

第3回委員会の意見と対応

No	意 見	対 応	対応頁
1	農地については、市街化区域内の生産緑地、市街化の可能性、水田の問題に関する意見を踏まえ、今後、適切な検討がなされるよう、市街化区域内と市街化調整区域内の農地の記述を整理すべきである。	市街化区域内の農地について、「第3回委員会 資料3 p.10 (6) 街並み・景観計画 ①市街地」の中に、多様な役割を持つ農地を適切に保全しつつ、市街地整備を行う旨の記述を追加します。	資料3 p. 10
2	西春駅の駅前広場の配置について、別紙の第1案の駅前広場の配置で、西春駅西線と東線をつないではどうか。	「第3回委員会 資料3 p.8」の駅前広場等の配置イメージについて、駅前広場の機能配置を限定しないよう、イメージ図を修正します。	資料3 p. 4, 8
3	駅前広場や環境広場は現在の図を見ると分断されているように見えるため、駅前広場、環境広場などの関係性がうまく表現できると良い。	東西の駅前広場を連絡できるよう、そのイメージを図に追加します。 駅前広場、東西連絡通路及び公園緑地を一体的に計画（詳細な機能配置は今後検討）するものとします。 (本資料 p2 参照)	
4	徳重・名古屋芸大駅と大山寺駅を一つにして五条川の橋上に駅を設置してはどうか。	メリットとデメリットを総合的に判断し、現在の駅位置によるまちづくり構想を策定します。(本資料 p3 参照)	資料3 p. 4
5	防災対策について、延焼防止や避難場所の確保だけでなく、消防水利の確保についてもしっかりと明示してほしい。	「第3回委員会 資料3 p.10 (5) 防災対策 ③市街地の防災性の向上」の中に、消防水利を含めた消防施設等の整備強化についての記述を追加します。	資料3 p. 10

注) 会議の場で回答し、ご理解をいただいたものは記述していません。

(都)西春駅西線・東線の接続と駅前広場の配置

西春駅について

■基本方針

- ①西春駅西線・東線を接続する。
- ②駅の東西に駅前広場を配置し、東西を連絡させる。
- ③市道C62号線を幅員12mに拡幅する

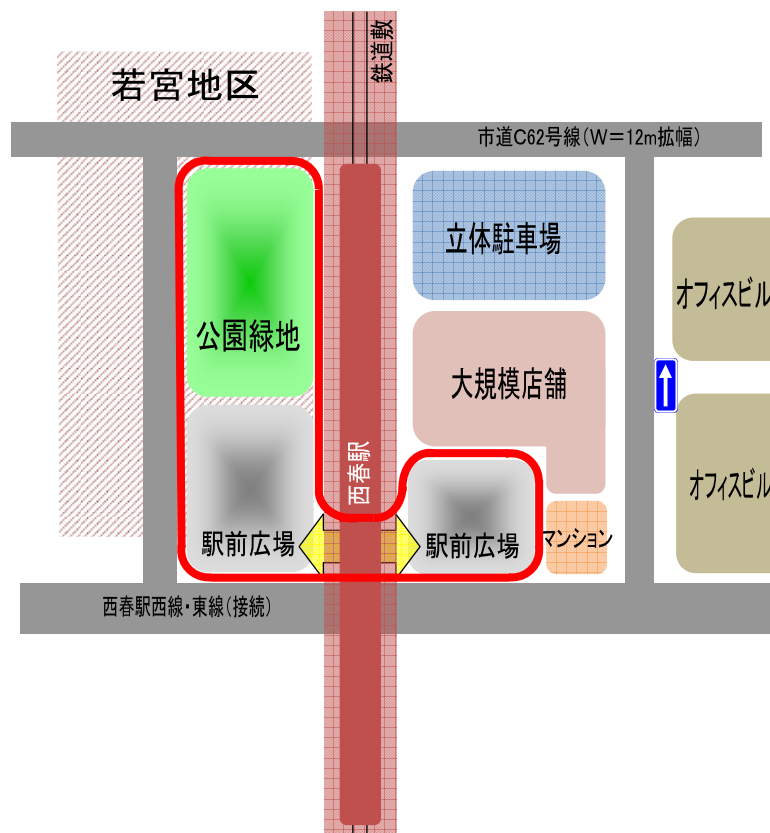
西春駅の高架化に伴い、(都)西春駅西線・東線を接続する。

駅前広場は、駅の東西に必要な機能を配置し、東西を連絡させる。

西側駅前広場は、市道C62号線の拡幅整備により、その交通利便性が高まるため、当該路線からの駅前広場へアクセスの向上が望まれることから、(都)西春駅西線・東線から市道C62号線にかけての街区を一体的に活用する。

