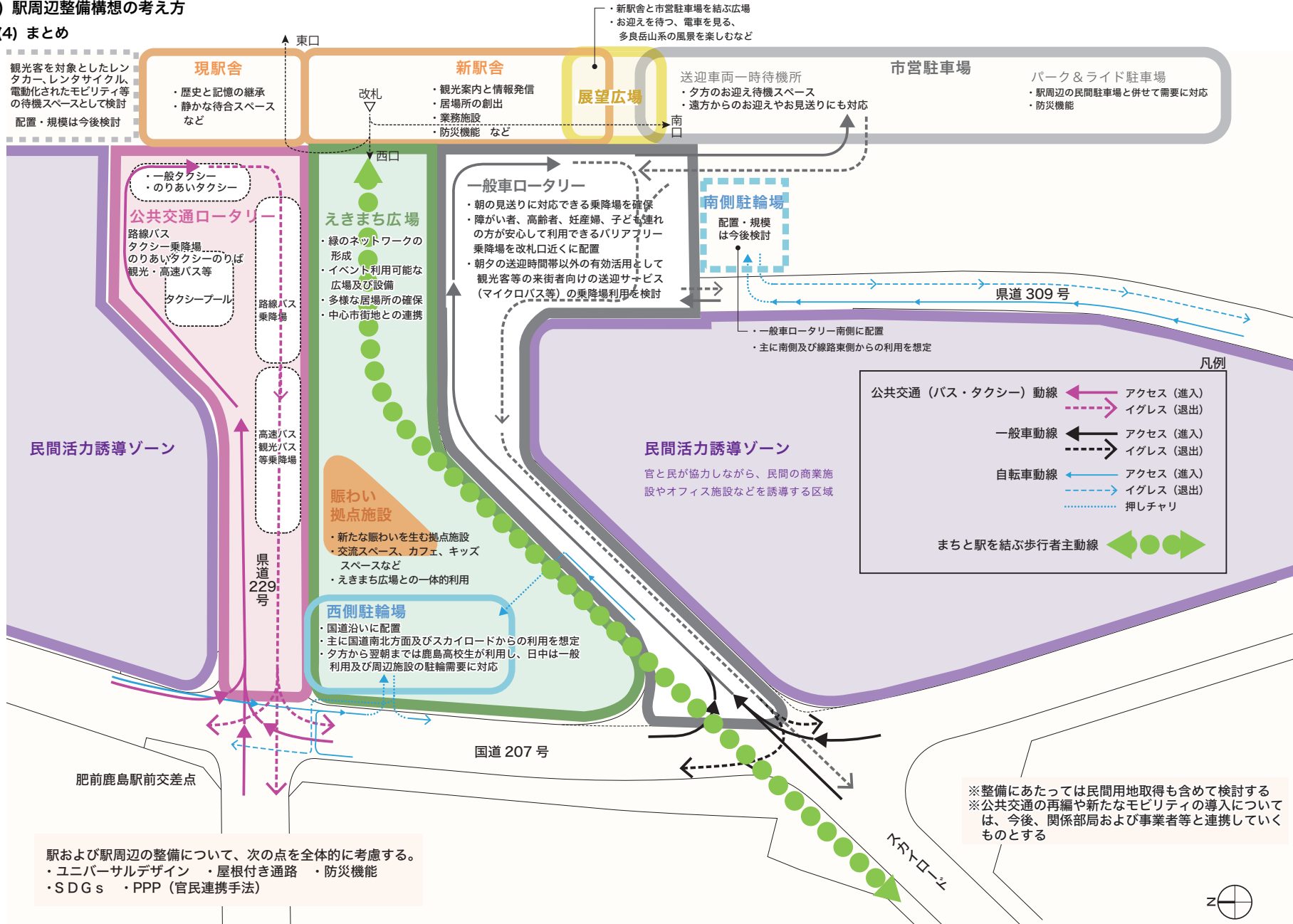
(3) えきまち広場及び建築施設の考え方

駅および駅前空間における交通施設整備（p3-2～3-4）をもとに広場空間について比較検討を行う。
費用対効果等を総合的に評価すると、C案が最も優位であると言える。

