

JR土佐山田駅周辺まちづくり基本構想 報告書

令和8年3月

香美市建設課

目次

1. JR土佐山田駅周辺まちづくり基本構想概要	1
1-1. 基本構想策定の目的	1
1-2. 計画対象範囲	2
1-3. 対象地区の現況	3
1-4. 上位・関連計画等（基本構想の位置づけ）	4
2. 地区の現況	5
2-1. 人口	5
2-2. 土地利用現況等	9
2-3. 建物利用現況	13
2-4. 都市計画施設	15
2-5. 公共交通	20
2-6. 都市機能	22
2-7. 産業・交流	25
3. 上位計画・関連計画等の整理	30
3-1. 香美市まちづくり計画（改訂：令和2年9月）	30
3-2. 第2次香美市振興計画（改訂：平成29年3月）	31
3-3. 香美市人口ビジョン、第2期香美市まち・ひと・しごと創生総合戦略 （人口ビジョン策定：平成27年9月、まち・ひと・しごと創生総合戦略改定：令和7年3月）	32
3-4. 香美市都市計画マスタープラン（策定：令和2年10月）	33
3-5. 香美市地域公共交通計画（策定：令和6年3月）	35
3-6. 都市計画道路見直しガイドライン（改訂：令和3年3月） 高知広域都市計画道路検討委員会検討結果（策定：令和5年3月）	36
3-7. 土佐山田駅南地区市街地総合再生事業基本計画（策定：平成8年3月）	37
3-8. 土佐山田駅周辺整備計画事前調査委託業務（平成19年資料）	38
3-9. 平成30年度JR土佐山田駅自由通路基本計画策定委託業務（策定：令和元年9月）	39
4. 市民等意向調査	40
4-1. アンケート	40
4-2. ワークショップ	45
4-3. ヒアリング	48
5. 駅周辺地区に求められる内容と課題	50
5-1. 駅周辺地区に求められる内容	50
5-2. 駅周辺地区の課題	53
6. まちづくりのコンセプトと基本方針	72
6-1. まちづくりのコンセプト	72
6-2. まちづくりの基本方針	72

7. 導入機能・導入施設の整備方針	74
7-1. 駅周辺における新たな導入機能の整備方針	74
7-2. 駅周辺における都市基盤施設としての導入施設の整備方針	76
8. ゾーニング・ネットワークの検討	80
8-1. 山田駅周辺の基本構成	80
8-2. ゾーニング・ネットワーク	82
9. 基本構想	83
9-1. 施設内容・規模等の整理	83
9-2. 都市計画の見直し方針	96
9-3. 都市基盤施設配置計画	99
9-4. 基本構想図	100
9-5. イメージパース	104
10. 概算事業費の算出	105
11. 基本構想の実現にむけて	106
参考資料-1. 用語解説（ア～ワ順）	107
参考資料-2. 概算事業費内訳	109

1. JR土佐山田駅周辺まちづくり基本構想概要

1-1. 基本構想策定の目的

香美市の中心部に位置するJR土佐山田駅周辺では、香美市から高知市等への通勤・通学や買い物、香美市内にある高知工科大学・県立山田高校等への通学、企業等への通勤など、日常生活での鉄道利用に加え、特急列車が停車することから、アンパンマンミュージアムや龍河洞などへの観光客が乗降しています。また、改札口が面する南駅前広場は、通学や観光等のためのバス乗降場があり、市内のバス路線のハブともなっているほか、タクシーや鉄道利用者の送迎者の乗降・待機にも利用されています。

一方、駅周辺では、北駅前広場や駅北側の国道バイパスからのアクセス経路、線路の南北を結ぶ歩行者動線等が整備されておらず、駅構内のバリアフリー化や待合機能の充実等と合わせた利便性の向上が必要です。

また、商店街の再生による中心市街地の活性化との連携も求められています。

このため、今後のJR土佐山田駅を中心とした公共交通のあり方や、国道バイパスの延伸などのまちづくりの進展を踏まえ、南・北駅前広場や駅南北自由通路の具体的な配置・機能などを検討するとともに、駅と駅周辺に求められる機能と整備方策を整理し、これに基づく都市計画施設の再整理を行うことを目的とします。

▼JR土佐山田駅・南駅前広場



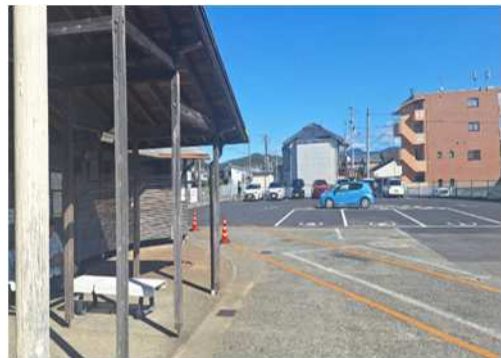
▼待合所



▼駐車スペース・タクシーバイ



▼バス乗り場・バスバース



▼駐輪場



▼ホーム連絡通路



図 1-1.南駅前広場周辺の現況

1-2. 計画対象範囲

基本構想策定の対象範囲としては、JR土佐山田駅を中心とし、高齢者を含めた一般的な徒歩圏である半径0.5km圏域を基本とし、基本構想策定のための調査範囲については、都市計画マスタープランにおける都市拠点エリアである半径1km内とします。

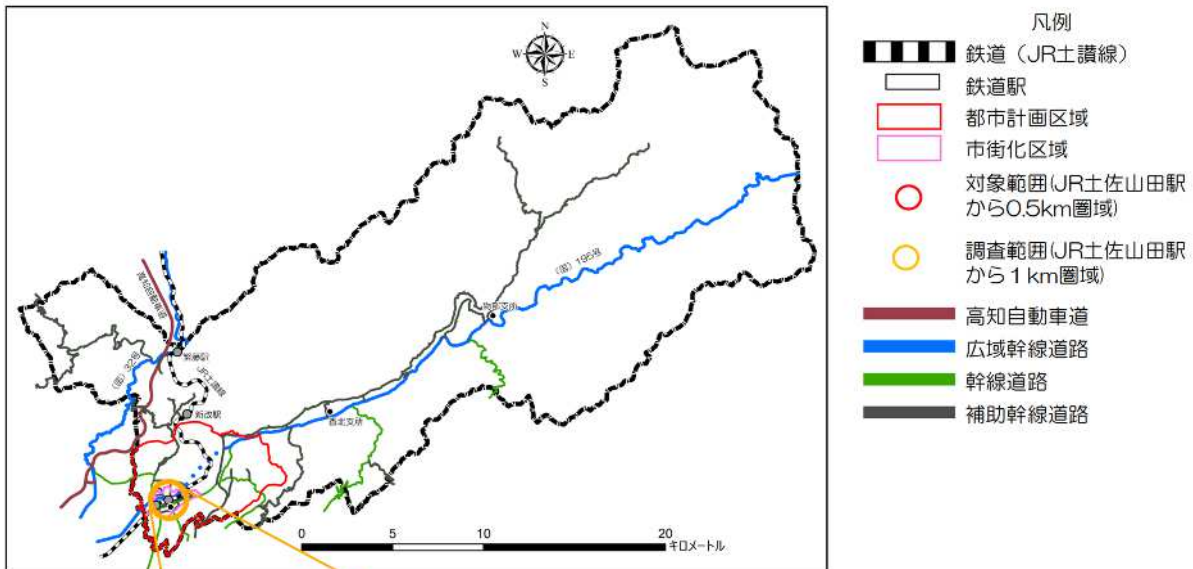


図 1-2.位置図

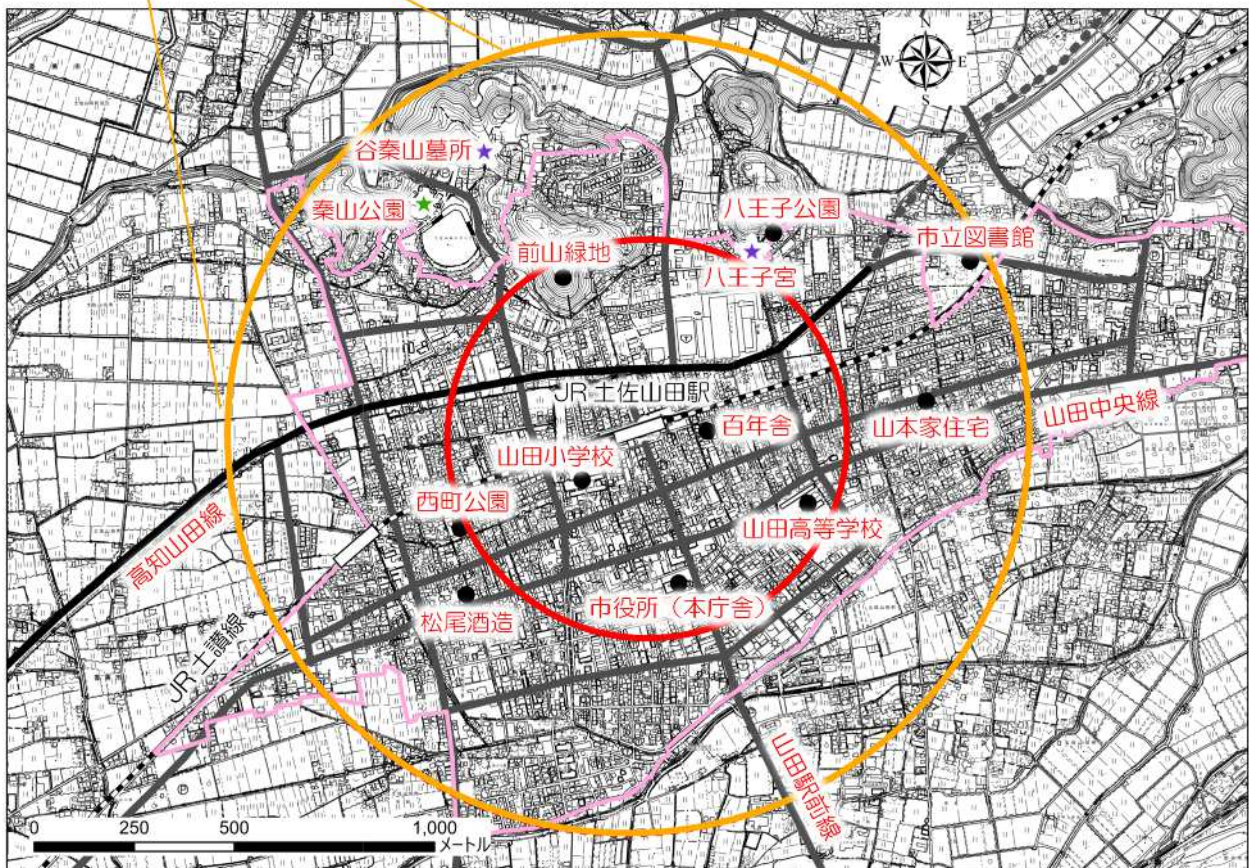
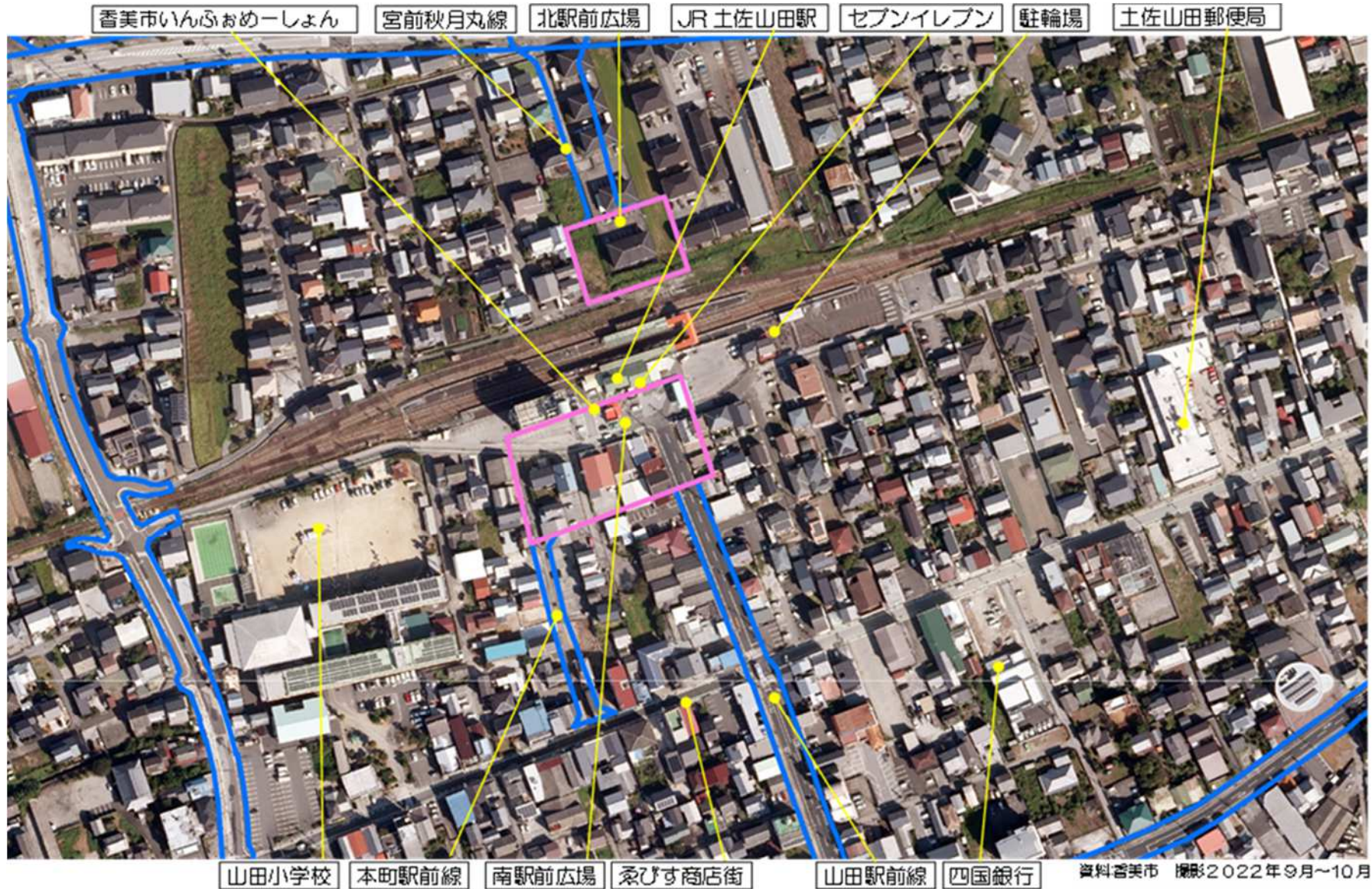


図 1-3.基本構想策定対象範囲・調査範囲

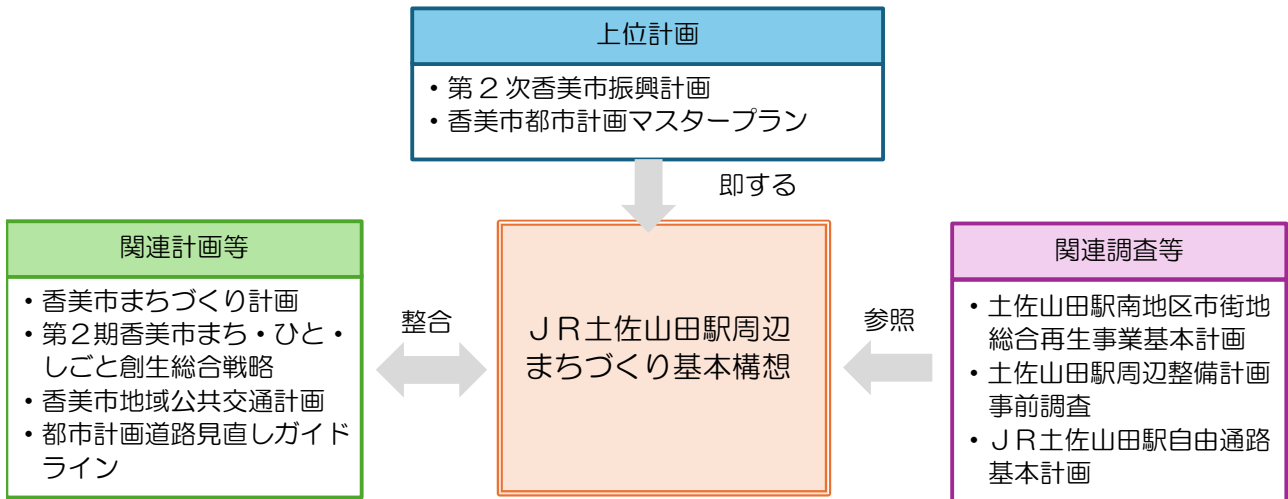
1-3. 対象地区の現況

■JR土佐山田駅周辺 現況写真



資料香美市 撮影2022年9月~10月

1-4. 上位・関連計画等(基本構想の位置づけ)



■香美市都市計画マスタープランにおける駅周辺地域整備方針

香美市都市計画マスタープラン

本市の都市づくりにおける基本的な方針を示した「香美市都市計画マスタープラン」においては、土佐山田駅周辺は、自家用車、自転車、徒歩等の様々な移動手段に対応し、さらには、バス、タクシー等への乗り換えをスムーズにするために、交通結節点として駅前広場の整備や駅南北間を結ぶ連絡通路の整備について検討するとされています。

また、都市機能の充実、土佐山田駅の景観づくり、交通結節機能・インフォメーション機能の強化が位置付けられています。

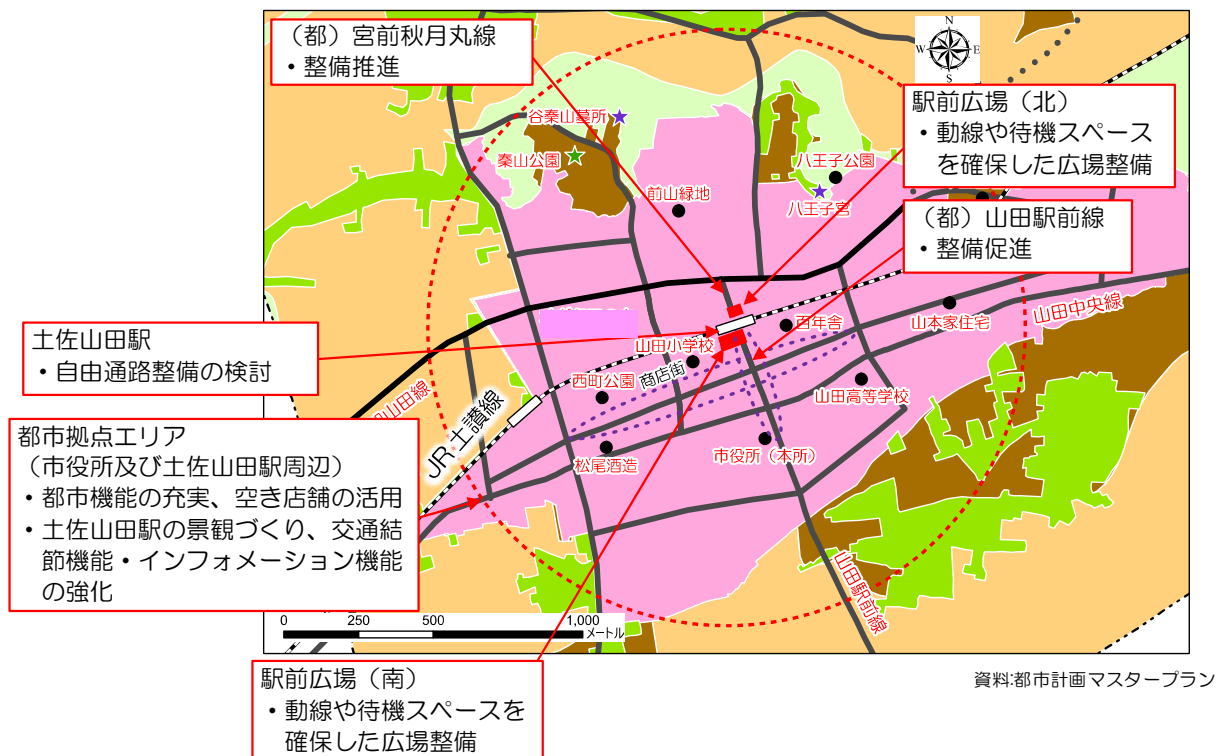


図 1-4. 駅周辺地域整備方針図

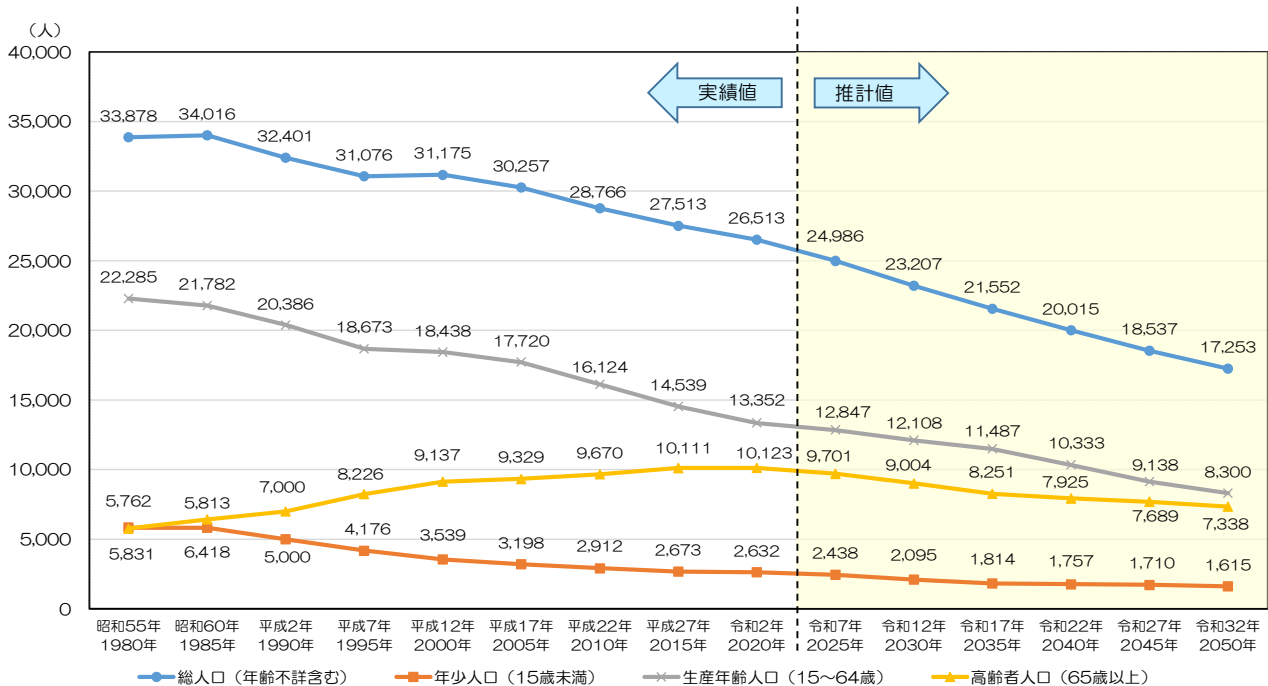
2. 地区の現況

2-1. 人口

(1)人口(市全体)

本市の人口は、近年減少傾向が続いており令和2年(2020年)の国勢調査では26,513人となっており、平成12年(2000年)の31,175人の約85%となっています。

今後も減少傾向が続き、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和32年(2050年)の本市の人口は17,253人と推定され、令和2年(2020年)と比べて約65%にまで減少すると想定されます。