また、東側駅前広場と併せて、東西駅前広場、東西連絡通路及び公園緑地を一体的に計画することとし、本市の玄関口にふさわしい交通結節機能の強化・東西の交流促進と
うるおいのある都市景観の形成を図る。

公園緑地を配置することにより、市街地における緑の軸線（都心環境軸）の形成に大きく貢献できる。

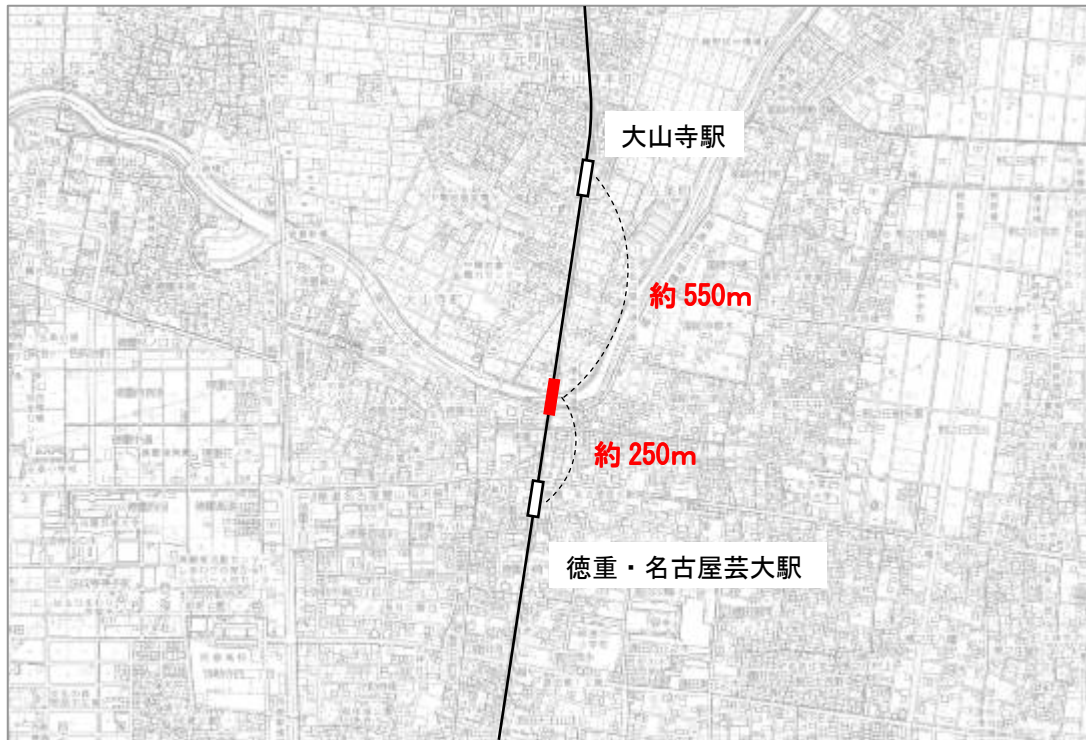


※ 駅前広場、東西連絡通路及び公園緑地を一体的に計画します。

※ 詳細な機能の配置は今後検討します。

五条川の上へ駅を設置する提案

(※徳重・名古屋芸大駅と大山寺駅を統合)



例えば、以下のようなメリット・デメリットがあげられる。

【メリット】

- ・北名古屋市と岩倉市の交流が強化・促進される。
- ・河川改修の進捗が図られる可能性がある。
- ・駅が1箇所減るため、運行がスムーズになり、駅の管理負担が減少する可能性がある。
- ・準急列車の停車駅となり、利便性が高まる可能性がある。

【デメリット】

- ・多くの人にとって、駅を利用するための距離が遠くなる。(徳重・名古屋芸大駅で約250m、大山寺駅で約550m)
- ・駅周辺にある店舗等の利用客(売上げ)が減少する。
- ・道路網、土地利用の大幅な再編が必要となる。
- ・河川周辺に日常的に多くの人々が集まることになり、災害時のリスクが高まる。
(安全を確保するために相当のコストが必要となる)
- ・五条川桜並木などの良好な水辺景観が阻害される。



上記のメリット・デメリットを総合的に判断し、現在の駅位置によるまちづくり構想を策定する。