	①A案	②B案	③C案
新規導入施設の配置	駅舎脇のまとめで建設（2～3階建を想定）	駅舎脇のまとめで建設（2～3階建を想定）	一般駅利用者を駅舎脇に、来訪者を現祐徳ビル敷地に建設（平屋を想定）
えきまち広場の配置	ロータリーに近接する場所のみ、えきまち広場とする	現祐徳ビル敷地も含めてえきまち広場とする	現祐徳ビル敷地も含めてえきまち広場とする
配置計画平面図	<p>●まちを周遊（循環）できる二次交通の拡充</p>	<p>●鹿島市の豊かな自然を活用した緑の拡充</p> <p>◆ 交差点部等のポケットパークの整備 ◆ 緑のネットワークの形成 ◆ 道路空間を活用したイベント等の拡充、等</p> <p>●まちを周遊（循環）できる二次交通の拡充</p>	<p>●鹿島市の豊かな自然を活用した緑の拡充</p> <p>◆ 交差点部等のポケットパークの整備 ◆ 緑のネットワークの形成 ◆ 道路空間を活用したイベント等の拡充、等</p> <p>●まちを周遊（循環）できる二次交通の拡充</p>
まちなか整備基本方針	①自然環境の保全・活用	△駅前緑地面積が小さく、緑のネットワークも連続しづらい	○十分な緑地面積が確保でき、緑のネットワークを形成可能
	②歴史・文化・活動の継承	○現駅舎の復元が可能	○現駅舎の復元が可能
	③人にやさしい駅	△えきまち広場からスカイロードへの道づくりに課題がある	○えきまち広場から中心市街地に向けて快適な歩行者動線が生まれる
	④居場所づくり	○駅舎を中心とした居場所が形成される	○駅舎・えきまち広場を中心とした多様な居場所が形成される
	⑤交流人口の拡大	△中心市街地との繋がりに課題が残る	○駅と中心市街地の繋がりが創出・強化される
	⑥駅周辺まちづくり	△広場が小さいため整備後にやや限定的な利用となる	○広場が広いため整備後に比較的大きな規模のイベントが可能となる
景観	△駅舎から街側を見ると駐輪場が見え景観性に劣る △駅舎が大きくなり圧迫感が生まれる、ホームからの眺望性も劣る	△駅舎から街側を見ると駐輪場が見え景観性に劣る（配慮が必要） △駅舎が大きくなり圧迫感が生まれる、ホームからの眺望性も劣る	○駅舎から街側を見ると賑わい拠点施設が見えアイストップとなる ○建築施設が平屋となり眺望性・景観性に優れる
費用	○必要最小限の敷地での計画となる（駐輪場は確保が必要） △新駅舎が2階建以上になる	△現祐徳ビル敷地の取得及び整備が必要 △新駅舎が2階建以上になる	△現祐徳ビル敷地の取得及び整備が必要 ○新駅舎が平屋建で済む
費用対効果	△費用は安いB案C案と比較すると効果も低い	○えきまち広場を広く整備することにより賑わい創出、中心市街地との連携が強化される	○えきまち広場を広く整備することにより賑わい創出、中心市街地との連携が強化される
評価	○費用は最小限となる △中心市街地との繋がりがりや利活用、景観性に課題がある	○まちづくりの観点からは理想的であるが、C案より効果は劣る △民間用地取得の必要性や事業手法について更なる検討が必要	○まちづくりの観点（繋がりがりや景観、利活用）からは理想的である △民間用地取得の必要性や事業手法について更なる検討が必要