出典：令和2年までは国勢調査、令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所(社人研)の「日本の地域別将来推計人口」(令和5(2023)年推計)

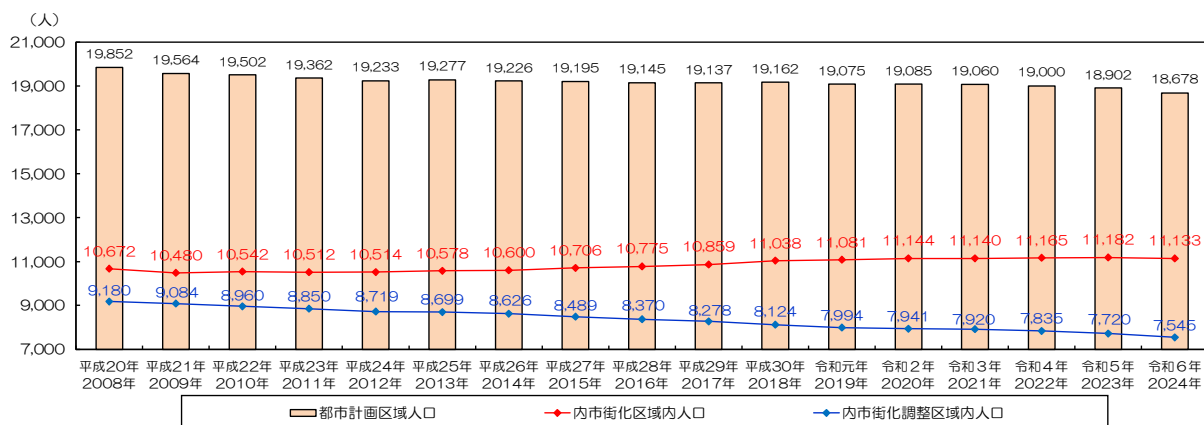
図 2-1.香美市の人口推移

(2)人口(都市計画区域)

本市の都市計画区域の面積は、35.16 km²で市域全体面積 537.86 km²の約7%となっており、都市計画区域内の人口は、令和6年(2024年)において、18,678人(住民基本台帳)となっていることから、本市全体面積のわずか約7%の都市計画区域内に、本市全体人口(24,760人)の約75%もの人口が集積しています。

都市計画区域内人口は、やや減少傾向にあり、令和6年(2024年)においては、平成20年(2008年)の19,852人に対し、約6%減少しています。

一方、市街化区域内の人口は、令和5年(2023年)まで微増傾向にありましたが、令和6年(2024年)においては、11,133人と前年に比べ若干の減少となっています。



資料：住民基本台帳（各年4月1日）

図 2-2.都市計画区域内の人口推移

(3)人口(都市拠点エリア内の市街化区域内)

JR土佐山田駅を中心とする半径1km内(以下、「都市拠点エリア」という。)の市街化区域内における令和2年(2020年)の人口は、9,783人で、平成22年(2010年)の9,275人に比べ508人の増加となっています。

表 2-1.都市拠点エリア内の市街化区域内人口

都市拠点エリア内の市街化区域内	面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)
平成22年 (2010年)	196.4	9,275	47.2
令和2年 (2020年)	196.4	9,783	49.8

資料：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」V1、V3を加工して作成。
 ※半径1km領域で円と被る100mメッシュものは按分計算している。

都市拠点エリア内における人口分布の推移をみると平成 22 年（2010 年）に対し、令和 2 年（2020 年）では、JR土讃線北側における人口の集積が増加し、南側のまち中が減少しています。
 令和 2 年（2020 年）における人口分布をみると、JR土讃線沿線から北側において、51-75 人/ha の区域が比較的多くなっているのに対し、南側は 26-50 人/ha が多くなっています。

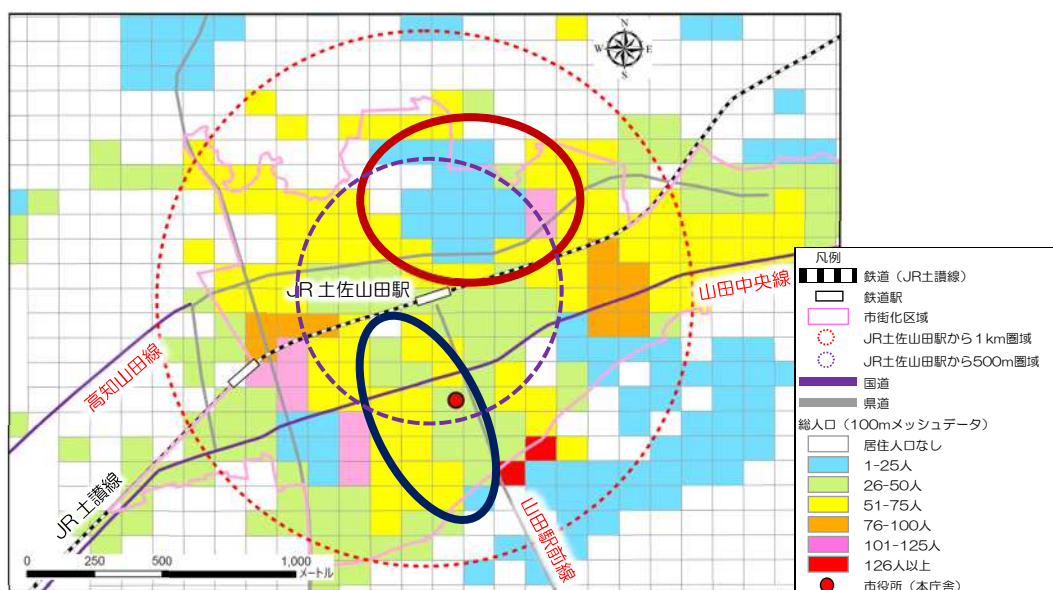
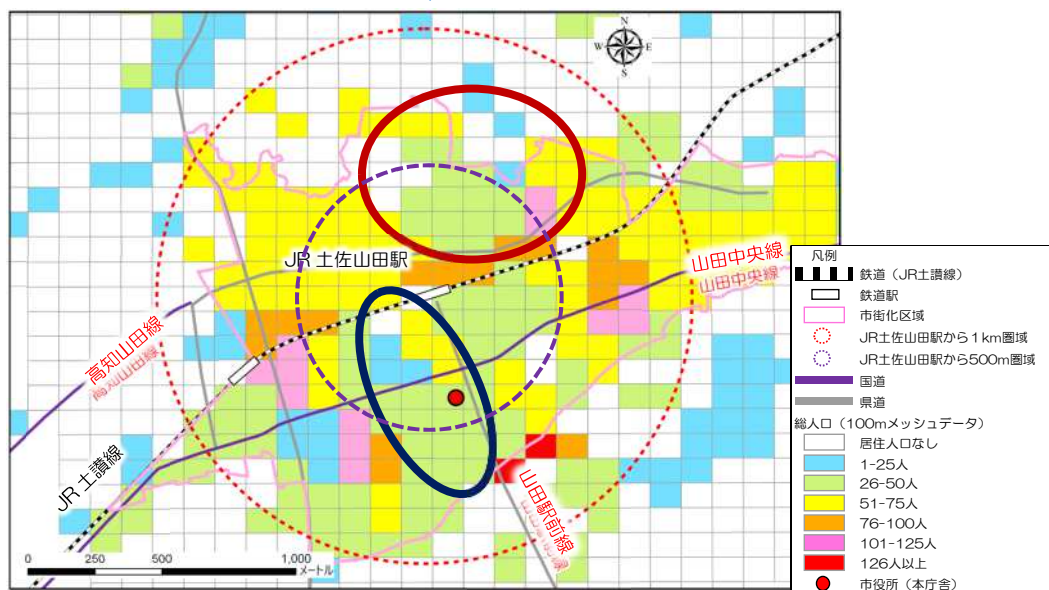


図 2-3.平成 22 年(2010 年)人口分布



資料：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」V1、V3 を加工して作成

図 2-4.令和 2 年(2020 年)人口分布

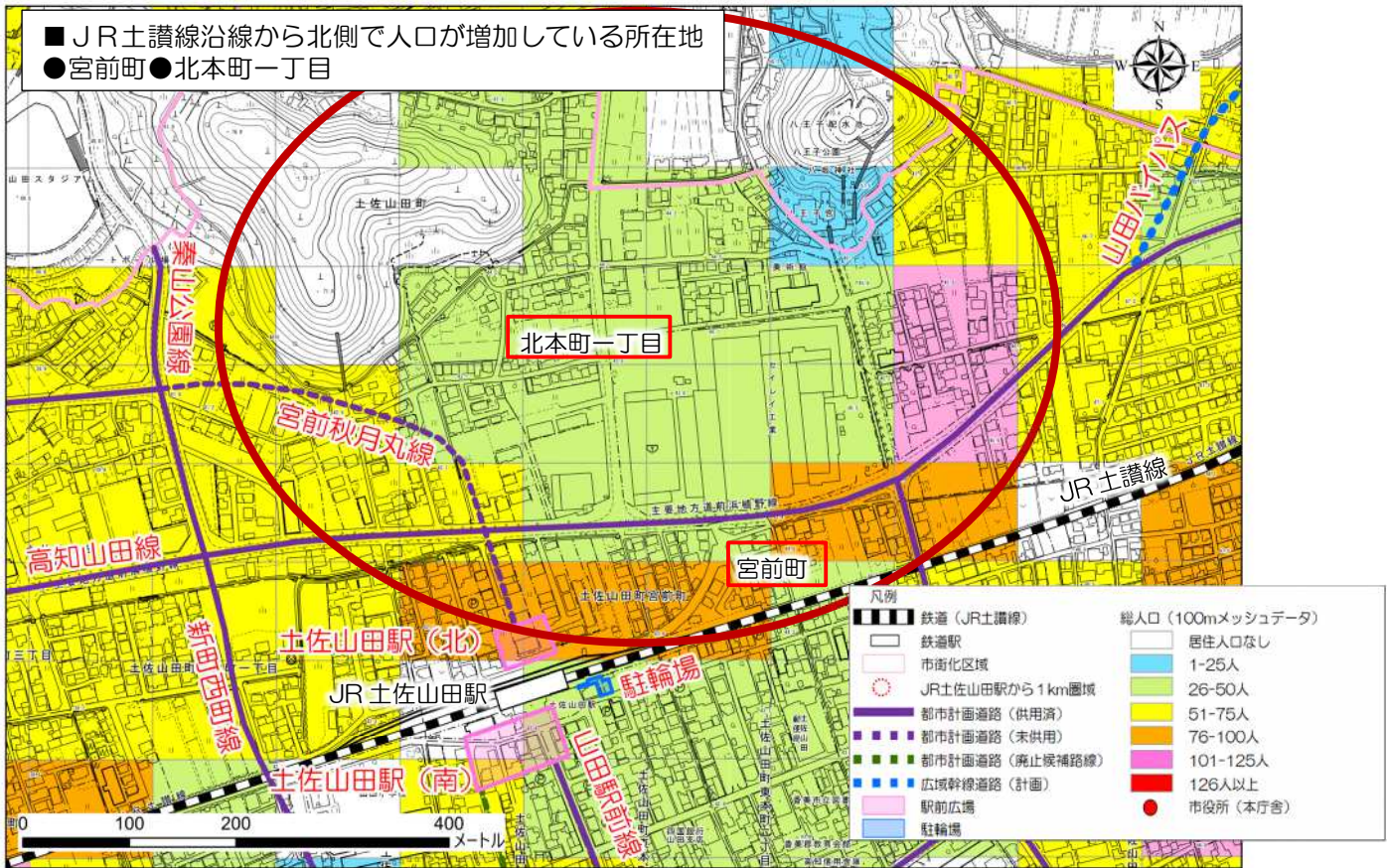


図 2-5.土佐山田駅北側 令和 2 年(2020 年)人口分布詳細図

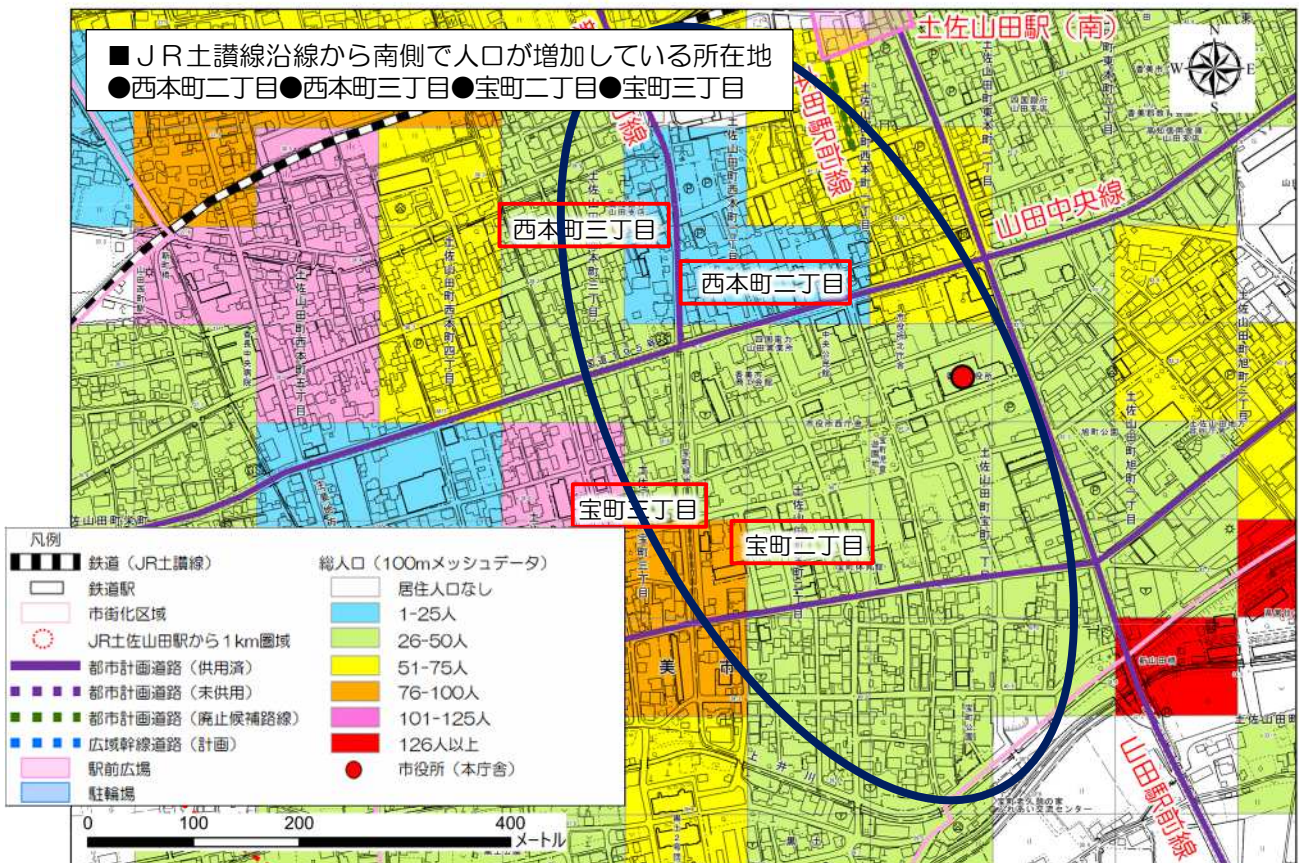


図 2-6.土佐山田駅南側 令和 2 年(2020 年)人口分布詳細図

2-2. 土地利用現況等

(1) 土地利用現況

都市拠点エリア内における土地利用は、山田中央線の沿線を中心に宅地が連担し、南北に広がっており、エリアの縁辺部では、田・畑が混在する地区も見られます。

区域内は、約 41%が宅地で、田・畑が約 32%となっています。

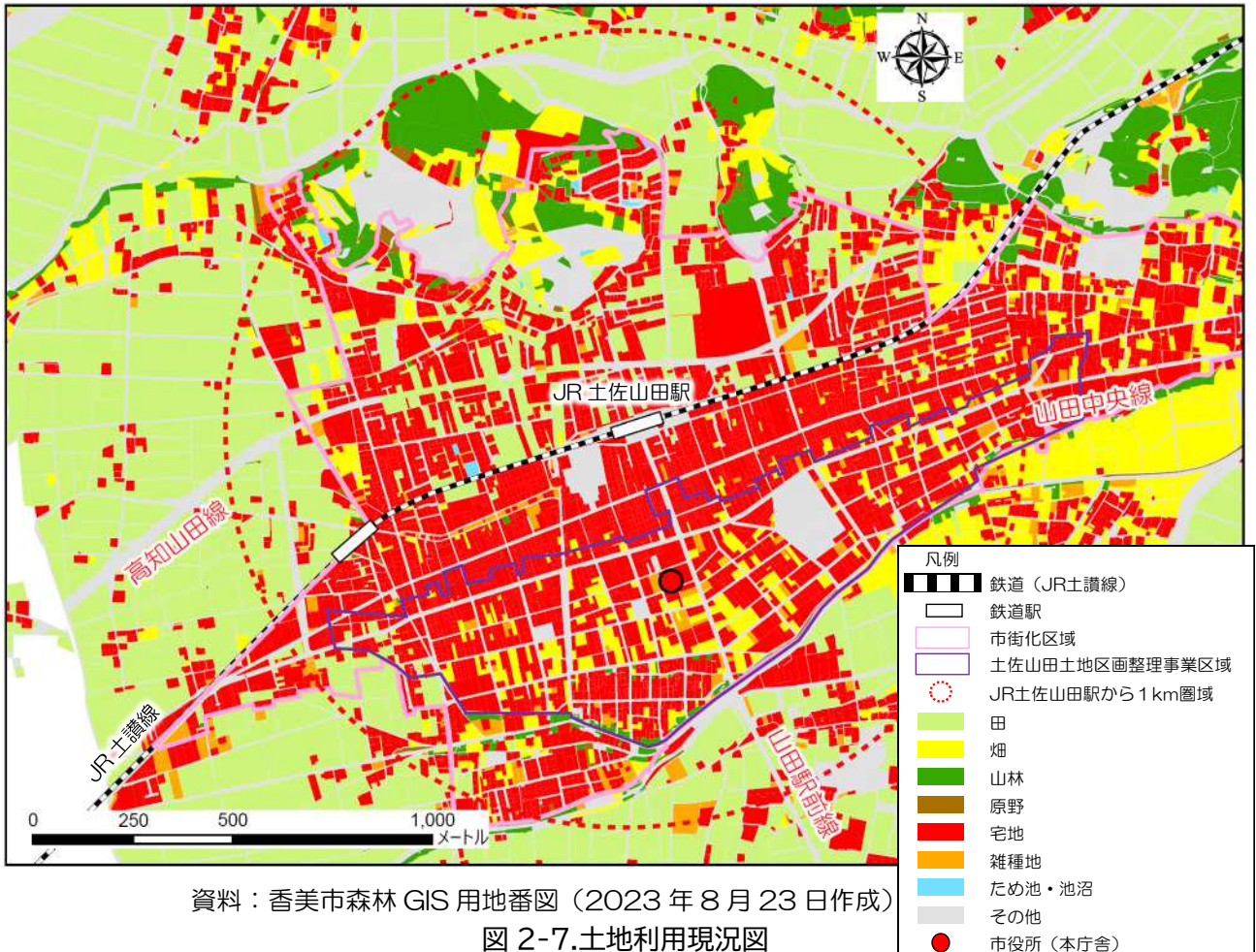
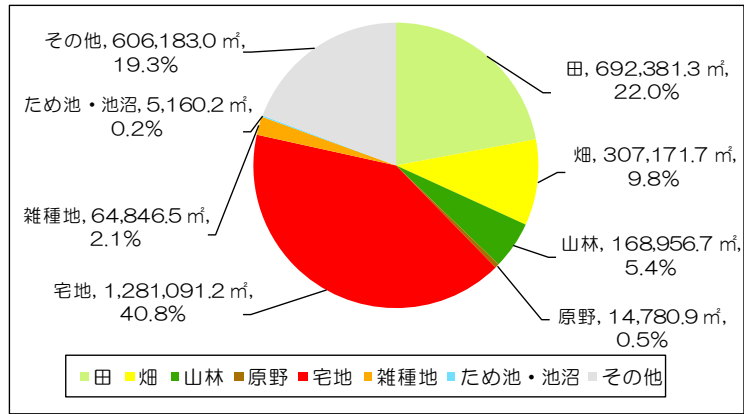


表 2-2. 土地利用面積

項目	面積 (㎡)	構成比 (%)
田	692,381.3 ㎡	22.0%
畑	307,171.7 ㎡	9.8%
山林	168,956.7 ㎡	5.4%
原野	14,780.9 ㎡	0.5%
宅地	1,281,091.2 ㎡	40.8%
雑種地	64,846.5 ㎡	2.1%
ため池・池沼	5,160.2 ㎡	0.2%
その他	606,183.0 ㎡	19.3%
合計	3,140,571.5 ㎡	100.0%

資料：香美市森林 GIS 用地番図 (2023 年 8 月 23 日作成)



資料：香美市森林 GIS 用地番図（2023 年 8 月 23 日作成）
 図 2-8.土地利用面積

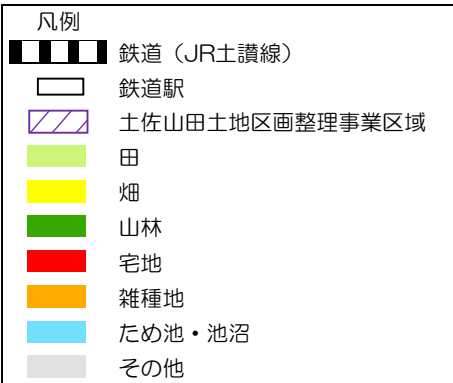
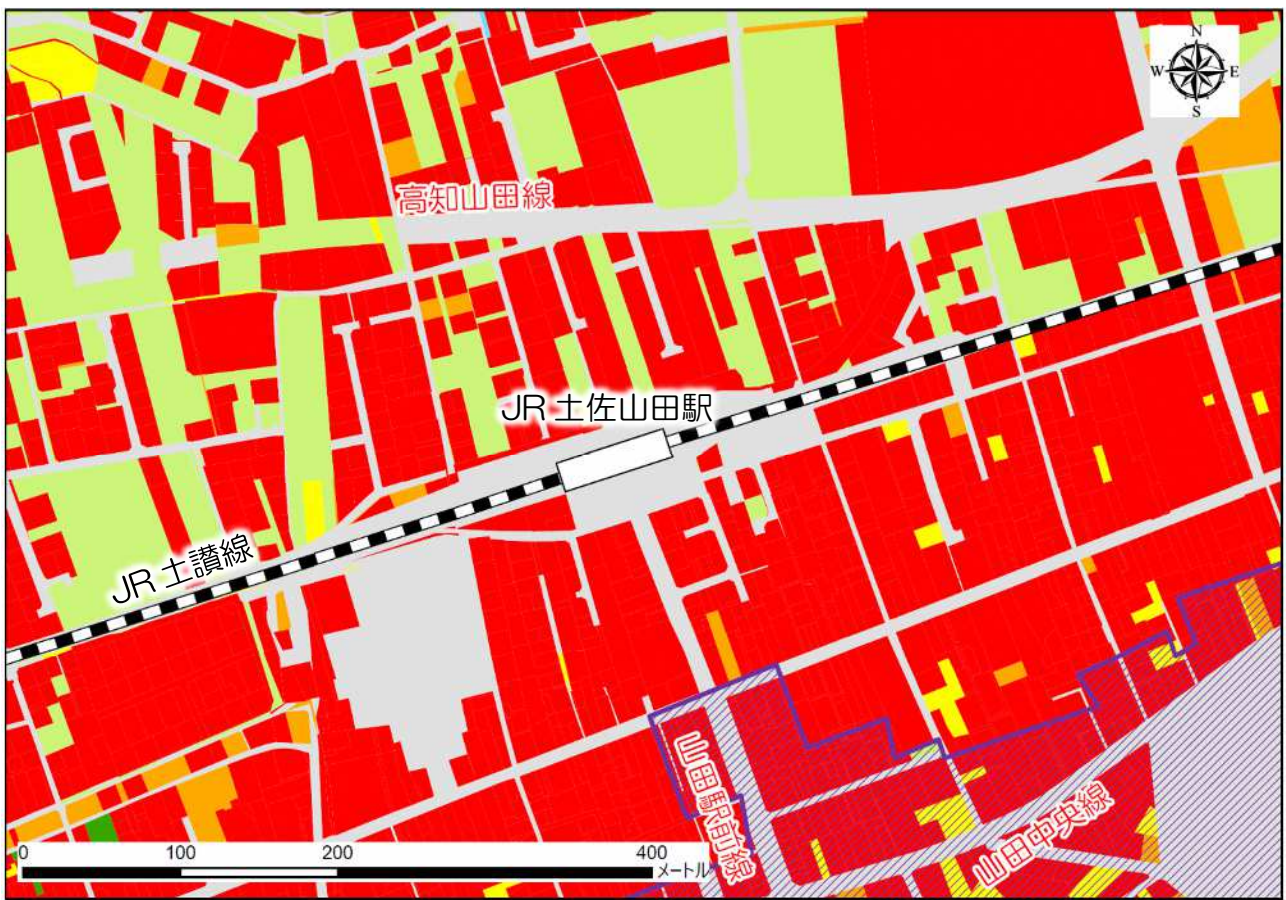
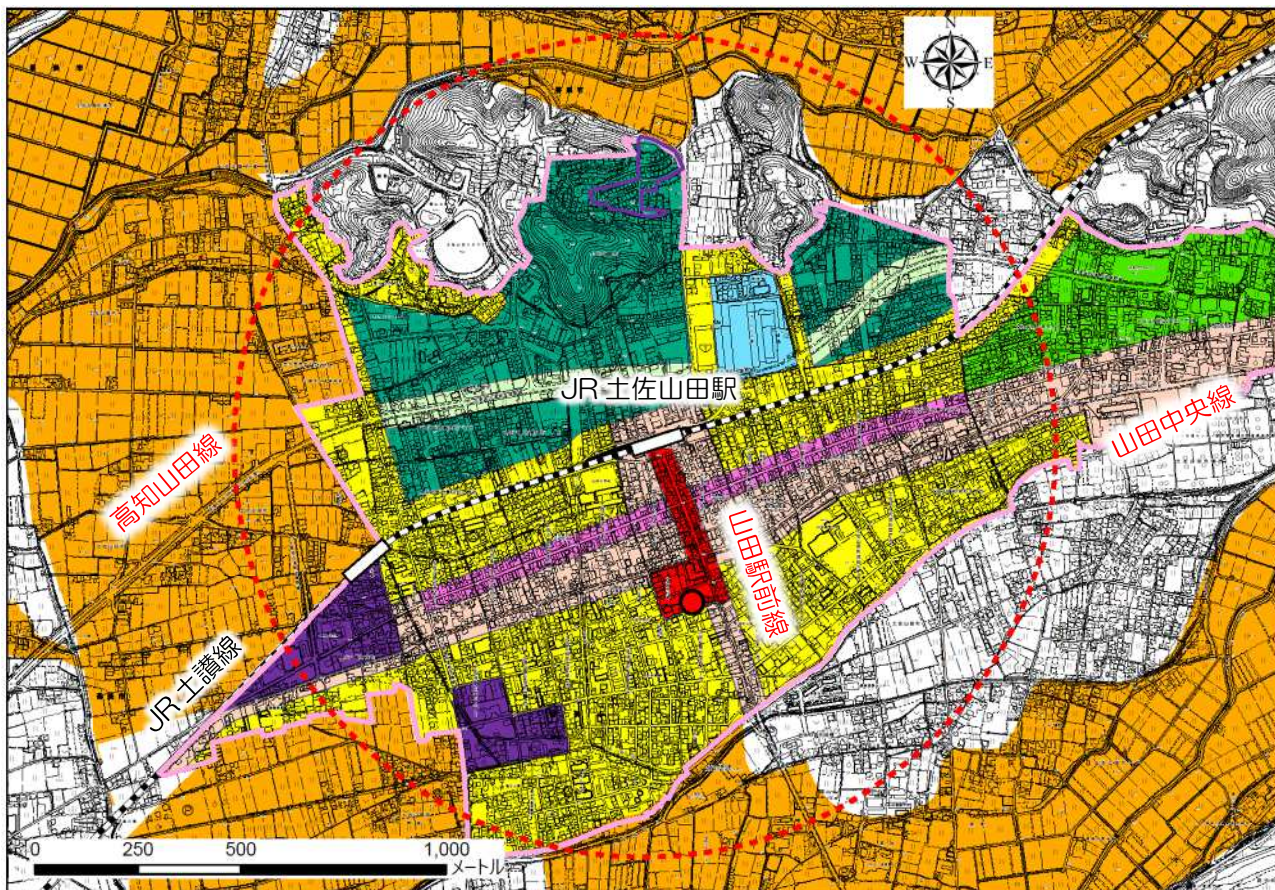


図 2-9.JR 土佐山田駅周辺の土地利用現況詳細図

(2)土地利用計画

都市拠点エリア内における土地利用計画については、区域内の約63%と大半が用途地域となっており、南北の縁辺部の一部は市街化調整区域になっています。また、西部では農振農用地が含まれています。

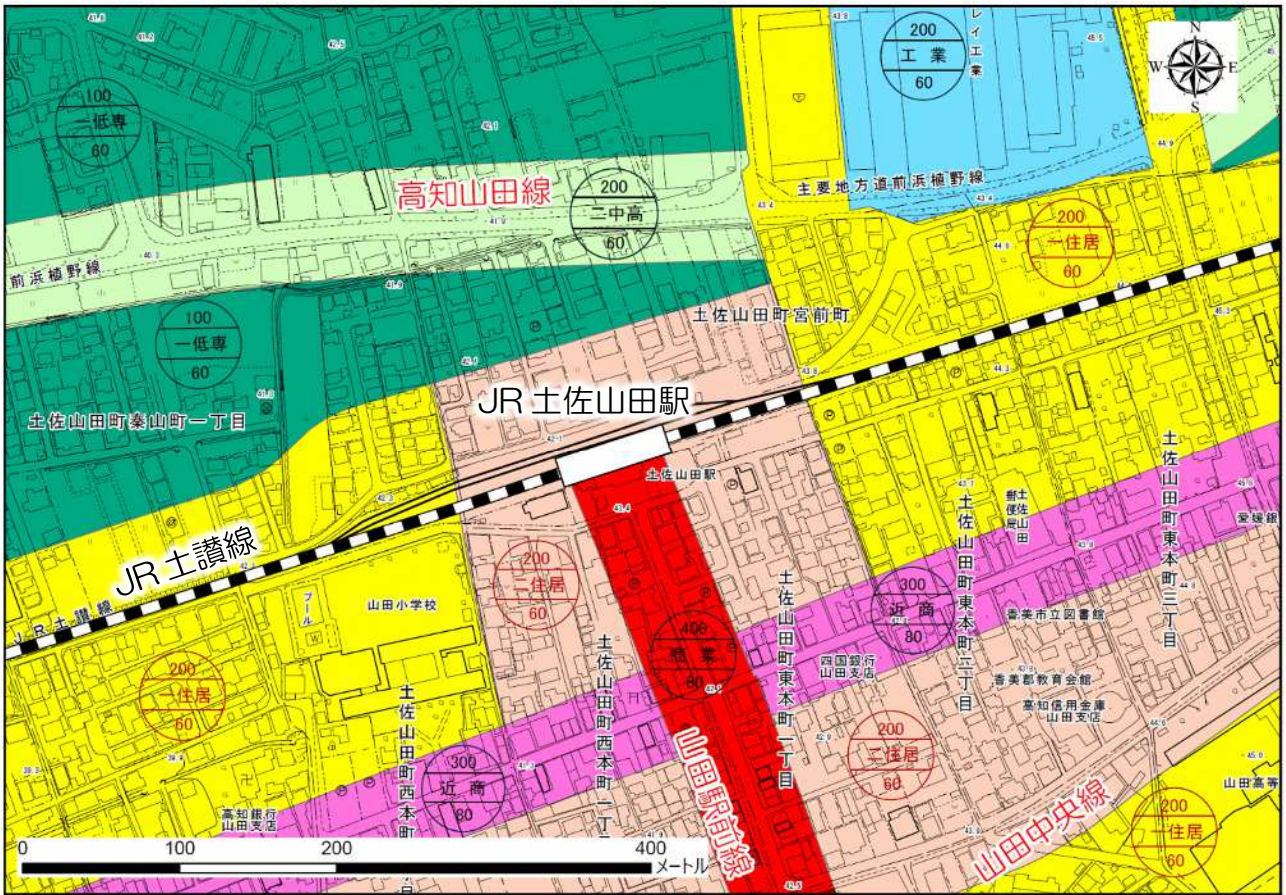
用途地域の種類としては、JR土佐山田駅から市役所に至る南北の幹線道路沿線等が商業地域に、商店街のある東西の市道沿線には近隣商業地域が指定されており、その南北には第一種住居地域など、住居系の用途が指定されています。また、北部の高知山田線沿線より北側を中心に、第一種低層住居専用地域など、低・中層の住居系用途が広く指定されています。



資料：香美市

凡例	
	鉄道（JR土讃線）
	鉄道駅
	市街化区域
	JR土佐山田駅から1km圏域
	農業振興地域（農用地区域）
用途地域	
	第一種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
	第一種住居地域
	第二種住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域
	工業地域
	地区計画
	市役所（本庁舎）

図 2-10.土地利用計画図



凡例	
	鉄道 (JR土讃線)
	鉄道駅
用途地域	
	第一種低層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
	第一種住居地域
	第二種住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	工業地域

図 2-11. JR 土佐山田駅周辺の土地利用計画詳細図

2-3. 建物利用現況

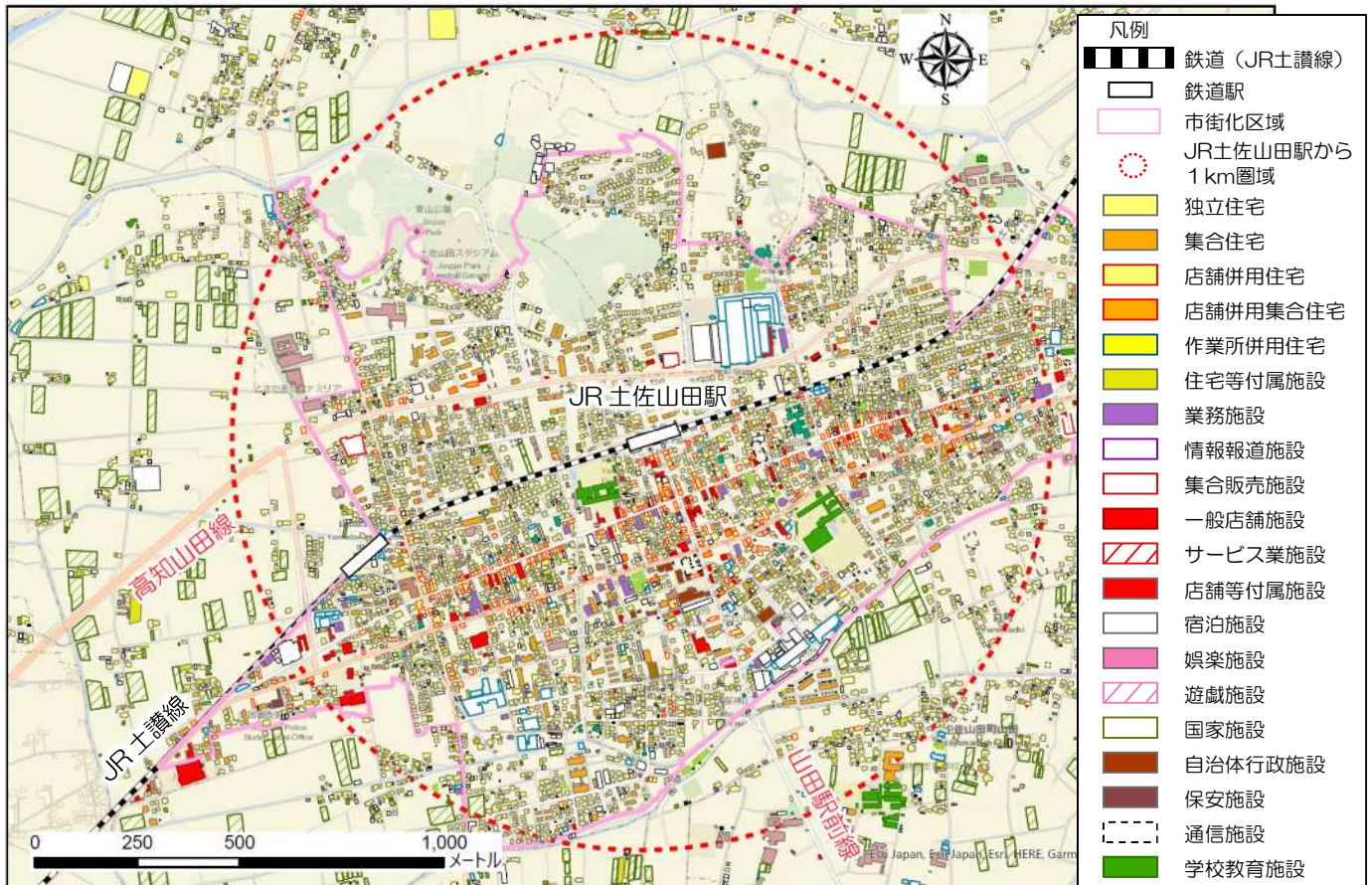
(1) 建物用途現況

都市拠点エリア内は独立住宅が多く、駅の北側においては、集合住宅も多くみられます。

また、商店街のある市道沿線に店舗併用住宅が多く、一般店舗施設、業務施設等が混在しています。

エリア内の独立住宅、店舗併用住宅、作業所併用住宅及び住宅等付属施設を合わせると約 5,000 棟で全体の約 72%を占めており、集合住宅及び店舗併用集合住宅は約 340 棟で約 5%となっています。

また、一般店舗施設、店舗等付属施設を合わせると約 150 棟で全体の約 2%、業務施設は 71 棟で約 1%となっています。



資料：令和3年3月都市計画基礎調査

図 2-12. 建物現況図

表 2-3. 建物棟数

用途	棟数(棟)	割合(%)	用途	棟数(棟)	割合(%)
独立住宅	3,773	54.6%	文化施設	24	0.3%
集合住宅	317	4.6%	宗教施設	25	0.4%
店舗併用住宅	327	4.7%	記念建設	1	0.0%
店舗併用集合住宅	19	0.3%	運動施設	5	0.1%
作業所併用住宅	34	0.5%	医療施設	31	0.4%
住宅等付属施設	862	12.5%	社会保護施設	35	0.5%
業務施設	71	1.0%	工場	109	1.6%
集合販売施設	2	0.0%	運輸倉庫施設	729	10.6%
一般店舗施設	112	1.6%	農林漁業用施設	138	2.0%
サービス業施設	1	0.0%	供給処理施設	6	0.1%
店舗等付属施設	34	0.5%	その他	148	2.1%
宿泊施設	1	0.0%	不明	48	0.7%
娯楽施設	1	0.0%	合計	6,906	100.0%
遊戯施設	4	0.1%			
国家施設	2	0.0%			
自治体行政施設	13	0.2%			
保安施設	1	0.0%			
通信施設	3	0.0%			
学校教育施設	26	0.4%			
各種教育施設	4	0.1%			

資料：令和3年3月都市計画基礎調査

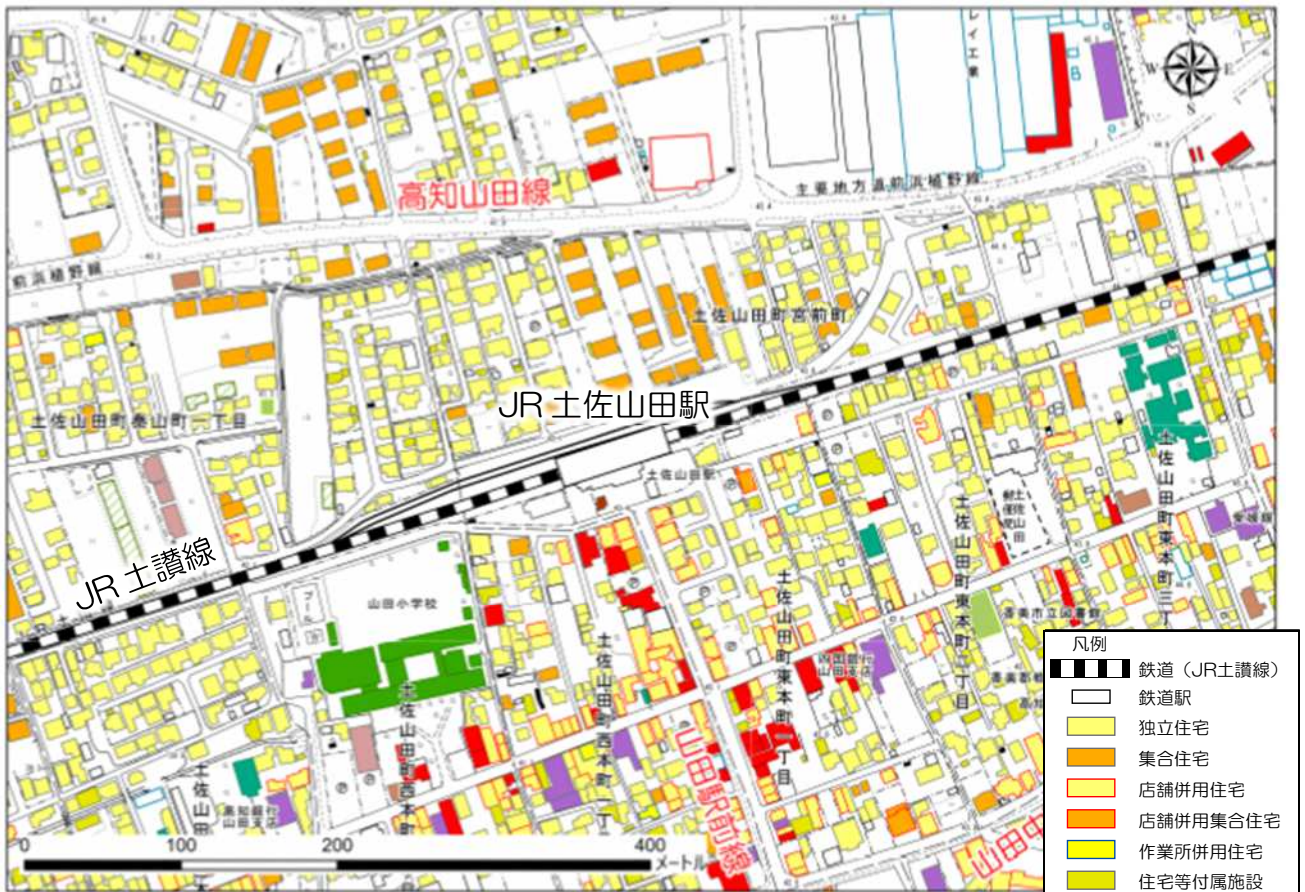


図 2-13. JR 土佐山田駅周辺の建物現況詳細図

凡例	
	鉄道 (JR土讃線)
	鉄道駅
	独立住宅
	集合住宅
	店舗併用住宅
	店舗併用集合住宅
	作業所併用住宅
	住宅等付属施設
	業務施設
	情報報道施設
	集合販売施設
	一般店舗施設
	サービス業施設
	店舗等付属施設
	宿泊施設
	娯楽施設
	遊戯施設
	国家施設
	自治体行政施設
	保安施設
	通信施設
	学校教育施設
	各種教育施設
	研究施設
	文化施設
	宗教施設
	記念建設
	運動施設
	医療施設
	保健施設
	社会保護施設
	工場
	供給処理施設
	運輸倉庫施設
	農林漁業用施設
	その他
	不明

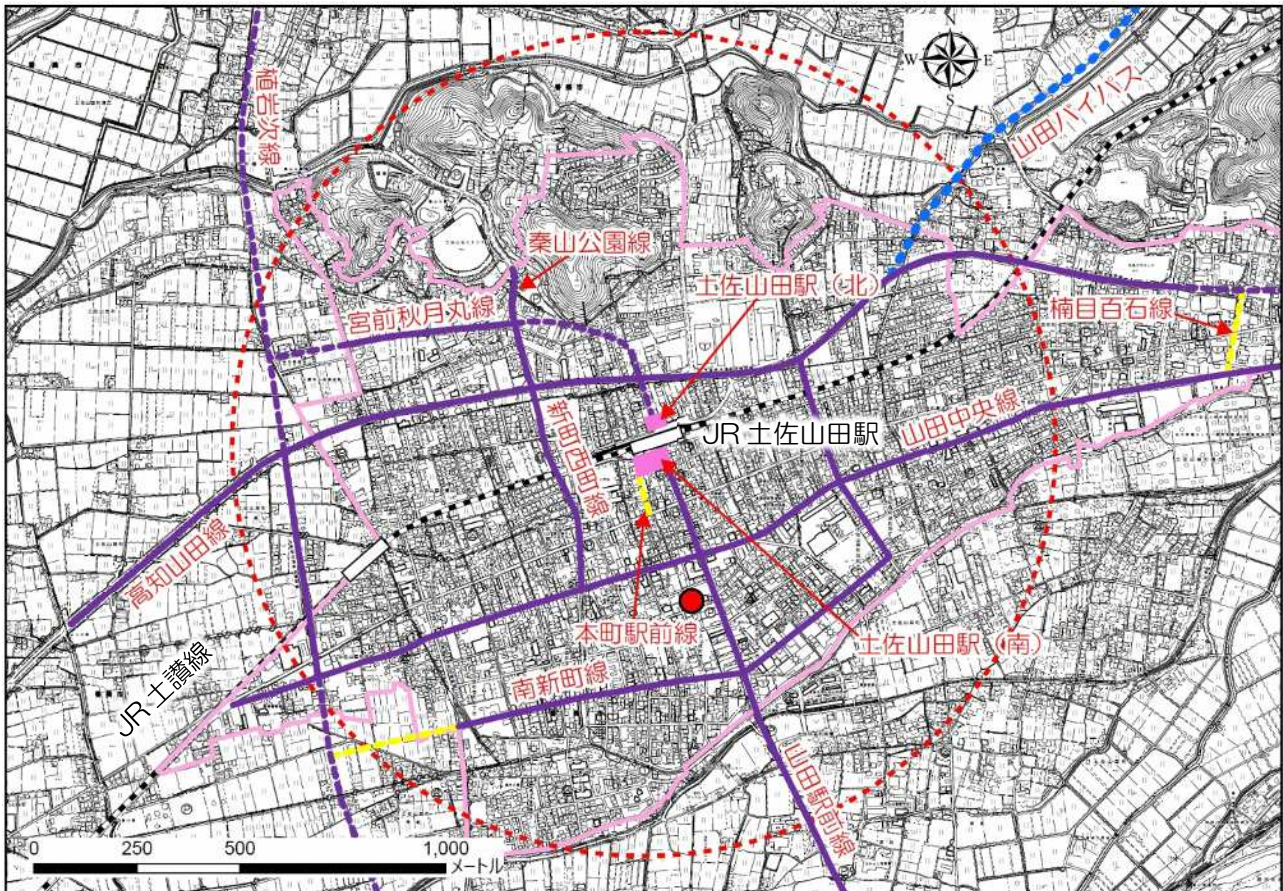
2-4. 都市計画施設

(1) 都市計画道路

都市計画道路は、山田駅前線をはじめ 10 路線が都市計画決定されており、整備済は 3 路線で、残る 7 路線の内、楠目百石線と本町駅前線は未着手となっており、完成・未整備の南新町線と合わせ 3 路線が、高知広域都市計画道路検討委員会において廃止候補路線となっています。