1) 駅周辺整備構想の考え方

(4) まとめ



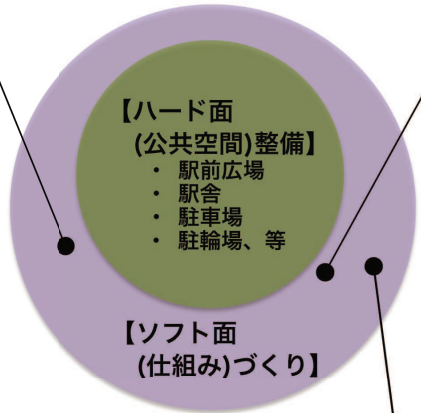
2) ソフト面の重点的な取り組み

“街なみを整えるための「仕組みづくり」”
 (「デザイン指針」等による街なみ景観のコントロール)

- ・民間活力誘導ゾーンの建築物についても鹿島の玄関口としての景観コントロールに努めていきます。

【良好な街なみ景観づくりのための“仕組みづくり”の考え方】

- 1) 「デザイン指針」策定による街なみ景観ガイドライン
 - ・良好な肥前鹿島駅周辺地区の街なみ景観を形成していくための空間デザインの心得や作法などを「デザイン指針(仮称)」としてとりまとめ、地区における新たな建築等に際してのデザイン調整と協議の規範としていきます。
- 2) 「まちへの“お返し”や“おもてなし”のための“約束事”
 - ・新たな建築や建物改修等にあって、鹿島のまちへの“お返し”や“おもてなし”するための設え方として緩やかな“約束事”などを考えていきます。



“駅周辺整備事業に参画してもらうための「仕組みづくり」”
 (まちづくりへの市民参画機会を促進する)

- ・全体構想策定段階から工事が完了し管理運営段階に至るまで、ワークショップなどの開催による市民や商業者の参画を促し、駅舎や駅周辺の整備は自分たちの事だと認識してもらい『まち育て意識の醸成』に努めていきます。

【市民や商業車参加のプロセス】

《計画段階》

- ・ヒアリングやワークショップ(WS)の開催
- ・まちづくりシンポジウムや勉強会、意見交換会等の開催
- ・「瓦版」等によるシンポジウムやワークショップについての情報発信、等

《設計段階》

- ・聴取した意見等の設計デザインへの反映
- ・デザイン検討WSや社会実験等を通じたモノづくりWS、マルシェやイベント等を試行する利活用WS等を開催し、成果を設計デザインへ反映させる(アフター・コロナ禍も見据えた多様な取り組み等の起動)、等

《施工段階》

- ・工事現場の見学会、進捗状況等の情報発信(瓦版、HP、SNS等)
- ・子ども達や学生等も参加できるモノづくりWS(ベンチ、芝張)の開催
- ・観光情報の発信や2次交通利用等の実証実験の開催
- ・整備後の維持管理、運営体制づくり、等

《維持管理・運用段階》

- ・市民や商業車の発意、企画によるイベント等の開催
- ・PPP(官民連携手法)による利活用の高度化の検討
- ・市民参加によるメンテナンス(清掃)活動展開、等

第2章 私たちの目指す空間デザインとは

○ 空間デザインの基本方針

これらの「長崎の個性や強み」を踏まえ、長崎駅周辺エリアに「ここにしかない価値」を創出させるための基本方針を次のように設定します。

【空間デザインの基本方針】

- 1 世界でも類を見ない港に面した頭端駅の特徴を生かした長崎駅周辺のシンボリックな顔づくり
- 2 「乗換の利便性」と「空間の快適性」を重視した新たな玄関口づくり
- 3 長崎を代表する港・山・川などと調和した一体的な空間づくり
- 4 歴史文化・風土に出逢う、市民および来訪者の交流空間づくり

○ 空間デザインの心得

これらの基本方針に沿って長崎駅周辺エリアの空間デザインを進めていく際に配慮すべき最も基本的な事項を、「空間デザインの心得」として設定します。この内容および考え方については、次ページから詳しく解説します。