(2) 駅前広場

JR土佐山田駅の南北には、駅前広場が都市計画決定されており、この内、土佐山田駅（南）の 1,000 m²が供用開始されています。



凡例	
	鉄道（JR土讃線）
	鉄道駅
	市街化区域
	JR土佐山田駅から1km圏域
	都市計画道路（供用済）
	都市計画道路（未供用）
	都市計画道路（廃止候補路線）
	広域幹線道路（計画）
	駅前広場
	市役所（本庁舎）

図 2-14. 都市計画道路整備状況図

表 2-4.都市計画道路整備状況

番号	名称	種別	都市計画決定年月日	全体延長 (m)	香美市内延長 (m)	内供用済延長 (m)	整備率 (%)	備考
3・5・23	新町西町線	市	H25.1.30	500	500	500	100.0%	
3・3・89	高知山田線	県	H21.4.10	14,920	3,900	3,000	76.9%	
3・5・7	山田駅前線	県	S46.10.8	1,880	1,880	1,800	95.7%	
3・5・8	山田中央線	県	S46.10.8	3,380	3,380	3,380	100.0%	
3・5・9	植岩次線	県	S51.8.17	2,950	2,950	550	18.6%	
3・5・50	楠目百石線	町	S46.10.8	200	200	—	0.0%	廃止候補路線
3・5・85	泰山公園線	町	H8.2.13	310	310	310	100.0%	
3・5・86	宮前秋月丸線	町	H10.2.18	1,090	1,090	399	36.6%	
3・6・51	南新町線	町	S46.10.8	2,000	2,000	1,680	84.0%	廃止候補路線
3・6・52	本町駅前線	町	S46.10.8	100	100	—	0.0%	廃止候補路線

資料：香美市 令和6年3月31日現在

表 2-5.駅前広場整備状況

名称	計画面積 (㎡)	供用面積 (㎡)
土佐山田駅 (南)	3,800	1,000
土佐山田駅 (北)	1,800	—

資料：香美市 令和6年3月31日現在

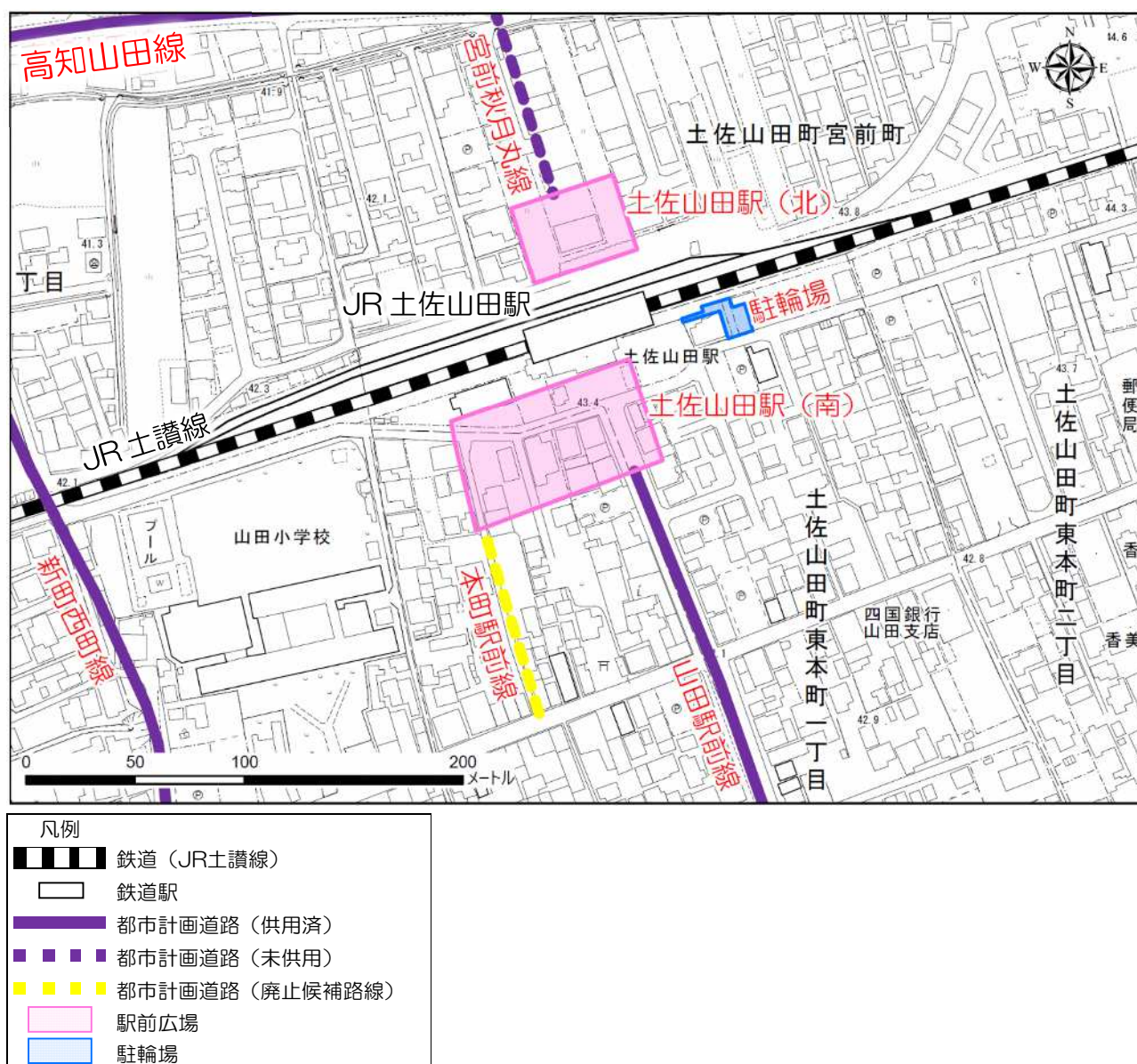


図 2-15.JR 土佐山田駅周辺の都市計画道路・駅前広場整備状況詳細図



凡例	
	鉄道 (JR土讃線)
	鉄道駅
	都市計画道路 (供用済)
	都市計画道路 (未供用)
	都市計画道路 (廃止候補路線)
	駅前広場
	駐輪場
道路幅員	
	12m以上
	8m~12m未満
	6m~8m未満
	4m~6m未満
	2m~4m未満
	2m未満

図 2-16.JR 土佐山田駅周辺の道路幅員状況詳細図

(3)公園

都市拠点エリア内には、公園面積約 86,000 m²の秦山公園をはじめ、20カ所の都市公園、開発公園等が整備または計画されており、一人当たりの公園等敷地の面積（緑地を含む）は約 8.3 m²となっており、市街地における住民一人当たりの都市公園面積の標準 5 m²/人*を上回っています。

※都市公園法運用指針 平成30年3月国土交通省都市局による

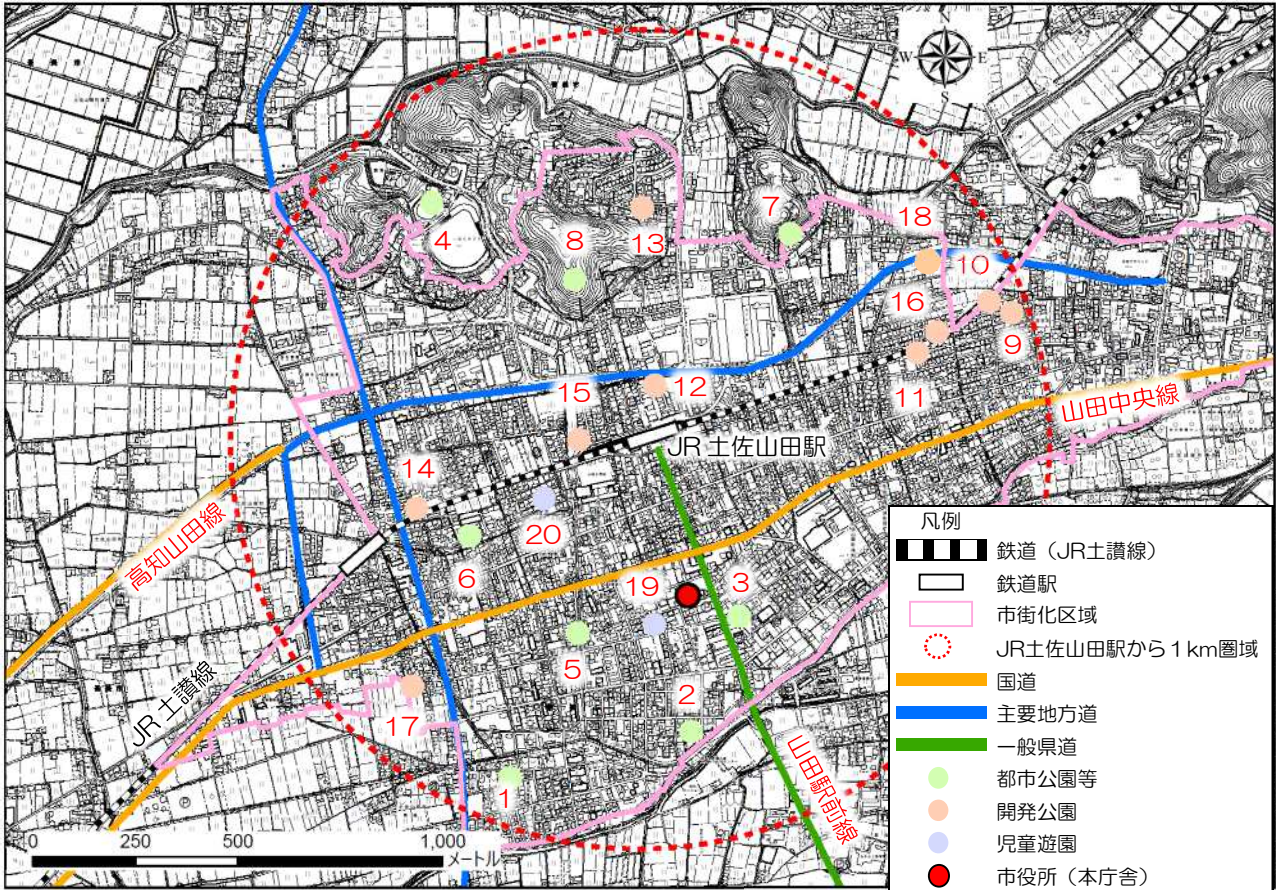


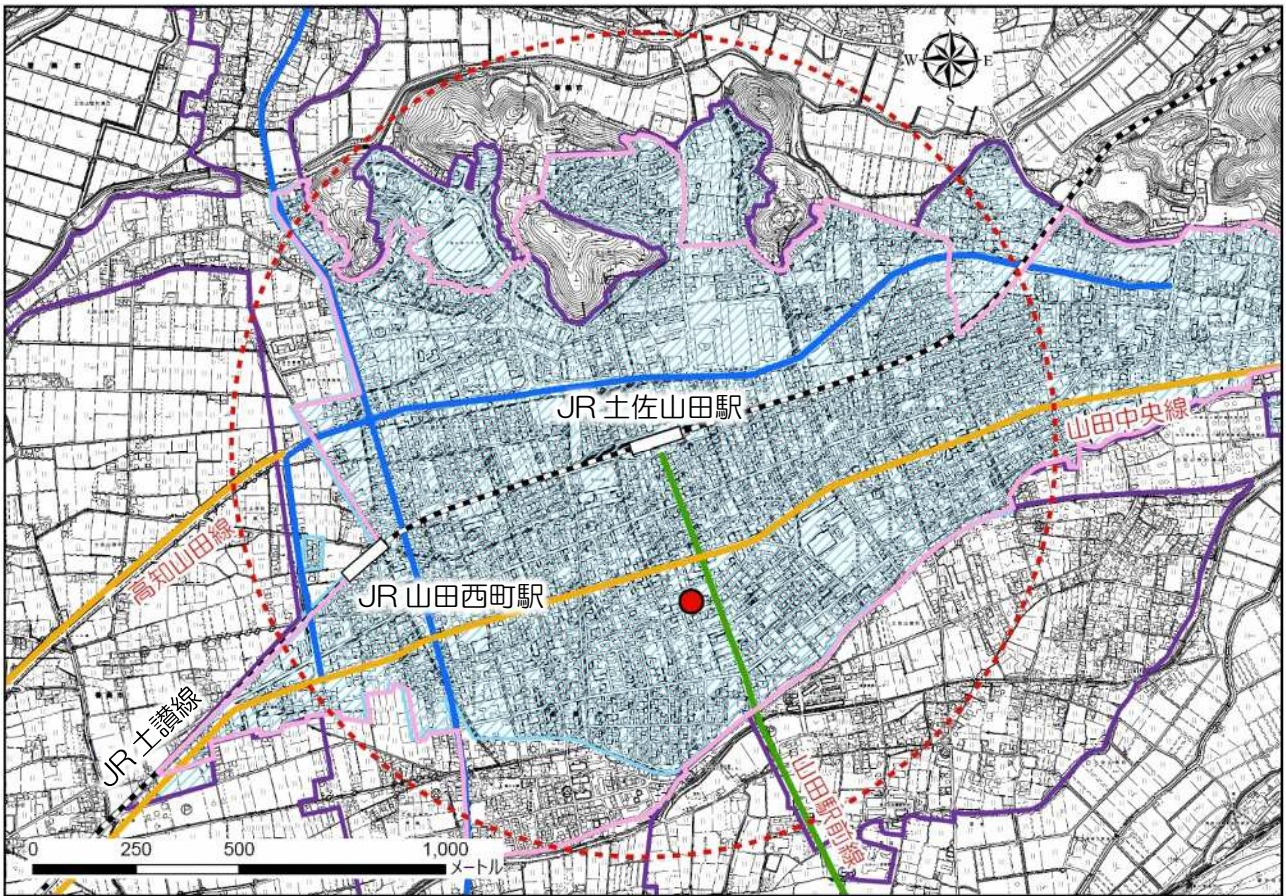
表 2-6.都市公園他一覧

区分	番号	名称	種別	公園面積	区分	番号	名称	種別	公園面積
都市公園等	1	黒土公園	街区公園	1,428	開発公園	9	開発公園①	緑地（公園）	189
	2	宝町公園	街区公園	1,676		10	開発公園②	緑地（公園）	72
	3	旭町公園	街区公園	1,361		11	開発公園③	緑地（公園）	134
	4	秦山公園	地区公園	86,011		12	開発公園④	公園	96
	5	宝町緑地	都市緑地	1,836		13	開発公園⑤	公園（調整池）	726
	6	西町公園	街区公園	—		14	開発公園⑥	公園（調整池）	195
	7	八王子公園	近隣公園	—		15	開発公園⑦	広場	146
	8	前山緑地	都市緑地	—		16	開発公園⑧	公園	132
児童遊園						17	開発公園⑨	公園	116
						18	開発公園⑩	公園	106
児童遊園						19	宝町児童遊園地	児童遊園地	1,400
						20	西町児童遊園地	児童遊園地	200

資料：香美市 令和6年3月31日現在

(4)下水道

都市拠点エリア内は、市街化区域内のほぼ全域が浦戸湾東部流域関連公共下水道事業の整備済み区域になっています。



資料：香美市

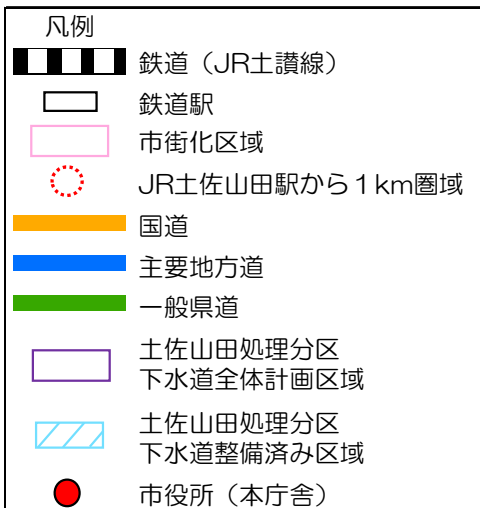


図 2-18.都市拠点エリア内の下水道の整備状況

2-5. 公共交通

(1) 公共交通

都市拠点エリア内には、JR土佐山田駅、JR山田西町駅があり、土佐山田駅(南)駅前広場には、民間路線バス山田駅～龍河洞線及び大橋線がアクセスし、市営路線バスでは不寒冬線、西又線、町田線、佐岡線、あけぼの街道線が連絡しています。また、市営エリア型デマンドバス、やまださくら号も連絡しています。

各バス路線は、区域内の主要な道路にバス停があり、バス停から半径 300m、鉄道駅から半径 800m の範囲外の区域とされる公共交通空白地は、ほぼありません。

なお、区域内には、3社のタクシー会社営業所があります。

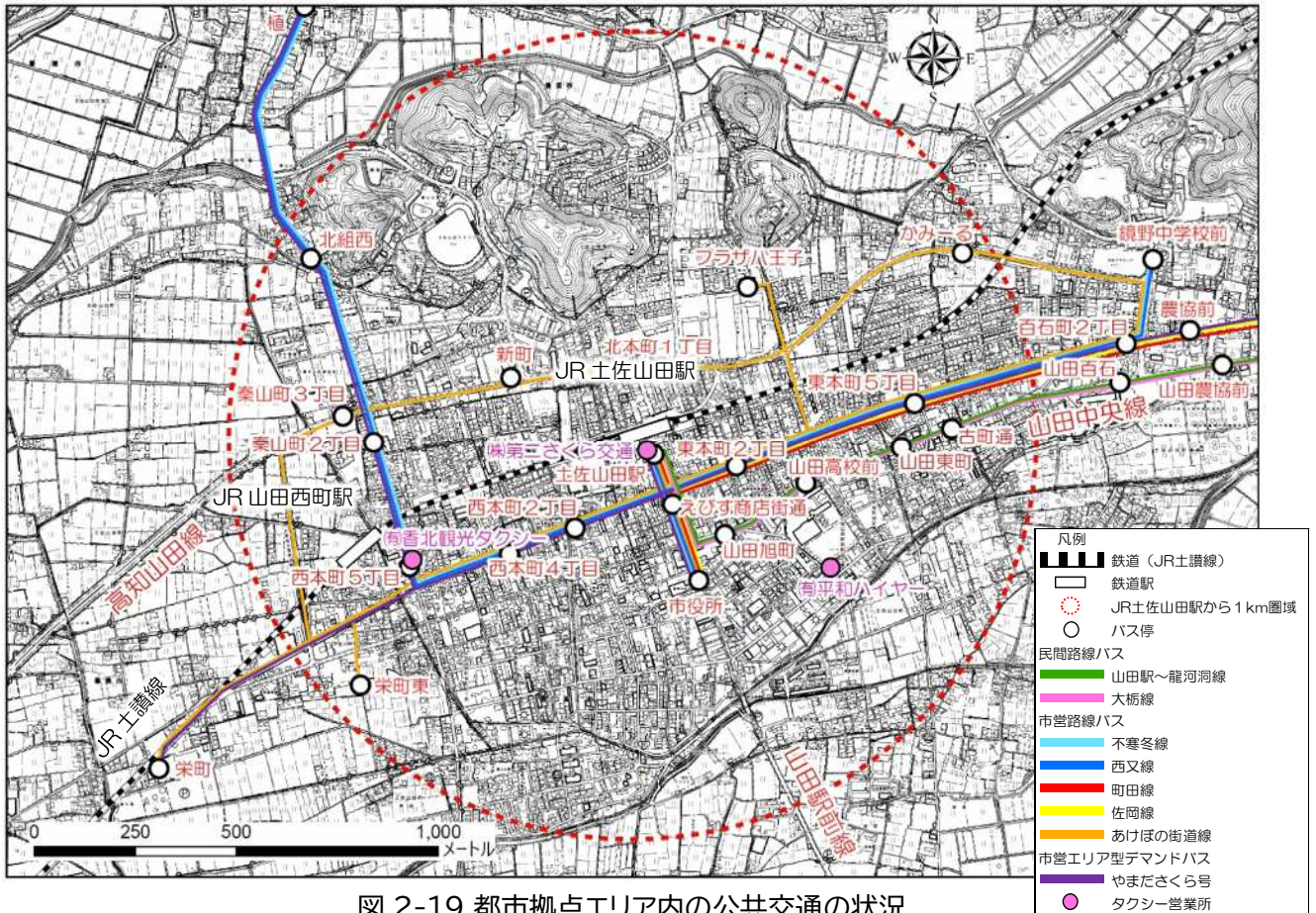


図 2-19.都市拠点エリア内の公共交通の状況

表 2-7.鉄道の状況(乗降客数推移)

(単位:人)

	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和5年 (2023年)
山田西町駅	192,720	195,640	184,690	159,576	168,630	175,930
土佐山田駅	697,880	698,610	678,900	535,824	554,800	588,380

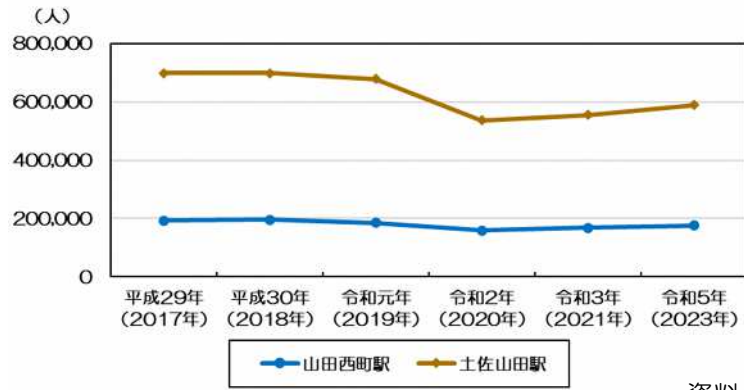
資料：四国旅客鉄道株式会社

表 2-8.鉄道の状況(2024年乗降客数内訳)

(単位:人/日)

	乗降客数	(内)定期利用者	(内)切符利用者
山田西町駅	478	326	152
土佐山田駅	1,648	1,176	472

資料：四国旅客鉄道株式会社



資料：四国旅客鉄道株式会社

図 2-20. 鉄道の状況(乗降客数)

表 2-9. バスの状況(駅前広場利用者数)

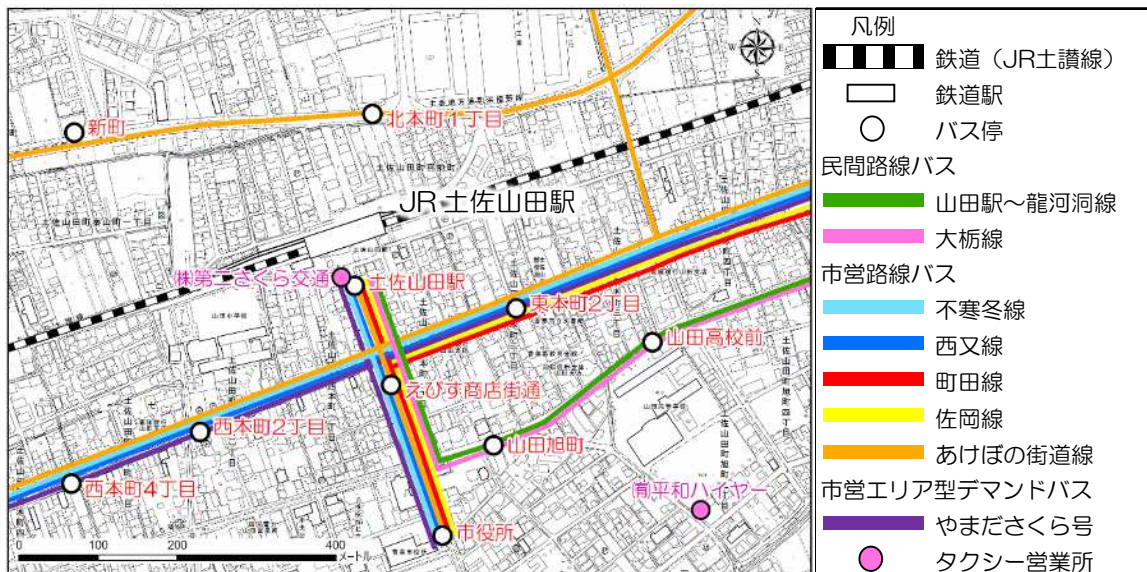
土佐山田駅の利用者数		令和3年度	
		乗客(人)	降客(人)
市営路線バス	不寒冬線	437	257
	西又線	267	194
	町田線	22	85
	佐岡線	148	416
市営エリア型デマンドバス	やまださくら号	10	14

資料：香美市

表 2-10. タクシーの状況

番号	事業者名	保有車両数(台)
1	(株)第二さくら交通	12
2	(有)平和ハイヤー	6
3	(有)香北観光タクシー	5

資料：香美市(令和5年4月1日現在)



資料：香美市(令和5年4月1日現在)

図 2-21. JR 土佐山田駅周辺の公共交通の状況詳細図

2-6. 都市機能

(1) 都市機能(公共施設)

市民利用が主となる公共施設として、行政系施設の本庁舎・ふれあい交流センター、市民文化系施設として中央公民館・山田地区公民館等、スポーツ・レクリエーション系施設として土佐山田グラウンド等、学校教育系施設として山田小学校等、公営住宅として中央1号団地等があり、これらは全て駅南側にあります。一方、駅北側には、社会教育系施設の図書館・美術館、スポーツ・レクリエーション系施設の土佐山田スタジアム、保健・福祉施設の地域福祉センター土佐山田等があります。全体として、駅南側に公共施設が集積しています。

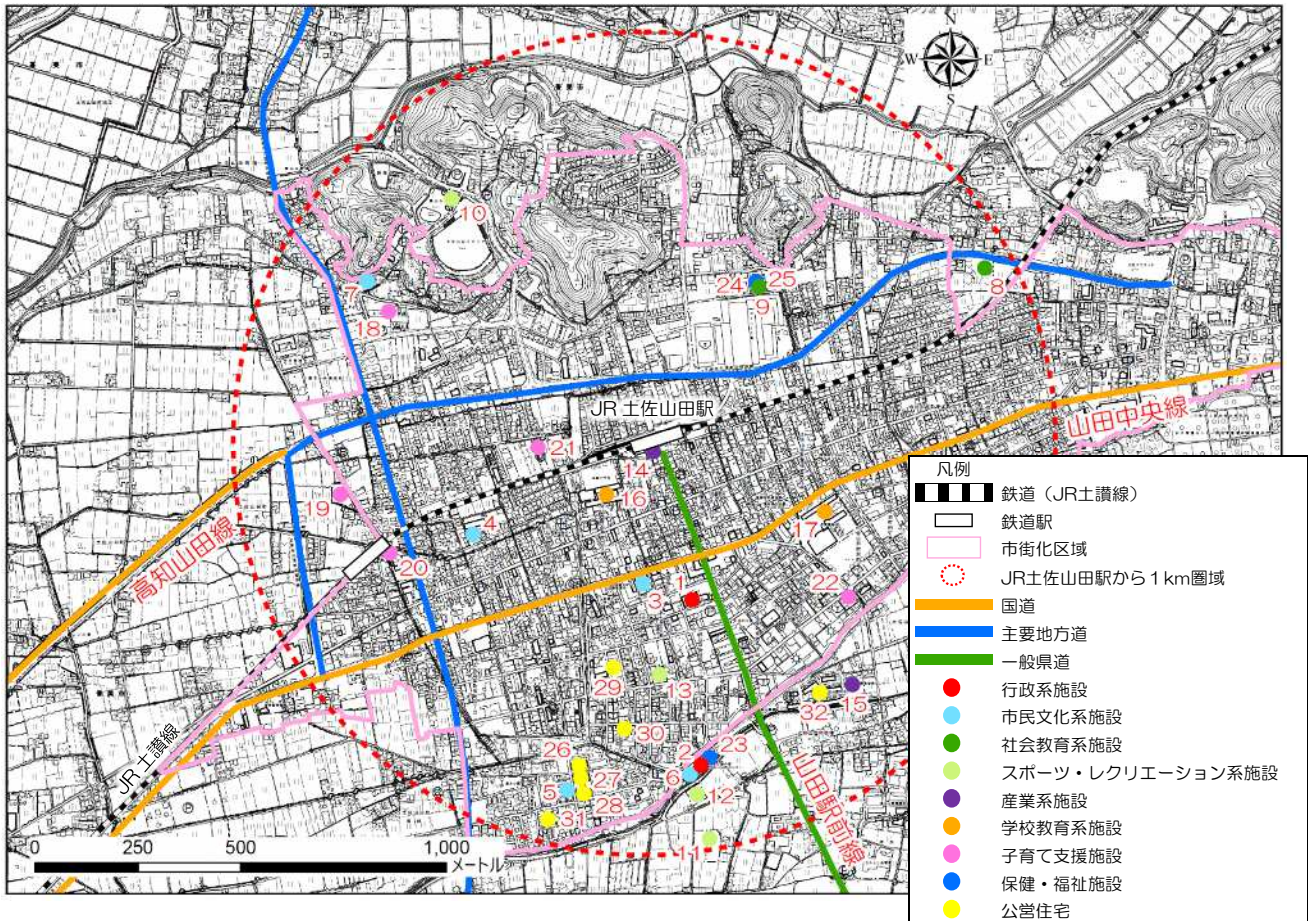


図 2-22. 都市拠点エリア内の都市機能配置図(公共施設)

表 2-11. 都市機能一覧(公共施設)

区分	番号	施設名	区分	番号	施設名
行政系施設	1	本庁舎	子育て支援施設	18	あけぼの保育園
	2	ふれあい交流センター		19	ひまわり保育園
市民文化系施設	3	中央公民館・山田地区公民館		20	三育ほっとハウス
	4	西町公民館		21	土佐山田幼稚園
	5	黒土集会所		22	第二土佐山田幼稚園
社会教育系施設	6	宝町集会所	保健・福祉施設	23	宝町地区老人憩いの家
	7	秦山ふれあいセンター		24	地域福祉センター土佐山田(プラザ八王子)
スポーツ・レクリエーション系施設	8	図書館	25	保健センター土佐山田(プラザ八王子)	
	9	美術館(プラザ八王子)	公営住宅	26	黒土2号団地A棟(市)
	10	土佐山田スタジアム		27	黒土2号団地B棟(市)
	11	土佐山田グラウンド		28	黒土2号団地C棟(市)
12	土佐山田テニスコート	29		中央1号団地(市)	
産業系施設	13	土佐山田体育館	30	ラ・メゾン桜(市)	
	14	香美市いんふおめーしょん	31	中央2号団地(市)	
学校教育系施設	15	農業振興センター	32	土佐山田団地(県)	
	16	山田小学校			
	17	山田高等学校			

資料：香美市公共施設等総合管理計画

(2)都市機能(日常生活サービス施設)

日常生活サービス施設であるスーパー等の商業施設、病院や各種診療科目のクリニック等の医療施設、郵便局をはじめとする金融機関が集積しており、いずれもあけぼの街道や商店街を通る市道、山田中央線、国道 195 号沿線において、路線沿いに立地しています。

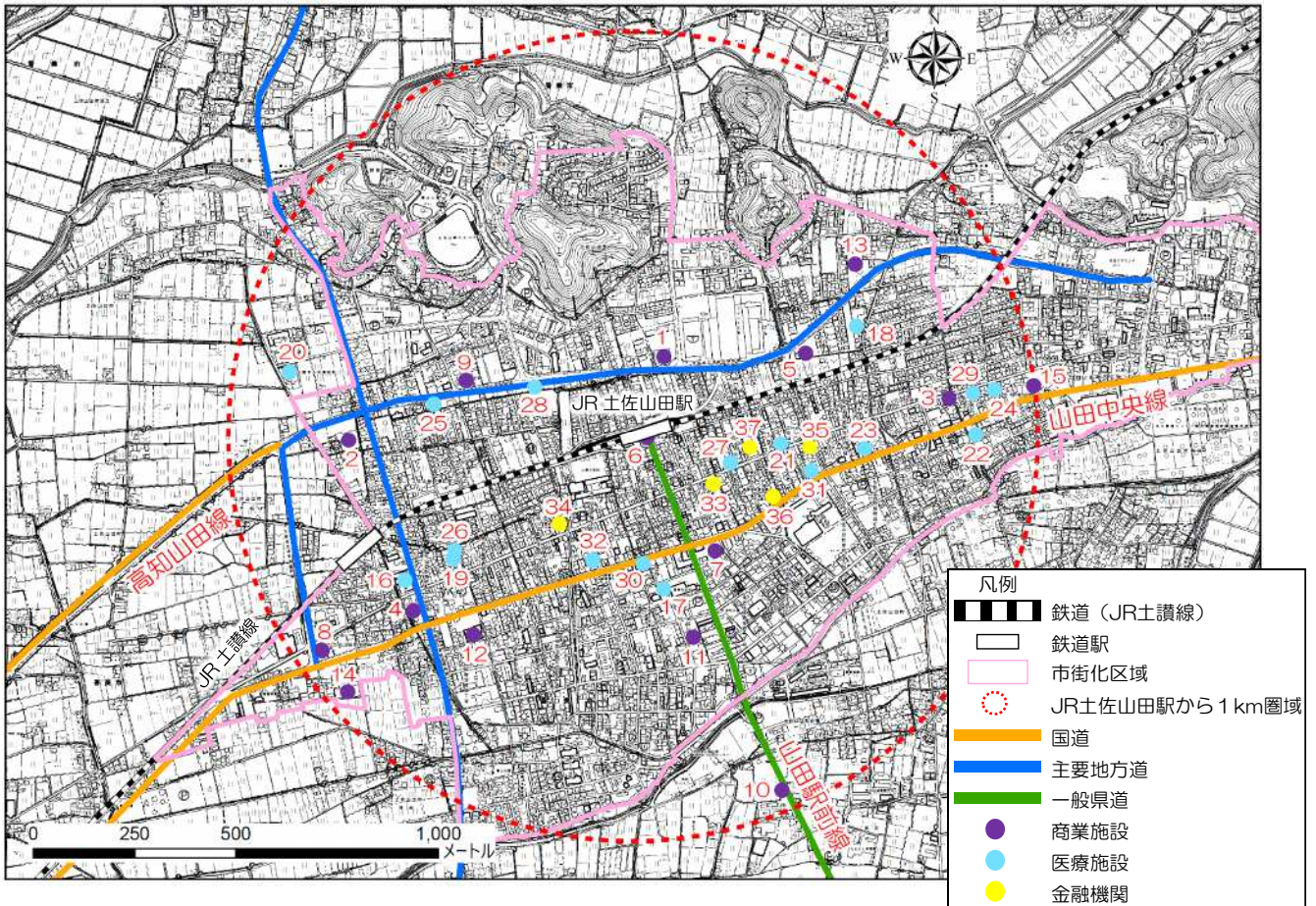


図 2-23.都市拠点エリア内の都市機能配置図(日常生活サービス施設)

表 2-12.都市機能一覧(日常生活サービス施設)

区分	番号	施設名	区分	番号	施設名
商業施設	1	業務用食品スーパーPROMART土佐山田店	医療施設	16	香長中央病院
	2	マルナカ(土佐山田店)		17	たにむら産婦人科
	3	山崎食料品店		18	さくら香美クリニック
	4	セブンイレブン(土佐山田町西本町店)		19	八井田医院耳鼻咽喉科
	5	セブンイレブン(香美八王子宮前店)		20	とさやまだクリニック
	6	セブンイレブン(Kiosk土佐山田駅)		21	佐野内科リハビリテーションクリニック
	7	ローソン(土佐山田町旭町店)		22	楠目循環器科内科・眼科
	8	ローソン(土佐山田町栄町)		23	坂本内科
	9	ファミリーマート(土佐山田新町丸店)		24	小松内科
	10	ライフショップエイコー		25	山本歯科医院
	11	くすりのレディ(土佐山田店)		26	八井田歯科医院
	12	ドラッグセイムス(土佐山田店)		27	竹本歯科診療所
	13	ドラッグセイムス(土佐山田北本町店)		28	あけぼの街道佐々木歯科医院
	14	ホームセンターマルニ(山田店)		29	小松歯科
	15	DAISO(土佐山田店)		30	かぎやまデンタルクリニック
金融機関			31	山下歯科	
			32	宇賀歯科	
			33	四国銀行(山田支店)	
			34	高知銀行(山田支店)	
			35	愛媛銀行(山田支店)	
			36	高知信用金庫(山田かみ支店)	
			37	土佐山田郵便局	

資料：香美市地域公共交通計画

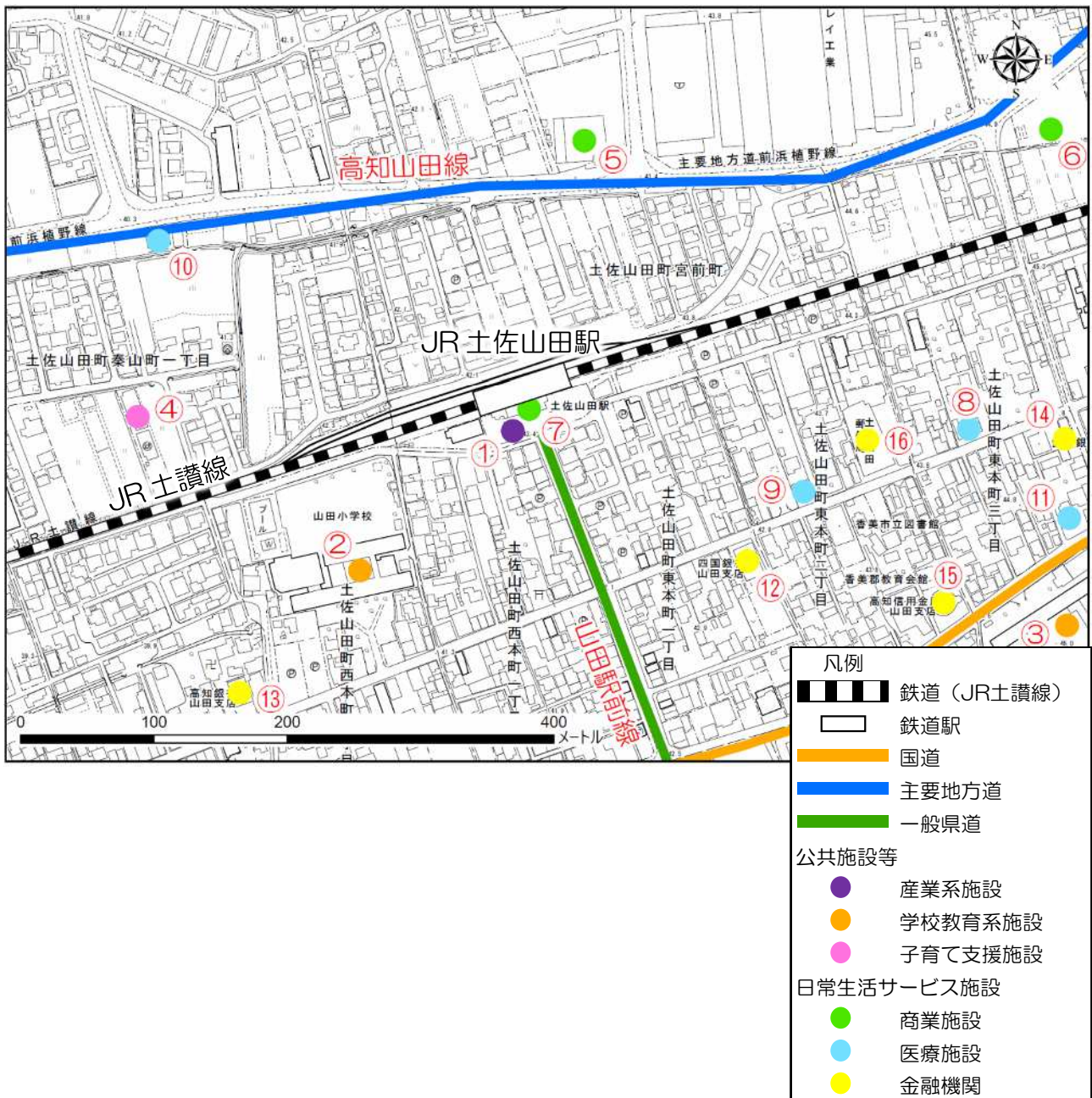


図 2-24.JR 土佐山田駅周辺の都市機能配置図(公共施設+日常生活サービス施設)

表 2-13.JR 土佐山田駅周辺の都市機能一覧(公共施設+日常生活サービス施設)

区分	番号	施設名	区分	番号	施設名
産業系施設	①	香美市いんふおめーしょん	医療施設	⑧	佐野内科リハビリテーションクリニック
学校教育系施設	②	山田小学校		⑨	竹本歯科診療所
	③	山田高等学校		⑩	あけぼの街道佐々木歯科医院
子育て支援施設	④	土佐山田幼稚園	⑪	山下歯科	
商業施設	⑤	業務用食品スーパーPROMART土佐山田店	金融機関	⑫	四国銀行(山田支店)
	⑥	セブンイレブン(香美八王子宮前店)		⑬	高知銀行(山田支店)
	⑦	セブンイレブン(Kiosk土佐山田駅)		⑭	愛媛銀行(山田支店)
				⑮	高知信用金庫(山田かみ支店)
			⑯	高知信用金庫(山田かみ支店)	
			⑰	土佐山田郵便局	

資料：香美市地域公共交通計画

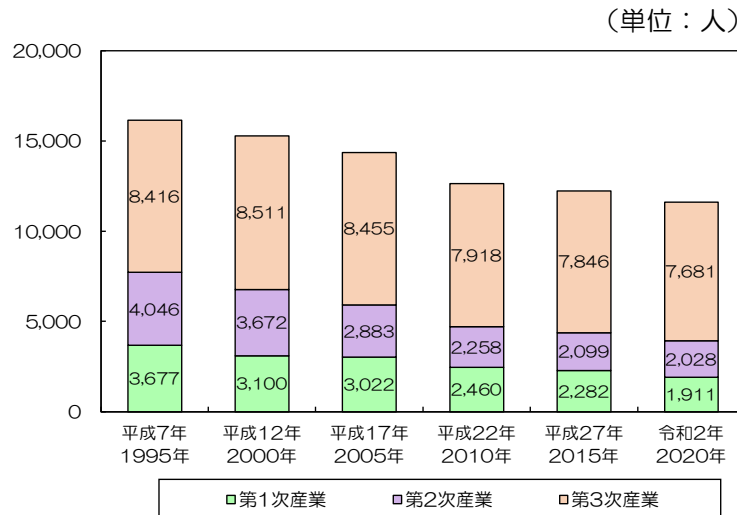
2-7. 産業・交流

(1) 就業人口

香美市の就業人口の総数は、令和2年（2020年）は、11,620人で、平成7年（1995年）の16,139人に対し、約72%に減少しています。

産業大分類別人口は、第1次産業が1,911人（16.5%）、第2次産業が2,028人（17.5%）、第3次産業が7,681人（66.1%）となっています。

地域別にみると、土佐山田町で、第3次産業の割合が非常に高くなっています。



出典：国勢調査

図 2-25. 産業大分類別人口

表 2-14. 産業大分類別人口

（単位：人、%）

		平成7年 1995年	平成12年 2000年	平成17年 2005年	平成22年 2010年	平成27年 2015年	令和2年 2020年
第1次産業	就業者数	3,677	3,100	3,022	2,460	2,282	1,911
	構成比	(22.8)	(20.3)	(21.0)	(19.5)	(18.7)	(16.5)
第2次産業	就業者数	4,046	3,672	2,883	2,258	2,099	2,028
	構成比	(25.1)	(24.0)	(20.1)	(17.9)	(17.2)	(17.5)
第3次産業	就業者数	8,416	8,511	8,455	7,918	7,846	7,681
	構成比	(52.2)	(55.7)	(58.9)	(62.7)	(64.2)	(66.1)
合 計	就業者数	16,139	15,283	14,360	12,636	12,227	11,620
	構成比	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

出典：国勢調査

※合計に「分類不能の産業」に従事している人は含まれていない。

表 2-15. 地域別産業大分類別人口

		土佐山田町	香北町	物部町
第1次産業	就業者数	1,238	488	185
	構成比	(13.5)	(26.0)	(31.3)
第2次産業	就業者数	1,564	350	114
	構成比	(17.1)	(18.7)	(19.3)
第3次産業	就業者数	6,353	1,036	292
	構成比	(69.4)	(55.3)	(49.4)
合 計	就業者数	9,155	1,874	591
	構成比	(100.0)	(100.0)	(100.0)

出典：令和2年国勢調査

※合計に「分類不能の産業」に従事している人は含まれていない。

(2)通勤・通学

就業者・通学者の状況をみると、香美市に居住する就業者・通学者の40.6%にあたる5,521人が、香美市以外の市町村に通勤・通学しています。

その内、高知市が最も多く2,488人、次いで南国市が1,675人となっています。

一方、香美市で働く就業者・通学者の35.9%にあたる4,535人が、香美市以外の市町村から通勤・通学しています。

その内、高知市が最も多く1,490人、次いで南国市が1,221人となっています。

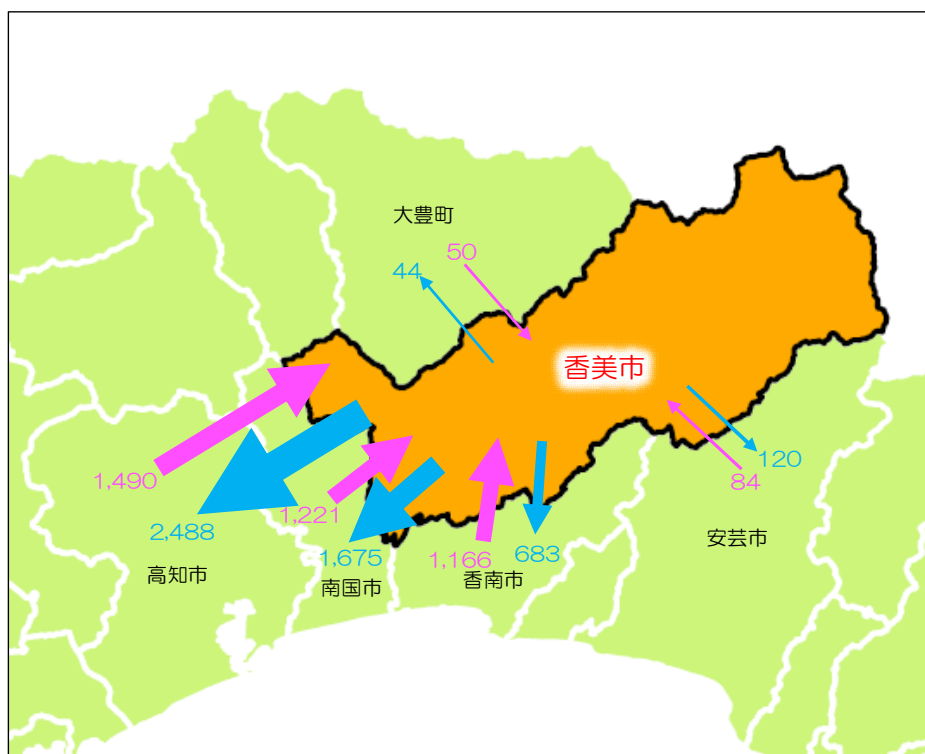
香美市に居住する就業者・通学者に対して、香美市で働く就業者及び香美市に通学する通学者の比率をみると92.8%となっており、流出が多い状態を示しています。