【空間デザインの心得】

- (1) 港・山・川のある風景とまちの歴史を尊重しよう
- (2) 歩くことが楽しくなるまちにしよう
- (3) 眺めを楽しめるまちにしよう
- (4) 長崎情緒が感じられるまちをつくらう
- (5) 活動で長崎らしさを演出しよう

▲ 参考・「長崎駅周辺エリア デザイン指針」

5つのたまりのまちづくり

道路や歩道から見える**まちなみ**を素敵にするプロジェクトです。通りが素敵になれば、ウォーキングやショッピングもより楽しいはず♡ 日向に訪れた人も「また来たいね。」と絶対思ってくれるはず♡ アイコンに詰め込んだ素敵なアイデアを紹介します。

ひだまりをつくらう!
 あったかい陽だまりに包まれるといいね。 <ベンチ>
 パラソルや軒下などの涼しい陰でゆっくりしよう。

みどりたまりをつくらう!
 や実のなる木、お花などを植えるといいね。 <植栽>
 ふれる植物でいやしてもらおう。

かぜたまりをつくらう!
 いや生活の音などが聞こえるといいね。 <のれん>
 るまちで心豊かになる。

みずたまりをつくらう!
 水たまりがあるといいね。 <水鉢>
 心の潤いと安らぎをもらおう。

のたまり場には **ひだまり**ができるよ!
 り、にぎやかになるといいね。
 じゃない。元気をわけあおう。

て、みんなの「たまり」になる。
 がら、ひゅうがのまちづくりを始めますか?

自然とともに楽しく暮らす、育てていこうひゅうがまち。
 私たちのひゅうがを未来の子どもたちへ・・・

▲ 参考・「日向市駅周辺地区 5つのたまり」

“駅前空間に公共交通機関を集約するための「仕組みづくり」”
 (公共交通の再編および新たなモビリティ(移動手段)導入に向けた連携)

関係部署や公共交通を運行する民間事業者等と協議し、駅前空間を公共交通の結節点として強化していきます。

《令和3年度 協議予定》

- ・公共交通の再編と連携：鹿島市地域公共交通計画策定 (市・企画財政課)
- ・超小型モビリティ等の活用による観光・地域振興との連携：肥前鹿島干潟へのエコツアー実証調査 (市・ラムサール条約推進室)

3) イメージパース

【街なみを整えるための「仕組みづくり」】

民間活力誘導ゾーンの建築物についても鹿島の玄関口としての景観コントロールに努めていきます。

展望広場

新駅舎と市営駐車場を結びつつ、電車や山並みを眺望できます

A 新駅舎

来訪者や市民への情報発信機能や交通案内機能を強化し、利便性を向上させます

B 現駅舎

外観は昭和5年建設当時の面影を復原し、内部は静かな待合スペースを整備します

【駅周辺整備事業に参画してもらうための「仕組みづくり」】

全体構想策定段階から工事が完了し管理運営段階に至るまで、ワークショップなどの開催による市民や事業者の参画を促し、駅舎や駅周辺の整備は自分たちの事だと認識してもらう『まち育て意識の醸成』に努めていきます。