表 2-16.通勤・通学者の状況

(単位：人)

	通勤・通学						通勤・通学者比率 (A/B)
	流入 (A)	市外の流入 構成比	順位	流出 (B)	市外の流出 構成比	順位	
合計	12,624	100.0%		13,610	100.0%		92.8%
香美市内で通勤・通学	8,089	64.1%		8,089	59.4%		
香美市外	4,535	35.9%		5,521	40.6%		
高知市	1,490	32.9%	1	2,488	45.1%	1	
南国市	1,221	26.9%	2	1,675	30.3%	2	
香南市	1,166	25.7%	3	683	12.4%	3	
安芸市	84	1.9%	4	120	2.2%	4	

資料：令和2年国勢調査



出典：令和2年国勢調査

図 2-26.通勤・通学者の状況

(3)移動交通手段(通勤・通学)

香美市内の通勤・通学者の移動手段は自家用車が最も多く 7,733 人 (67.3%) となっています。次いで自転車 1,569 人 (13.7%)、徒歩のみ 1,029 人 (9.0%)、オートバイ 690 人 (6.0%)、鉄道・電車 579 人 (5.0%)、乗合バス 159 人 (1.4%) となっています。

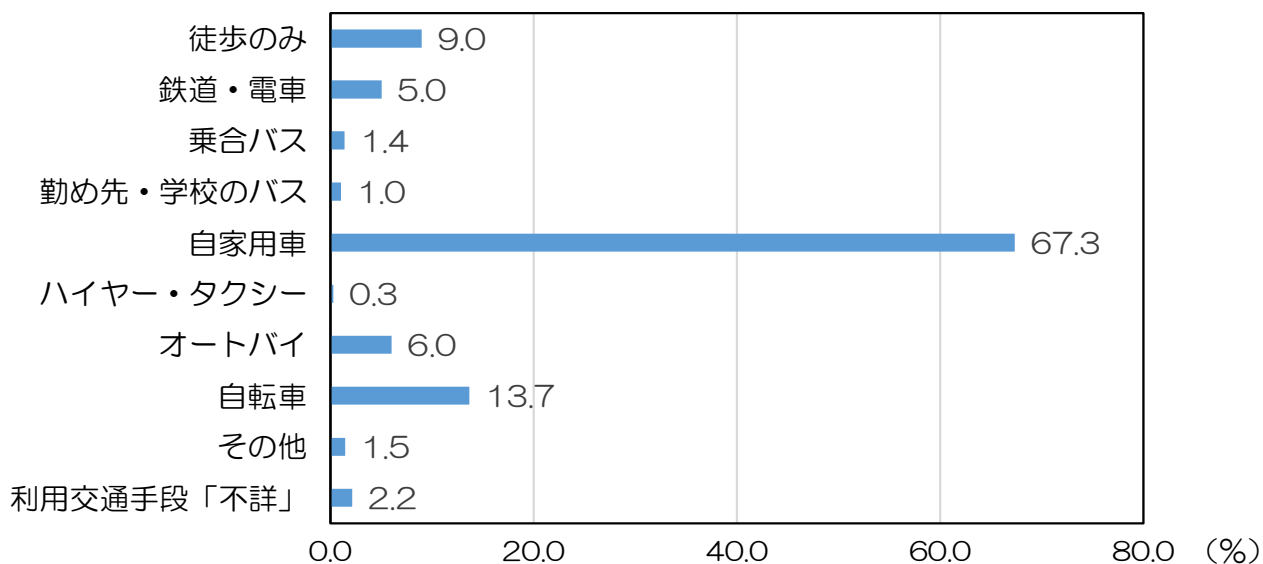
表 2-17.移動交通手段(通勤・通学)

(単位：人、%)

項目	自宅外の自市区町村 で従業・通学	他市区町村 で従業・通学	従業地・通学地 「不詳」	合計	割合 (%)
総数	5,967	5,331	190	11,488	
徒歩のみ	1,007	17	5	1,029	9.0
鉄道・電車	44	532	3	579	5.0
乗合バス	123	36	-	159	1.4
勤め先・学校のバス	56	62	1	119	1.0
自家用車	3,265	4,432	36	7,733	67.3
ハイヤー・タクシー	29	6	-	35	0.3
オートバイ	449	238	3	690	6.0
自転車	1,217	350	2	1,569	13.7
その他	84	81	2	167	1.5
利用交通手段「不詳」	82	26	139	247	2.2

資料：令和2年国勢調査

※通勤、通学は 15 歳以上。利用交通手段については、複数回答のため「総数」とは一致しない。



資料：令和2年国勢調査

※通勤、通学は 15 歳以上。利用交通手段については、複数回答のため「総数」とは一致しない。

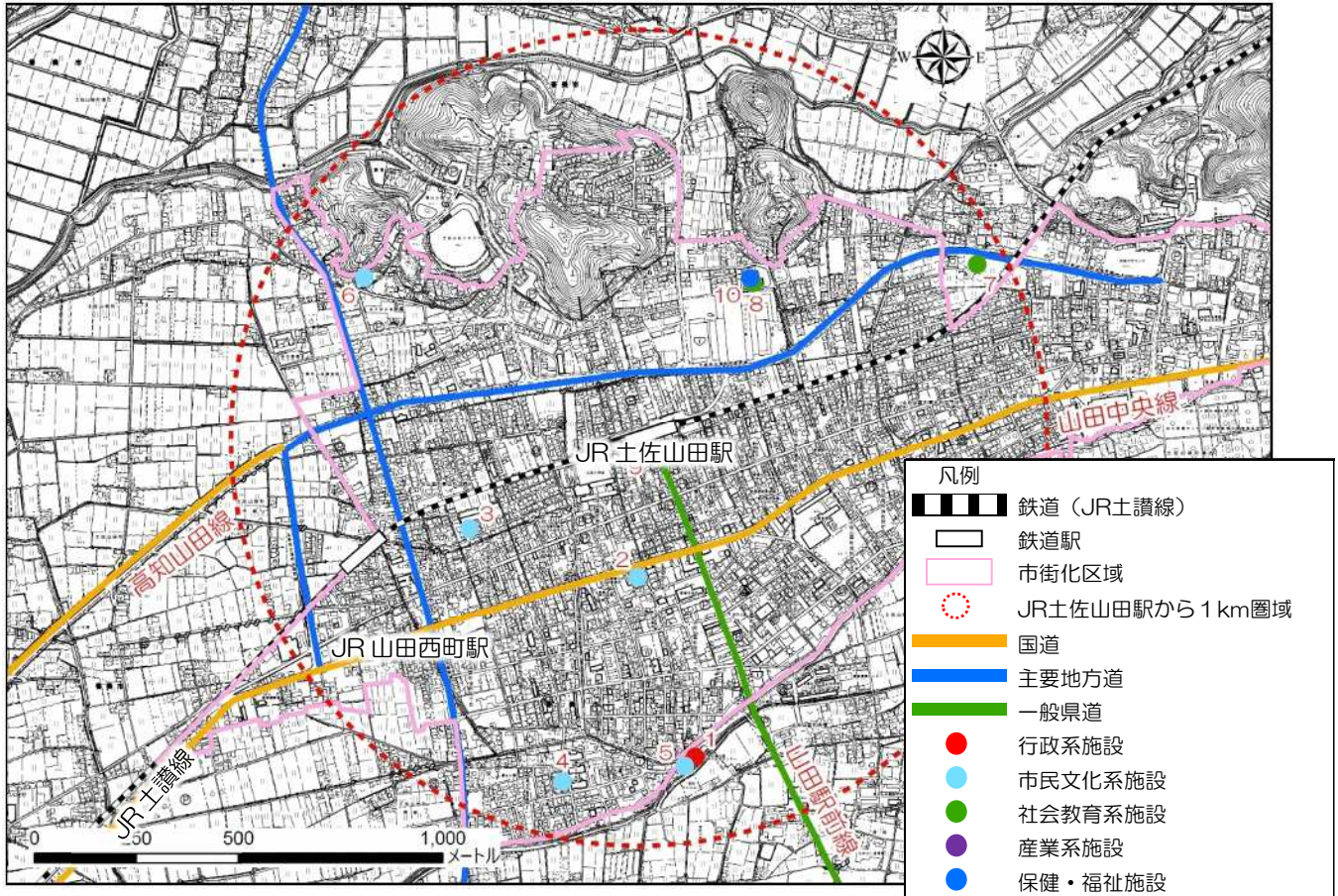
図 2-27.移動交通手段(通勤・通学)

(4)交流施設

区域内には、市民の学習、集会の場である中央公民館や会議室等のある「ふれあい交流センター」が立地しており、地域住民の交流の場となる集会所等が各所にあります。

また、社会教育系施設として、講演会や催し物等にも利用可能な図書館や美術館があります。

一方、駅前には観光案内施設の「香美市いんふおめーしょん」がありますが、イベントや大規模な集会等に活用可能な交流施設はありません。



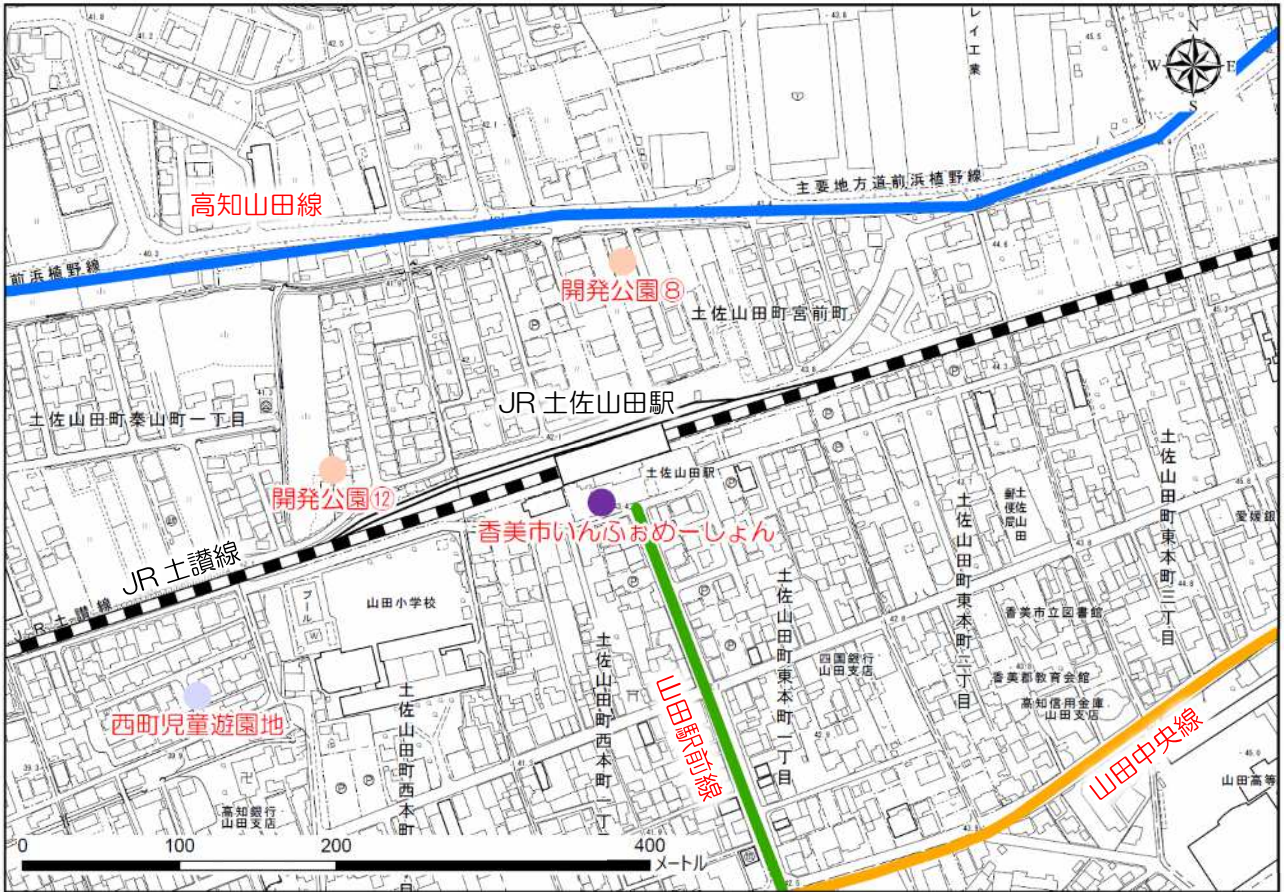
資料：香美市公共施設等総合管理計画

図 2-28.都市拠点エリア内の交流施設の配置図

表 2-18.交流施設一覧

区分	番号	施設名
行政系施設	1	ふれあい交流センター
市民文化系施設	2	中央公民館・山田地区公民館
	3	西町公民館
	4	黒土集会所
	5	宝町集会所
	6	秦山ふれあいセンター
社会教育系施設	7	図書館
	8	美術館（プラザ八王子）
産業系施設	9	香美市いんふおめーしょん
保健・福祉施設	10	地域福祉センター土佐山田（プラザ八王子）

資料：香美市公共施設等総合管理計画



凡例	
	鉄道（JR土讃線）
	鉄道駅
	国道
	主要地方道
	一般県道
公園	
	開発公園
	児童遊園
交流施設	
	産業系施設

図 2-29. JR 土佐山田駅周辺の公園及び交流施設

3. 上位計画・関連計画等の整理

3-1. 香美市まちづくり計画(改訂:令和2年9月)

(1)計画の概要

旧土佐山田町、旧香北町、旧物部村の合併後における速やかな一体化と魅力ある地域づくりを促進し、地域全体の均衡ある発展及び住民福祉の向上を図るために基本方針及びこれに基づく主要施策等を定めた計画で、諸施策のより詳細かつ具体的内容については、新市において策定する振興計画の「基本構想」「基本計画」に引き継ぐものとしています。

(2)計画におけるまちづくりの考え方

【基本理念】

「輝き・やすらぎ・賑わいをみんなで築くまちづくり」

【基本目標】

- 輝きを守る～中山間地域の維持・保全と環境対策～
- やすらぎの中で暮らす～地域の誰もが住み良いまちづくり～
- 賑わいを保つ～地域全体の連携による産業振興～

【基本方針】

- みどりが息づき、安全で快適な生活環境を育むまちづくり
- とともに支えあい、いきいきとした暮らしを育むまちづくり
- 豊かな文化と交流を育むまちづくり
- 地域に根ざした産業を育むまちづくり
- 行財政の効率化とまちづくりの推進体制

(3)基本構想における関連施策の内容

- 「まち」の交流拠点の形成
JR土佐山田駅周辺については、「まち」の交流拠点と位置づけており、交通や商業、文化、交流機能などの一層の充実を図るため、宅地や住宅等の円滑な供給を促すとともに、都市基盤施設の整備やJR土佐山田駅南側の有効活用方策の検討を推進します。

「推進をめざす事業の概要」

- JR土佐山田駅南側の有効活用方策の検討等

3-2. 第2次香美市振興計画(改訂:平成 29 年3月)

(1)計画の概要

第2次香美市振興計画は、本市におけるまちづくりの最上位に位置づけられる計画であり、「香美市のまちづくりを共有する最上位の手引書」として、今後のまちづくりの指針となるものです。

●基本構想

計画期間：平成 29 年度から令和 8 年度

●基本計画

計画期間前期：平成 29 年度から令和 3 年度

計画期間後期：令和 4 年度から令和 8 年度

(2)計画におけるまちづくりの考え方

まちづくりの方向性

- 地域の良さを大切にするまちづくり
- みんなが元気に暮らせるまちづくり
- みんなで共に進めるまちづくり



まちづくりの基本理念

「輝き・やすらぎ・賑わいをみんなで築くまちづくり」

将来都市像

「美しく豊かな自然に生まれ、共に支えあう進化する自然共生文化都市・香美市」



基本方針

- 基本方針 1 まちのかたちを創る
- 基本方針 2 みどりを保つ
- 基本方針 3 やすらぎを守る

- 基本方針 4 賑わいを興す
- 基本方針 5 未来を拓く
- 基本方針 6 みんなで築く

(3)基本構想における関連施策の内容

○ 現状と課題

本市の将来都市像の実現に向けては、JR土佐山田駅とその周辺の交通ターミナル機能の向上や、円滑な交通環境づくりに努めるとともに、JR土佐山田駅周辺を賑わいのある交流拠点として整備し、その賑わいを商店街や線路を挟んだ南北の市街地にまで広げるための工夫と努力が必要です。

○ 土佐山田町の市街地の整備

JR土佐山田駅周辺を、本市の玄関口機能を担う、賑わいのある交流拠点として整備するとともに、香美市いんふおめーしょんを活用した情報発信に努めます。

土佐山田町の市街地は、本市の表玄関として、商業やサービス業への支援事業を行うとともに、観光・歴史・文化・交流機能等の充実を図りながら、シェアオフィス、IT 関連や高齢者福祉等、新事業の立地等も視野に整備を進めます。

また、市街化区域では、都市基盤の整備を進め、求心力の向上を図ります。

○ 交通ターミナルの整備と活用

JR土佐山田駅とその周辺は、列車とバス・タクシー等の円滑な乗換え環境を整備するとともに、市民や観光客の行き交う賑わいのある交流拠点として整備しながら、地域資源を活用した賑わいのある市街地整備につなげます。

○ 本市のシンボルとなるイメージ景観の整備

JR土佐山田駅周辺は本市の玄関口として位置づけ、香美市らしい景観形成を図る等、高品位な都市の顔づくりを進めます。

○ 高齢者等にやさしい商店街・買い物環境形成

商店街のユニバーサルデザイン化、宅配、移動商店、日中を過ごす居場所づくり、健康づくりや自立生活支援等、高齢化先進地の商店街モデルとしての様々な取組を支援します。

3-3. 香美市人口ビジョン、第2期香美市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(人口ビジョン策定:平成27年9月、まち・ひと・しごと創生総合戦略改定:令和7年3月)

(1) 計画の概要

人口減少、少子高齢化への対応を進めていくために、「しごとの創生」「ひとの創生」「まちの創生」の視点に基づく取組みが求められる中、本市の人口動態を踏まえ将来人口を推定し、目標人口を定めた『香美市人口ビジョン』を策定するとともに、実効性のある地方創生の取組を進めるために、市の人口動向や産業実態等を踏まえ、人口の将来展望を実現するための必要な政策目標・施策を示す『香美市まち・ひと・しごと創生総合戦略』を策定する。

(2) 計画におけるまちづくりの考え方

『香美市人口ビジョン』における本市の将来目標人口

令和42年(2060年)約19,400人

基本目標

基本目標1 地域に根差した産業を振興し、安定した雇用を創出する

基本目標2 香美市への新しいひとの流れをつくる

基本目標3 子どもを産み育てやすい環境をつくり、若い世代の結婚・妊娠・出産の希望をかなえる

基本目標4 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

(3) 基本構想における関連施策の内容

○ 中心商店街の活性化(アクションプラン)

糸びす商店街を中心とした商店街の活性化に向けて、官民一体となって取り組んでいく。

○ 子ども・子育て支援の充実

地域子育て支援拠点の充実。

○ あったかふれあいセンターの機能強化

地域住民の誰もが気軽に集い交流し、お互いに見守り支え合うことができる拠点の機能を強化。

3-4. 香美市都市計画マスタープラン(策定:令和2年10月)

(1)計画の概要

「都市計画マスタープラン」は、将来の都市づくりの指針となるもので、全体構想として、都市の将来像（基本理念、将来都市像、まちづくりの目標等）を明らかにし、それを実現するための土地利用の方針、都市施設（道路、公共交通、公園、河川、下水道等）整備に関する方針、景観形成の方針などを定めたものです。全体構想に基づき、地域別（土佐山田中央地域他4地域）構想を策定し、地域ごとの将来像、整備方針に基づき、地域の特性を生かした地域づくりを推進することとしています。

(2)計画におけるまちづくりの考え方

【基本理念】

「輝き・やすらぎ・賑わいをみんなで築くまちづくり」

【将来都市像】

「美しく豊かな自然に生まれ、共に支えあう進化する自然共生文化都市」

【まちづくりの目標】

- ① コンパクトな中心部と地域の拠点をネットワークで結ぶまちづくり
- ② 活力ある産業と快適で魅力あるまちづくり
- ③ 安心して暮らせる防災・減災のまちづくり
- ④ 自然と歴史・文化にあふれるまちづくり

【ゾーンの設定】

○ 市街地ゾーン

土地の整形化を図るとともに道路や公園等の公共施設が一体的に整備された土佐山田土地区画整理事業区域を含んだ市街化区域を市街地ゾーンと位置づけます。

その他○自然環境保全ゾーン○田園環境ゾーン

【エリアの設定】

○ 都市拠点エリア

行政系施設や教育・文化施設、住宅、商業施設の立地に伴い市街地が形成されている市役所周辺及び交通結節点である土佐山田駅周辺を都市拠点エリアと位置づけます。

その他○地域拠点エリア○地域コミュニティエリア○自然ふれあいエリア○産学連携・研究学園交流エリア○産業地区計画検討エリア○伝統産業振興エリア○既存集落エリア○集落エリア○清流保全エリア

(3)基本構想における関連施策の内容

○ 道路の整備

長期において整備されていない都市計画道路は、道路の役割や必要性について再検討を行います。

○ 土佐山田駅周辺の整備

土佐山田駅周辺は、自家用車、自転車、徒歩等の様々な移動手段に対応し、さらには、バス、タクシー等への乗り換えをスムーズにするために、交通結節点として駅前広場の整備や駅南北間を結ぶ連絡通路の整備について検討します。

○ 公園・緑地の管理運用への取組み

今後の都市公園の改修や新規整備に当たっては、民間事業者が都市公園内に飲食店、売店等の収益施設の整備を可能とするパークPFI制度の活用を検討し、新たな賑わいの創出や交流機能の向上を図ります。

○ 都市景観の形成

本市の玄関口である土佐山田駅と南北からのアクセス道路として整備予定の都市計画道路は、統一性を有した高品位で特色のある景観づくりを進めます。

○ 土佐山田中央地域の整備方針

・ 都市拠点エリア（市役所及び土佐山田駅周辺）

都市機能の充実、空き店舗の活用、土佐山田駅の景観づくり、交通結節機能・インフォメーション機能の強化。

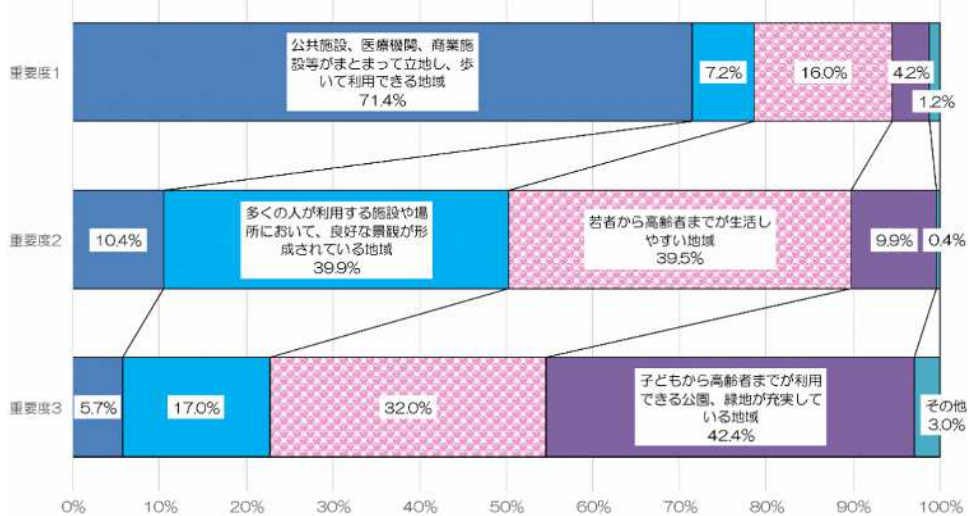
・ 駅前広場（南）（北）動線や待機スペースを確保した広場整備。

・ 土佐山田駅自由通路整備の検討。

○「香美市都市計画マスタープラン」改定に向けた市民アンケート

【土佐山田中央地域（山田小学校区、舟入小学校区、楠目小学校区）の将来について】

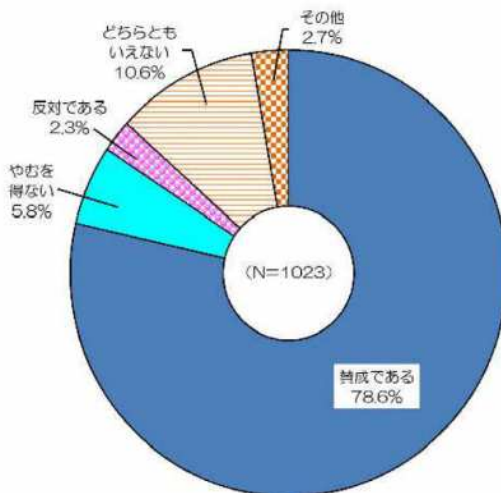
重要度1については、「公共施設、医療機関、商業施設等がまとまって立地し、歩いて利用できる地域」が71.4%で最も多く、次いで「若者から高齢者までが生活しやすい地域」（16.0%）、「多くの人が利用する施設や場所において、良好な景観が形成されている地域」（7.2%）の順となっています。重要度2については、「多くの人が利用する施設や場所において、良好な景観が形成されている地域」が39.9%で最も多く、次いで「若者から高齢者までが生活しやすい地域」（39.5%）、「公共施設、医療機関、商業施設等がまとまって立地し、歩いて利用できる地域」（10.4%）の順となっています。重要度3については、「子どもから高齢者までが利用できる公園、緑地が充実している地域」が42.4%で最も多く、次いで「若者から高齢者までが生活しやすい地域」（32.0%）、「多くの人が利用する施設や場所において、良好な景観が形成されている地域」（17.0%）の順となっています。



【土佐山田駅南部と北部の人の通行を容易とする連絡通路（歩道橋など）の整備について】

土佐山田駅の利用向上及び駅北部と駅南部の連携を図り、人の通行を容易とする連絡通路（歩道橋など）の整備についてたずねたところ、「賛成である」が（78.6%）で最も多く、次いで「どちらともいえない」が（10.6%）、「やむを得ない」が（5.8%）の順となっています。

その他の意見としては、「歩道橋はあっても利用しなくなるので、道路もしくはJRの高架が望ましい」「歩道橋があっても使用するだろうか？道路を横断するのでは？」等です。



3-5. 香美市地域公共交通計画(策定:令和6年3月)

(1)計画の概要

地域公共交通は、都市の交通体系の骨格をなし、すべての人にとって安全・安心で快適な移動手段であり、高齢者の日常生活のための移動支援など、歩いて暮らせるまちづくり社会の実現に向け、その重要性が高まっている。本計画は、「地域公共交通ネットワークの形成」に加え、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保するための地域公共交通のマスタープランであり、公共交通が目指すべき役割、基本的な方針、計画の目標及び目標達成のための施策・事業、事業主体が定められています。

(2)計画における地域公共交通の考え方

【地域公共交通の役割】

- ① 市内・市外への移動を円滑に進める。
- ② 誰もが必要なときに必要な移動ができる。
- ③ お出かけの機会を増やし、まちの賑わいや交流を促進する。
- ④ 自家用車から公共交通への利用を転換する。
- ⑤ 観光促進を支援する。

【地域公共交通が目指す将来像】

「みんなで考え、みんなでつくり、みんなが乗れる公共交通」

【基本方針】

- ① 市民と一緒につくる公共交通
- ② 様々な主体が関わり、一緒につくる持続可能な公共交通
- ③ 生活を支える利用しやすい公共交通ネットワークの再構築
- ④ 利用しやすい公共交通の環境づくり
- ⑤ わかりやすい公共交通の情報発信の強化

(3)基本構想における関連施策の内容

○ 利用しやすい公共交通の環境づくり（基本方針）

- ・誰もが移動できるようにするために、公共交通に関連する施設や車両などを利用しやすい環境を整えます。
- ・待合や乗継ぎに対する負担を軽減させ、交通結節点の利用環境を整えます。

〔事業名〕 駅・待合室・バス停の整備

土佐山田駅のバリアフリー化を検討します。

必要に応じて、バス停の更新・改修を検討します。

○ 生活を支える利用しやすい公共交通ネットワークの再構築（基本方針）

- ・広域幹線（JR土讃線）や地域内路線（民間路線バス・市営路線バス・市営エリア型デマンドバス）、タクシーや福祉政策の移動支援と役割分担を図りながら、市民の生活を支える利用しやすい公共交通ネットワークを再構築します。

〔事業名〕 鉄道とバスの乗り継ぎの円滑化

鉄道とバスが乗り継ぎしやすくなるよう運行ダイヤの見直しを行います。

- ・香南市と連携しながら、本市の交通結節点である土佐山田駅と、香南市にあるのいち駅を結ぶ交通モードについて検討します。

〔事業名〕 土佐山田駅からのいち駅を結ぶ交通モードの検討

3-6. 都市計画道路見直しガイドライン(改訂:令和3年3月)

高知広域都市計画道路検討委員会検討結果(策定:令和5年3月)

(1)ガイドライン等の概要

○ 目的

計画的な整備を図るために決定された都市計画道路が長期間未着手のままであることは、道路機能が発揮されないばかりか、道路予定地内の土地所有者の私権を長期間制限することとなり、住民に都市計画に対する不信感を与えることになりかねない。今後、県及び市町においては、本ガイドラインを参考に、長期末着手の都市計画道路の見直しを行うことが望ましい。

○ 見直しに当たっての留意事項(関連する都市計画の変更等)

都市計画道路の見直しは、沿線の土地利用や他の都市施設の計画に影響を与える場合がある。このような場合においては、都市計画道路の見直しと併せ、他の都市施設の位置、規模の見直しや用途地域の見直し等、他の都市計画の手法を活用したまちづくりのあり方についても検討を行うことが望ましい。

○ 評価対象路線の選定

都市計画決定後、20年以上事業未着手となっている路線を評価対象路線の基本とする。

(2)ガイドラインにおける見直しの手順



(3)高知広域都市計画道路検討委員会における検討結果

[個別検討路線]⇒実現性に関する支障項目内容を勘案し個別に判断を行う。

NO.	都市名	路線番号	都市計画道路名	道路種別	道路区分	車線数	幅員(m)	計画延長(km)	概成・未整備延長(km)	進捗状況
23	香美市	3.5.9	檀岩次線	(主)前浜檀野線	補助幹線街路	2	12	3.0	2.4	完成・未整備
24	香美市	3.5.86	宮前秋月丸線	市道	幹線街路	2	14	1.1	0.7	完成・未整備
26	香美市	3.5.7	山田駅前線	(-)土佐山田停車場線	幹線街路	2	12	1.9	0.1	完成・概成

[廃止候補路線]⇒廃止候補路線とする。

NO.	都市名	路線番号	都市計画道路名	道路種別	道路区分	車線数	幅員(m)	計画延長(km)	概成・未整備延長(km)	進捗状況
25	香美市	3.6.51	南新町線	市道	幹線街路	2	8	2	0.3	完成・未整備
27	香美市	3.6.52	本町駅前線	市道	幹線街路	2	8	0.1	0.1	未整備
28	香美市	3.5.50	楠目百石線	市道	補助幹線街路	2	12	0.2	0.2	未整備

(4)関連する都市計画(駅前広場)

名称	計画面積(m ²)	供用面積(m ²)	関連都市計画道路
土佐山田駅(南)	3,800	1,000	山田駅前線・本町駅前線
土佐山田駅(北)	1,800	—	宮前秋月丸線

3-7. 土佐山田駅南地区市街地総合再生事業基本計画(策定:平成8年3月)

(1)計画の概要

土佐山田駅中心市街地の駅南地区(約3.8ha)を対象とする市街地総合再生事業基本計画の策定。計画に沿って行われる再開発、個別建替え及びこれと合わせて行われる地区施設の整備等により、地区の高度利用・機能更新・環境整備を推進することを目的としている。

本計画では、公共施設である都市計画道路・駅前広場・区画街路を基本フレームとして、地元状況や地区現況から対象地区を6つのブロックに分け、整備計画を提案している。そして、組合施行による第一種市街地開発事業の他、優良建築物等整備事業、建築物の共同化・協調化などによるそれぞれの整備を計画している。

(2)駅南地区おけるまちづくりの考え方

【整備目標】	【土地利用の基本方針】
<ul style="list-style-type: none">① ゲートエリアとしての整備② 居住環境整備による定住人口の確保③ 情報拠点機能の充実④ 個性と活気あふれる商業街区の整備⑤ 交流拠点の整備と地域コミュニティの活性⑥ 都市アメニティの提供・地区景観魅力の創造⑦ 交通環境の整備及び駐車機能の強化	<p>ゲートエリアとして、また、中心商業集積地としての土地利用を主とし、新たに開発される工業団地や工科大学等を背景に、高知県南部の中心市街地の一つとして、核的施設や都市型住宅などの諸施設を整備し、情報機能の豊かな拠点地区にふさわしい環境形成を図る。</p> <p>都市計画決定されている駅前広場や、その他道路等の公共施設によって分割された各宅地をブロック(A~F)設定し、各ブロック別の土地利用整備計画を地区の特徴を活かしながら検討する。</p>

(3)基本構想における関連施策の内容

<p>○ 駅前広場の整備</p> <p>鉄道・バス・車・バイク・自転車・歩行者等各交通手段の連携と効率的な処理を行い、交通結節機能を高める整備をおこなう。また、町の玄関、都市におけるオープンスペース、交流の場となる公共空間としての機能の充実を大切に、整備を推進する。公共交通機関利用時の利便性を高めるなど、利用者へのサービスの向上を図る。駅前広場の面積は、面積基準算定式(小浪式)による必要面積2,500㎡に対し、計画決定面積は3,800㎡で十分な規模となっている。</p> <p>○ (都)本町駅前線の整備(8m)</p> <p>本路線は駅前広場西側から、南へ「町道2001号線」までの約90mと短い距離であるが、駅前広場へ接し、(都)山田駅前線の混雑緩和の役割を持つことや、活用しやすい街区規模にするなどの働きがあり、その整備に当たっては、面する店舗等による賑わいと親しみの景観を有する街路とする。</p> <p>○ 駅南近接ブロック(Aブロック)</p> <p>当ブロックは、地域の表玄関として、土佐山田駅利用者へのアピールや交通機能上大切なブロックであり、また、当駅は龍河洞など周辺観光スポットへの最寄り駅でもあり、観光客への情報をきめ細かいサービスをする空間として整備をおこなう必要がある。また、当ブロックでは駅北地区の開発等これからの変化にも対応する機能の充実が求められる。そこで、これらに対応するための駅舎整備や現在はアクセスが弱く人の流れが乏しい駅北地区との流動の促進を図るため鉄道をまたぐように横断連絡橋(ブリッジ)を計画する。</p> <p>○ Dブロック</p> <p>町の表玄関にふさわしく情報受発信力豊かに、24時間機能するエリアとして当ブロックにホテルを計画し、宿泊機能の向上により観光客やビジネス客のニーズにこたえと共に、地域や地区住民へのサービス空間として、また、交流拠点(核)施設として機能させ土佐山田町の都市イメージを高める。</p>

3-8. 土佐山田駅周辺整備計画事前調査委託業務(平成 19 年資料)

(1) 計画の概要

- 土佐山田駅を橋上化する上では、以下に示す CASE1~4 を作成し、比較検討を行った。

CASE1：施工中は既存駅舎を利用し、駅舎と自由通路を共用させた案

- ◎CASE2：施工中は既存駅舎を利用し、駅舎と自由通路をお互いに独立させた案

CASE3：施工中は別途仮設の駅舎を設置し、駅舎と自由通路を共用させた案

- CASE2、4 における自由通路の形状検討をそれぞれ 2 案検討した。

CASE2-1：概算工事費約 11 億 9 千万円（自由通路が屋根付の場合）

駅南広場への降り口を、押し返し型とし、既設トイレ前にゆとりをもたせる。

駅北広場への降り口を、北方向へ直線型とする。

CASE2-2：概算工事費約 11 億 6 千万円（自由通路が屋根付の場合）

駅南広場への降り口を、西方向へ直線型とする。

駅北広場への降り口を、西方向へ直線型とする。

CASE4-1：概算工事費約 14 億 1 千万円（自由通路が屋根付の場合）

駅南広場への降り口を、東西方向の 2 箇所設置する。

駅北広場への降り口を、東方向とする。

CASE4-2：概算工事費約 13 億 8 千万円（自由通路が屋根付の場合）

駅南広場への降り口を、既存トイレを跨ぎ折り返しとする。

CASE2

CASE4

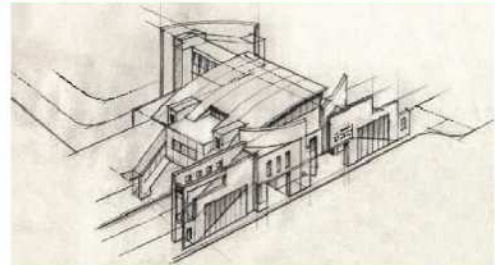
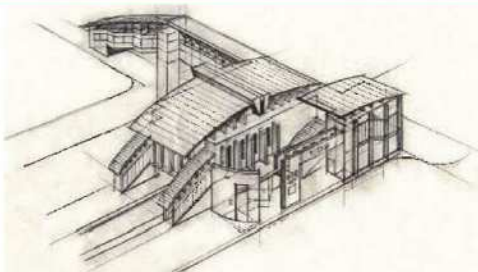
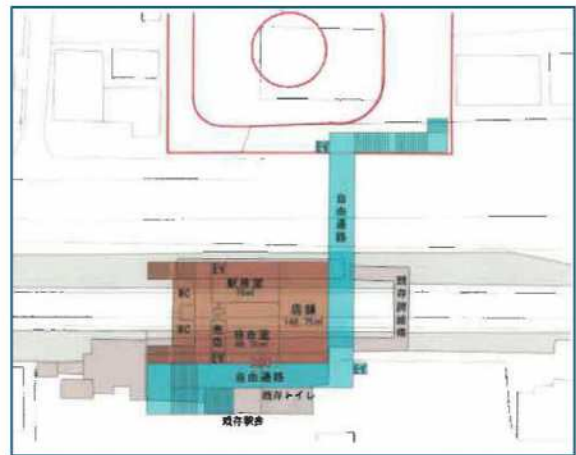
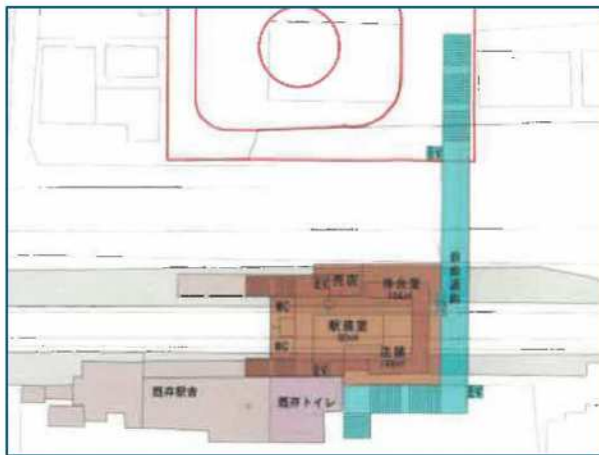


図 3-1.橋上駅舎検討図

3-9. 平成 30 年度 JR 土佐山田駅自由通路基本計画策定委託業務(策定:令和元年9月)

(1) 計画の概要

○ 目的

JR 土佐山田駅周辺は、商店街や駅舎が土讃線軌道の南側にあるが、駅舎の敷地内を南北に移動できる通路がない。将来計画予定である、あけぼの街道と JR 土佐山田駅のアクセス実施時においても北側からの自転車及び歩行利用者が増えることが予測される。そのため、早期に駅舎における利用者の不便さを解消する必要がある。

本業務は、当該敷地内の JR 土讃線軌道上に架設予定である自由通路について設置位置、構造形状および経済性について比較検討および協議資料の作成を実施したものである。

(2) JR 土佐山田駅自由通路整備の考え方

○ 構造形式検討 オーバーパス構造 (横断歩道橋案)

○ 計画位置選定 (①～④ルート検討し、②、③が計画位置として優れると考えられる。)

ルート② JR 軌道敷南側は駅舎の西側に隣接する駐車場と、北側の JR 用地及び都市計画施設を結ぶ案。

ルート③ JR 軌道敷南側は駅舎の東側に隣接するバスロータリー敷地と、北側の都市計画施設を結ぶ案。

○ 設計対象利用者に対する昇降施設として、斜路構造は採用しないものとし、エレベーター設置。

○ 幅員については、横断歩道橋区間は自転車同士の通行を考慮し、自転車歩行者専用道路としての幅員 4.0m とする。昇降施設の階段区間は歩行者同士のすれ違い歩行を考慮し、歩行者専用道路としての幅員 2.0m とする。

○ 橋長 (支間長) は、ルート②で 30.2m、ルート③で 38.9m。

○ 形式比較結果

ルート③鋼床版箱桁案が施工性、経済性、利便性に優れる。

概算事業費は、ルート③鋼床版箱桁案工事費約 3 億 8 千万円、維持管理費 2 億 9 千万円。

(3) 申し送り事項

○ 都市計画施設の計画について

自由通路計画については、現況の施設等をコントロールポイントとし、設置可能な箇所では歩道橋計画を行った。都市計画施設の計画によっては、平面計画等に大きく変更が生じることが考えられるため、都市計画施設の計画方針を決定する必要がある。

○ JR 用地について

JR 用地の内、軌道敷北側については空き地となる箇所がある。本自由通路計画については JR 用地である。



図 3-2. 計画位置選定図

4. 市民等意向調査

4-1. アンケート

(1) 概要

① 目的

JR土佐山田駅周辺の活性化に向けて、関係者との意見調整を行いながら、南北駅前広場や連絡通路をはじめ、駅と駅周辺に求められる機能や配置、整備方策などを含めた「JR土佐山田駅周辺まちづくり基本構想」の策定に際して、市民の皆様のご意見を広く反映させたものとするため、JR土佐山田駅周辺のまちづくりに向けた皆様のご意見・ご要望を賜り、計画づくりに活かすため、アンケート調査を実施しました。

② 市民アンケート

【調査対象】 15歳以上 80歳未満
【調査期間】 令和7年6月
【調査方法】 郵送による配布、郵送・Webによる回収
【配布数】 2,000通（全体発送数）
【回収数】 717通（郵送：583人、Web：134人）
【回収率】 35.85%

③ 大学生アンケート

【調査対象】 高知工科大学の学生
【調査期間】 令和7年6月
【調査方法】 Webによる配布・回収
【回収数】 271通

④ 高校生アンケート

【調査対象】 県立山田高校の生徒
【調査期間】 令和7年6月
【調査方法】 Webによる配布・回収
【回収数】 76通

⑤ 三水会アンケート

【調査対象】 三水会参加企業の従業員
【調査期間】 令和7年6月
【調査方法】 Webによる配布・回収
【回収数】 52通

(2)市民アンケート

アンケート結果	導き出される方向性
【JR土佐山田駅の利用状況について】 「ほとんど利用しない」が75.6%で最も多い。	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民の駅利用の促進。 ● そのため駅周辺の拠点性の充実が必要である。
【JR土佐山田駅に行く時の交通手段】 「自家用車（自ら運転）」が44.0%で最も多い。 「徒歩」が42.9%、「自転車」が22.6%の順。	<ul style="list-style-type: none"> ● 自家用車でのアクセスに対応した機能拡充。 ● 徒歩・自転車に対応した機能拡充。 ● 公共交通の利便性の向上。
【鉄道に乗る目的】 「飲食」が39.8%、「レジャー・旅行」が33.6%、 「買い物」が31.9%の順。	<ul style="list-style-type: none"> ● 飲食機能の充実による鉄道流出抑制。 ● 買い物機能の充実による鉄道流出抑制。 ● レジャー・旅行に係る情報機能の拡充。
【駅周辺の問題点・課題】 「ホーム間の跨線橋にエレベーターがない」が53.8%、「駅の中にトイレがない」が43.9%、「線路の南北を結ぶ自由通路がない」が43.5%の順。	<ul style="list-style-type: none"> ● 南北連絡自由通路の整備が必要。 ● エレベーターの設置が必要。 ● 多目的トイレの設置が必要。
【駅南駅前広場の問題点・課題】 「駐車場が少ない」が60.8%、「歩道と車道が分離されていない」が51.5%、「送迎時の乗降場所が少ない」が49.7%の順。	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般車の駐車場の整備が必要。 ● 歩車分離の快適な歩行空間の確保が必要。 ● 一般車の乗降バースの整備が必要。
【土佐山田駅周辺地区の問題点・課題】 「まちに活気がない」が68.6%、「空き地や空き家が多い」が58.7%、「商店街に駐車場が少ない」が56.5%の順。	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩行者の回遊による賑わいづくりが必要。 ● 空き地、空き家の活用が必要。 ● 商店街駐車場の拡充が必要。
【駅周辺に今後求められる機能】 「観光情報の掲示、案内板」が47.1%、「ホーム間の跨線橋のエレベーター」が44.9%、「有人の窓口」が37.2%の順。	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光情報機能の拡充が必要。 ● バリアフリー対応のエレベーターが必要。 ● 有人窓口についてはJRとの協議が必要。
【南駅前広場で今後求められる機能や施設】 「歩道と車道を分離する」が44.8%、「駐車場を増やす」が43.5%、「観光案内の看板を設置する」が40.9%の順。	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩車分離の快適な歩行空間の確保が必要。 ● 一般車の駐車場の整備が必要。 ● 観光情報機能の拡充が必要。
【北駅前広場で今後求められる機能や施設】 「あけぼの街道から駅北側にアクセスする道路と駅前広場を整備する」が46.2%、「トイレを新設する」が41.8%、「駐車場を整備する」が40.2%の順。	<ul style="list-style-type: none"> ● 北駅前広場とアクセス道路の整備が必要。 ● 多目的トイレの設置が必要。 ● 一般車の駐車場の整備が必要。
【土佐山田駅周辺地区で今後求められる機能や施設】 「空き地や空き家を活用する」が56.2%、「街灯を設置する」が55.6%、「商店街の歩道を整備する」が42.5%の順。	<ul style="list-style-type: none"> ● 空き地、空き家の活用が必要。 ● 街灯の設置が必要。 ● 歩車分離の快適な歩行空間の確保が必要。