民間活力誘導ゾーン

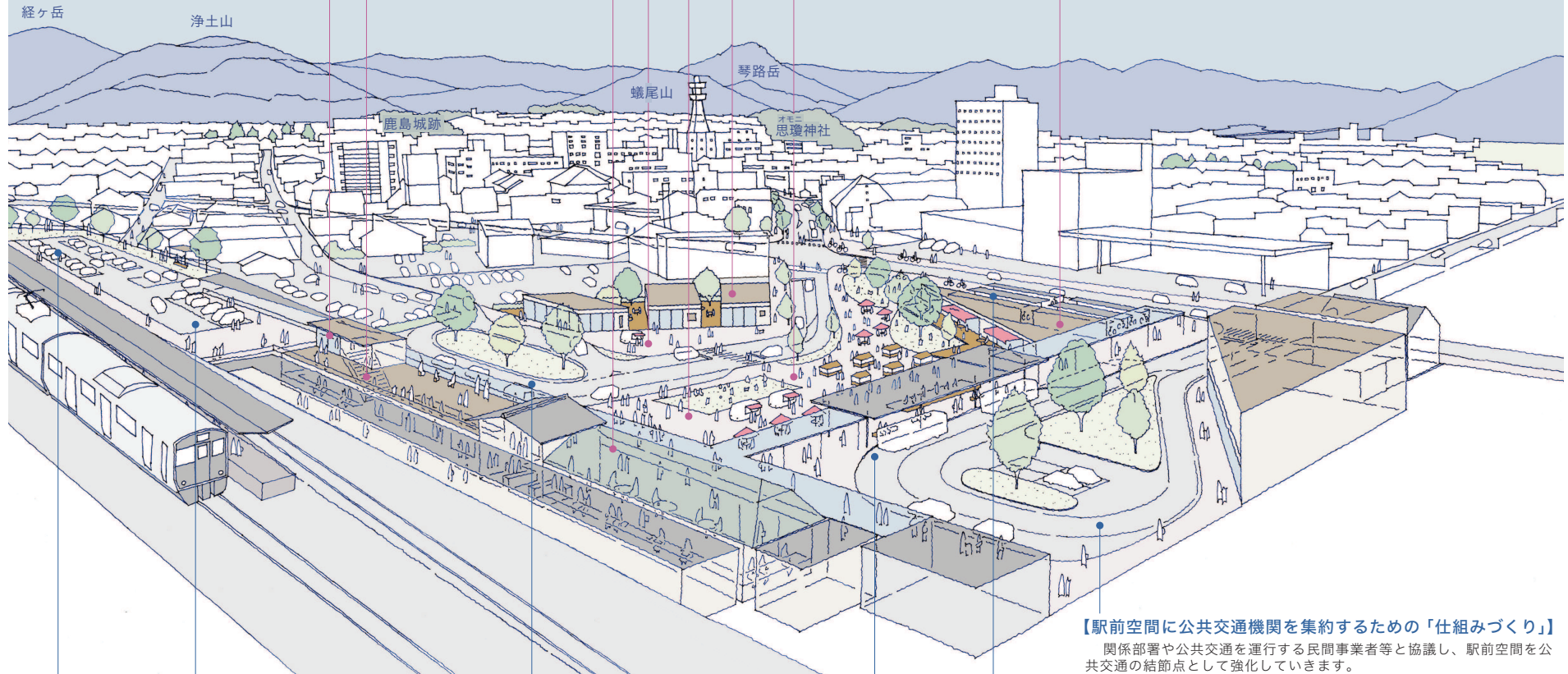
官と民が協力しながら、民間の商業施設やオフィス施設などを誘導します

E えきまち広場

多様な居場所として、イベント等も活用しやすいように整備します

F 賑わい拠点施設

中心市街地と駅を繋ぐ新たな賑わいを生む施設（建築物等）として整備します



G 市営駐車場(送迎車両一時待機所)

展望広場を通して新駅舎への動線を短縮しお迎えの車両はここで一時待機できます

D 一般車ロータリー

お見送りの車両の乗降場になります

H 駐輪場

雨に濡れずに、自転車を止めやすい駐輪場ができます

【駅前空間に公共交通機関を集約するための「仕組みづくり」】

関係部署や公共交通を運行する民間事業者等と協議し、駅前空間を公共交通の結節点として強化していきます。

C 市営駐車場(パーク&ライド)

駅やバス、周辺施設を利用される人の駐車場です

C 公共交通ロータリー

雨に濡れずに、バスやタクシー等に乗り降りができます