(3)大学生アンケート

アンケート結果	導き出される方向性
<p>【JR土佐山田駅の利用状況について】 「ほとんど利用しない」が39.5%で最も多い。 「土佐山田駅利用者」の合計は60.5%。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 4割の未利用者の利用促進。 ● 6割の利用者の利便性向上。
<p>【JR土佐山田駅に行く時の交通手段】 「徒歩」が57.9%、「自転車」が56.7%、 「路線バス」が29.9%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 徒歩利用者のための歩行者ネットワーク形成。 ● 自転車利用者のための駐輪場等の整備。 ● バス利用者のための公共交通利便性向上。
<p>【鉄道に乗る目的】 「買い物」が61.6%、「飲食」が39.1%、 「レジャー・旅行」が30.5%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺における買い物購買力の向上。 ● 駅周辺における魅力ある飲食店の誘致。 ● レクリエーション情報機能の拡充。
<p>【駅周辺の問題点・課題】 「列車の本数が少なくて不便」が76.8%、「駅の中にトイレがない」が53.9%、「線路の南北を結ぶ自由通路がない」が43.9%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道運行本数の増加と代替交通の確保。 ● 多目的トレイの整備。 ● 南北連絡自由通路の整備。
<p>【駅南駅前広場の問題点・課題】 「バス便が少なくて不便」が66.8%、「駅前広場に面して飲食店がない」が54.6%、「歩道と車道が分離されていない」が50.2%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● バス運行本数の確保。 ● 多様な飲食店の誘致。 ● 歩車分離の駅前広場整備。
<p>【土佐山田駅周辺地区の問題点・課題】 「街灯が少なく、夜暗い」が67.5%、「道路が狭く歩道がないので歩いていて危ない」「飲食店・喫茶店が少ない」「商店やスーパーマーケット、コンビニが少ない」が61.3%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 街灯の整備。 ● 歩道整備あるいは歩行者ネットワークの形成。 ● 飲食店・カフェの誘致。 ● 駅周辺における店舗誘致による買い物購買力の向上。
<p>【駅周辺に今後求められる機能】 「線路の南北を結ぶ徒歩自由通路」が38.4%、 「線路の南北を結ぶ自転車自由通路」が37.3%、「北側に改札口を新設」が33.6%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車も通行できる南北連絡自由通路の整備。 ● 南北駅改札の統合。
<p>【南駅前広場で今後求められる機能や施設】 「歩道と車道を分離する」が49.4%、「香美市の玄関口にふさわしいシンボリックなモノを整備する」が47.2%、「飲食店を誘致する」が43.2%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩車分離の駅前広場整備。 ● 香美市のシンボリック施設整備。 ● 飲食店・カフェの誘致。
<p>【北駅前広場で今後求められる機能や施設】 「あけぼの街道から駅北側にアクセスする道路と駅前広場を整備する」が44.3%、「飲食店を誘致する」が41.3%、「香美市の玄関口にふさわしいシンボリックなモノを整備する」が40.2%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 北駅前広場及びアクセス道路の整備。 ● 飲食店・カフェの誘致。 ● 香美市のシンボリック施設整備。
<p>【土佐山田駅周辺地区で今後求められる機能や施設】 「街灯を設置する」が62.7%、「飲食店を誘致する」が55.0%、「商店やスーパーマーケットを誘致する」が52.0%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 街灯の整備。 ● 飲食店・カフェの誘致。 ● 駅周辺における店舗誘致による買い物購買力の向上。

(4)高校生アンケート

アンケート結果	導き出される方向性
<p>【JR土佐山田駅の利用状況について】 「ほとんど利用しない」が60.5%で最も多い。 「土佐山田駅利用者」の合計は39.5%。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 6割の未利用者の利用促進。 ● 高校生に必要な学習機能の導入。 ● 4割の利用者の利便性向上。
<p>【JR土佐山田駅に行く時の交通手段】 「徒歩」が76.7%、「自転車」が23.3%、「その他」が10.0%の順</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 徒歩利用者のための歩行者ネットワーク形成。 ● 自転車利用者のための駐輪場等の整備。 ● 送迎のための一般車停車帯の整備。
<p>【鉄道に乗る目的】 「通学」が55.0%、「買い物」が25.0%、「趣味・習い事」「会合・待ち合わせ」が10.0%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 通学のための待合・学習機能の強化。 ● 駅周辺における買い物購買力の向上。
<p>【駅周辺の問題点・課題】 「列車の本数が少なく不便」が52.6%、「コンビニが小さい、営業時間が短い」が28.9%、「駅の中にトイレがない」が26.3%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道運行本数の増加と代替交通の確保。 ● コンビニの機能拡充。 ● 多目的トイレの整備。
<p>【駅南駅前広場の問題点・課題】 「駐輪場が少ない」が23.7%、「駅前広場が狭い」「駐車場が少ない」が22.4%、「歩道と車道が分離されていない」が19.7%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 駐輪場、駐車場の整備。 ● 駅前広場機能の強化。 ● 歩車分離の駅前広場整備。
<p>【土佐山田駅周辺地区の問題点・課題】 「街灯が少なく、夜暗い」が30.3%、「道路が狭く歩道がないので歩いていて危ない」が28.9%、「車の交通量が多いので歩いていて危ない」「公衆トイレがない」「飲食店・喫茶店が少ない」「商店やスーパーマーケット、コンビニが少ない」「空き地や空き家が多い」が26.3%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 街灯の整備。 ● 歩道整備あるいは歩行者ネットワークの形成。 ● 多目的トイレの整備。 ● 飲食店・カフェの誘致。 ● 駅周辺における店舗誘致による買い物購買力の向上。
<p>【駅周辺に今後求められる機能】 「駅の中の待合室」「駅の中の売店」が22.4%、「観光情報の掲示、案内板」が18.4%、「ホーム間の跨線橋のエレベーター」「駅の中の飲食施設」が17.1%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅の待合、売店、飲食機能の強化。 ● 観光情報機能の強化。 ● バリアフリーの南北連絡自由通路の整備。
<p>【南駅前広場で今後求められる機能や施設】 「歩道と車道を分離する」が25.0%、「トイレを新設する」が23.7%、「駐車場を増やす」が21.1%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩車分離の駅前広場整備。 ● 多目的トイレの整備。 ● 駐車場の整備。
<p>【北駅前広場で今後求められる機能や施設】 「トイレを新設する」が21.1%、「コンビニを誘致する」「飲食店を誘致する」が18.4%、「駐車場を整備する」「駐輪場を整備する」「街路樹や緑地を整備する」が17.1%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 多目的トイレの整備。 ● コンビニ・飲食店・カフェの誘致。 ● 駐輪場、駐車場の整備。 ● 緑豊かな公共空間の形成。
<p>【土佐山田駅周辺地区で今後求められる機能や施設】 「街灯を設置する」が35.5%、「トイレを新設する」「空き地や空き家を活用する」が30.3%、「商店街の駐車場を整備する」「イベント等の実施できる場所を整備する」が27.6%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 街灯の整備。 ● 多目的トイレの整備。 ● 空き地を活用した駐車場整備。 ● イベントスペースの確保。

(5)三水会アンケート

アンケート結果	導き出される方向性
<p>【JR土佐山田駅の利用状況について】 「ほとんど利用しない」が65.4%で最も多い。 「土佐山田駅利用者」の合計は34.6%。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 6割以上の未利用者の利用促進。 ● 駅周辺に行くための動機づけの確保。 ● 4割弱の利用者の利便性向上。
<p>【JR土佐山田駅に行く時の交通手段】 「徒歩」が77.8%、「タクシー」が11.1%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 徒歩利用者のための歩行者ネットワーク形成。 ● タクシー利便性の向上。
<p>【鉄道に乗る目的】 「通勤」が66.7%、「仕事の移動」「飲食」が26.7%、「買い物」が13.3%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤のための待合機能の強化。 ● 駅周辺における買い物購買力の向上。 ● 駅周辺における魅力ある飲食機能の誘致。
<p>【駅周辺の問題点・課題】 「線路の南北を結ぶ自由通路がない」が65.4%、「駅の中にトイレがない」が63.5%、「ホーム間の跨線橋にエレベーターがない」「観光情報の掲示や案内図がない」が53.8%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 南北連絡自由通路の整備。 ● 多目的トイレの整備。 ● バリアフリー対応の強化。 ● 観光情報機能の強化。
<p>【駅南駅前広場の問題点・課題】 「駐車場が少ない」が61.5%、「歩道と車道が分離されていない」が59.6%、「駅前広場に待合所がない」が48.1%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 駐車場の整備。 ● 歩車分離の駅前広場整備。 ● 待合・休憩機能の強化。
<p>【土佐山田駅周辺地区の問題点・課題】 「まちに活気がない」が67.3%、「ホテル・宿泊施設がない」が65.4%、「飲食店・喫茶店が少ない」が53.8%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 賑わいにつながるイベント等の開催促進。 ● ホテル、宿泊機能の導入。 ● 飲食店・カフェの誘致。
<p>【駅周辺に今後求められる機能】 「ホーム間の跨線橋のエレベーター」が50.0%、「北側に改札口を新設」「線路の南北を結ぶ歩行者自由通路」「線路の南北を結ぶ自転車自由通路」「観光情報の掲示、案内板」が36.5%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● バリアフリーの南北連絡自由通路の整備。 ● 南北駅改札の統合。 ● 観光情報機能の強化。
<p>【南駅前広場で今後求められる機能や施設】 「トイレを新設する」が55.8%、「香美市の玄関口にふさわしいシンボリックなモノを整備する」が51.9%、「歩道と車道を分離する」が50.0%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 多目的トイレの整備。 ● 歩車分離の駅前広場整備。 ● 香美市のシンボリック施設整備。
<p>【北駅前広場で今後求められる機能や施設】 「あけぼの街道から駅北側にアクセスする道路と駅前広場を整備する」が48.1%、「トイレを新設する」「香美市の玄関口にふさわしいシンボリックなモノを整備する」が44.2%、「観光案内の看板を設置する」が42.3%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 北駅前広場及びアクセス道路の整備。 ● 多目的トイレの整備。 ● 香美市のシンボリック施設整備。 ● 観光情報機能の強化。
<p>【土佐山田駅周辺地区で今後求められる機能や施設】 「ホテル・宿泊施設を誘致する」が53.8%、「商店街の歩道を整備する」が51.9%、「空き地や空き家を活用する」が50.0%の順。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ホテル、宿泊機能の導入。 ● 歩道整備あるいは歩行者ネットワークの形成。 ● 空き地、空き家の活用。

4-2. ワークショップ

(1) 概要

① 目的

日頃から参加者が利用されているJR土佐山田駅及び駅周辺並びに糸びす通り商店街について、現状について理解を深めるとともに、駅利用者、居住者、商店主、一般市民から見た本地区の課題、施設の利便性や本地区の将来のまちづくりについて意見を出し合い、その実現に向けた取り組みやコンセプトを検討することとします。

その中で、参加者の思いやまちづくりに向けた議論のプロセスを参考にし、駅周辺整備の方向性を明らかにし、実現性のある機能やコンテンツについて、基本構想に反映することを目的とします。

また、ワークショップを通して、地域の現況やまちづくりについて理解を深めるとともに、まちづくりに参加する機会や機運を高めることとします。

- JR土佐山田駅及び駅周辺の現状について理解を深め、課題や将来の「まちづくりビジョン」について考える。
- 「まちづくりビジョン」を実現する取組（必要な機能や施設、活動）について考える。
- 各主体が取組む内容について考える。
- 「まちづくりのコンセプト」についてまとめる。

ワークショップを通じ、参加者のまちづくりへの思いや利用者の利便性を増進する意見を取り込むことで、必要な施設や機能のあり方、JR土佐山田駅等の利用の促進につなげるとともに、テーマに沿った様々な議論によって、まちづくりへの気づきや今後のまちづくり活動への契機となる効果が期待できます。

② ワークショップ開催概要

【開催日程】

回数	場所	開催日時
第1回	中央公民館 2階会議室	令和7年7月27日（日）10時00分～12時00分
第2回	中央公民館 2階会議室	令和7年9月7日（日）10時00分～12時00分

【参加者数】

回数	参加者数
第1回	16名（男性6名：女性10名）
第2回	15名（男性6名：女性9名）

【ワークショップの手法】

ワークショップは、1班4～6名とし、3班体制で班ごとに意見交換を行い、意見を取りまとめます。参加人数が増えた場合は、各班の人数を増加させます。取りまとめた意見については、最後に班ごとに発表していただきます。

【ワークショップのテーマ】

回数	検討テーマ	検討項目
第1回	「便利で楽しく 住み心地のよいまち」とは	<ul style="list-style-type: none">・ JR土佐山田駅周辺の「いいところ」や「いまいちなところ」について考える。・ 駅、駅前広場、商店街、住宅、道路、公園、みどり、文化、景色、スーパー・病院、イベント・ 「望ましいまちの姿」を検討する。・ 「望ましいまちの姿」を実現するために必要なモノ・コトを検討する。
第2回	「便利で楽しく住み心地の良いまち」の実現に向けた仕組みとコンセプトについて考える	<ul style="list-style-type: none">・ 具体的な施設、機能、取り組みを考える。・ 各主体ができる取組について考える。・ 新たに望まれる導入機能について考える。・ まちづくりのコンセプトについてまとめる。

(2)第1回ワークショップ

■土佐山田駅周辺の「望ましいまちの姿」

班	ワークショップから導き出されるまちづくりの方向性
A班	<ul style="list-style-type: none"> ● 暮らす人も訪れる人にも安全に安心して楽しめるまち ● 賑やかで、歩きたくなるようなまち
B班	<ul style="list-style-type: none"> ● 多くの人々が行き交い、にぎわいのあるまち ● あけぼの街道から土佐山田駅周辺に車で入れて、乗り降りができる ● 線路を挟み、南から北へ通行できるようになっている ● 土佐山田駅に行ってみたいと思う駅として整備する ● 県外から来た人が利用しやすく、親切な表示となっている
C班	<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤・通学など様々な目的を満足する交通拠点となる駅周辺まちづくり ● 学生を含む人々が楽しめて活気のあるまちづくり ● 住民が安全に安心して暮らせるまち ● 趣のある路地や文化的価値・施設を大切にすまちづくり

■土佐山田駅周辺の「望ましいまちの姿」を実現するために必要な「モノ」・「コト」

班	ワークショップから導き出されるまちづくりの方向性
A班	<ul style="list-style-type: none"> ● 土佐山田駅周辺の魅力を高め、全てが完結できるような機能が必要といった意見もある一方で、駅だけで完結するのではなく、商店街へ誘導するような役割が必要といった意見もある。 ● 駅周辺が香美市の玄関口として誇りを持てるような機能、景観等が必要。 ● 安全に安心して通行できるような交通処理（ロータリー、駐車場等）が必要。 ● 緑や公園による潤いのある空間が必要。また、そこではイベント等によるにぎわいづくりが必要。 ● 駅北口、駅南口においてそれぞれに役割を持たせ、それらを連絡通路でつなげることが必要。
B班	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅ナカや駅ビルがあり、商店や飲食店、休憩場所がある。 ● 一般車両が止めるスペースを分かりやすくする。 ● エスカレーター・エレベーターの整備。 ● 通学路でもあるため、安全に通行できるように整備する。 ● 待ち合わせ場所として使いやすくする。 ● 子どもが遊べる場所や勉強できる場所を整備する。 ● バスの行き先表示が分かりやすくなっている。 ● ココにしかないモノ（お店、名所、建物）を作る。
C班	<p>「モノ」</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用しやすいトイレ・ベンチ・椅子などの施設や待ち合わせ、野外活動のできるスペース、植栽がある癒しの空間などが必要。 ● 飲食できる店舗や自習室、図書館などの利便施設、ゲームセンターなどの遊戯施設があればよい。 ● 交通結節点であることから様々な施設が入居する複合施設や交流センターがあればよい。 ● 駅前広場では、送迎車両の停車スペースや（バス）ロータリーの設置が必要で、駅周辺においては歩道等の整備が必要。 <p>「コト」</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 過去に商店街のイベントに学生が参加していたように、既存イベントを共同で行う。 ● マルシェやマーケット、お祭り等を行う。 ● 複合施設の立地にダイワホテルを活用することも考えられる。

(3)第2回ワークショップ

■土佐山田駅周辺の「望ましいまちの姿」

班	ワークショップから導き出されるまちづくりの方向性
A班	<ul style="list-style-type: none"> ● 暮らしている人も訪れる人も誰もが安全に安心して楽しめるまち ● 賑やかで歩きたくくなるようなまち
B班	<ul style="list-style-type: none"> ● 香美市の情報が気軽に入手できるまち ● 学生や子どもがいるまち ● 便利で利用しやすい交通結節点があるまち ● 人々が容易に集えるまち ● 駅前やまちがにぎわっているまち
C班	<ul style="list-style-type: none"> ● 列車やバスなどを待つ所が無く、居ること自体が苦痛になる今の駅前を解消し、居心地の良い空間があり、素通りすることのないようなまちづくり

■「望ましいまちの姿」を実現する具体的な導入機能、施設や駅周辺での活動、時間の過ごし方

班	ワークショップから導き出されるまちづくりの方向性
A班	<p>【駅周辺エリア】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 観光客、受験生、住民の知人等が利用できるホテル。 ● 観光客や住民がJRを利用するためのパーク&ライドや周辺を歩いて周遊するために利用する駐車場。 ● 駅南側をロータリー（送迎のためのキス&ライド）、駅北側を駐車場（JR利用のためのパーク&ライド）。 <p>【商店街エリア】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 古民家、空家を活用した小規模な宿泊施設。 ● 空き店舗を活用した新たなお店、高齢者が集まる場所、コーヒーが飲める場所。 ● 学生の空き時間に勉強、話し合いがきるスペース。 ● 大井戸（2箇所）などの歴史的施設などを活用し、歩いて見学に来られるように周知、整備。
B班	<ul style="list-style-type: none"> ● 香美市の情報が集まる場所を作る（電光掲示板、市の取組が分かる場所など）。 ● 買い物やお土産を買うことができる（駅ビル）。 ● 市民や観光客が過ごせる場所を整理する（待合場所・おしゃべりができる場所・学習場所）。 ● 交通結節点としての機能強化（高速バス、バス待合施設）。 ● 便利な場所づくり（Wi-Fi整備、図書館の本返却ポスト）。
C班	<ul style="list-style-type: none"> ● 学習スペースや待合施設の整備により、列車などの待ち時間に学生が学習をしたり、駅利用者が気軽に充実した時間を過ごせる場所づくりを行う。 ● フリースペースの設置により、高齢者を含む地域の人々が談笑できる居心地の良い空間や地元のお土産の販売、観光客などへの接待を通じ来訪者や地元住民が楽しめる空間づくりを行う。

4-3. ヒアリング

(1)概要

交通関連企業4社、3自治会及び協同組合のヒアリングを以下のとおり実施しました。

ヒアリング先	日時	場所
とさでん交通株式会社	令和7年7月4日(金) 10時00分～	とさでん交通株式会社本社
四国旅客鉄道株式会社	令和7年7月7日(月) 10時00分～	四国旅客鉄道株式会社本社
株式会社第二さくら交通	令和7年7月11日(金) 14時00分～	株式会社第二さくら交通 山田営業所
宮前町西部班自治会	令和7年7月11日(金) 16時00分～	香美市役所建設課
ジェイアール四国バス株式会社	令和7年7月15日(火) 14時00分～	ジェイアール四国バス株式会社 高知支店
西本町1丁目自治会	令和7年7月15日(火) 17時00分～	みぞぶち洋品店
糸びす協同組合	令和7年7月16日(水) 15時00分～	株式会社テラムラ
東本町旭町1丁目自治会	令和7年7月17日(木) 14時00分～	香美市役所建設課

(2)ヒアリング結果

ヒアリング先	ヒアリング意見から導き出される課題
とさでん交通株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転手不足で今後バス路線の縮小や撤退の可能性がある。 ● 大学生利用が主だがバスの大型化は予定していない。 ● 高速バス、空港連絡線の運行は考えていない。 ● 現南駅前広場は切り換えしが必要で狭い。 ● トイレの軒にバスが当たるので改善を要望。 ● 安全性から歩車分離が必要。 ● 歩道に段差をつけても、車椅子の利用に支障はない。 ● 駅前広場で待機時、JR四国バス、香美市バスと輻輳する。
四国旅客鉄道株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ● 地元自治体に駅の活用を呼び掛けている。 ● 駅舎は耐震化または建替えが必要。 ● 現在、駅舎の建て替えは考えていない。 ● 行政の単独広場もしくは行政JRの協定駅前広場が妥当。 ● 協定駅前広場では高速バスの乗入れは通常認めていない。 ● 北口にも駐輪場整備が必要。 ● 施設整備時の売店規模は売店事業者の判断による。 ● コワーキングスペースの需要が見込まれる。 ● 南北連絡自由通路と改札口を接続することは現状不可能。 ● 南北連絡自由通路+橋上駅舎化であれば接続も可能。
株式会社第二さくら交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 「やまださくら号」は今年の3月から香北観光が運行。 ● 「やまださくら号」は75歳以上の利用がメイン。 ● 駅で降りる方は駅を基点に病院に行くことが多い。 ● 観光客や高齢者のために駅にエレベーターが必要。 ● 雨天の際、バス待ち客が駅のホームの中まで並んでいる。

宮前町西部班自治会	<ul style="list-style-type: none"> ● 送迎の際に、駐車場がいっぱいで待つ場所がない。 ● 人が集まれる場所や子どもが遊べる広場が必要である。 ● 歩行者、自転車が通れる南北連絡自由通路が必要。
ジェイアール四国バス株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行ダイヤは高知工科大学の意見と調整。 ● 土佐山田駅で高速バスの要望があるが四国で実績はない。 ● アンパンマンミュージアムへの需要が多い。 ● 雨の日の一般車送迎が多くバスロータリーと区別が必要。 ● バスがトイレの屋根に当たることがある。 ● バス、タクシーの兼用のロータリーが必要。 ● 待合やATMがあれば利便性が高まる。 ● 公共施設を駅に集約したら人が集まる。
西本町1丁目自治会	<ul style="list-style-type: none"> ● 夜の学生の送迎車のスペース確保が必要。 ● 宿泊用のホテルがなくて不便。 ● 以前はバスで駅に来て遊ぶ商店街で買い物が多かった。 ● スーパーマーケットが商店街になくなってから、商店街は弱くなってきた。 ● 「いんふおめーしょん」付近で、観光客を見かける。
糸びす協同組合	<ul style="list-style-type: none"> ● 商店街のイベントでは駅前も使っている。 ● 「糸びす昭和横丁」を毎年9月に開催。 ● 駅構内の跨線橋でパネル展（ミュージアム）を実施。 ● 高齢者だけではなくベビーカーもバリアフリー対応。 ● 雨天時の送迎スペースが必要。 ● 街のインフォメーションのわかりやすい再編が必要。 ● 龍河洞のモニュメントが老朽化している。 ● 人口集積方向から駅北側のロータリーは非常に重要。 ● アンパンマン時計等のモニュメントが必要。 ● 災害時の物資配給のための広場整備も想定される。 ● 土日祝日に商売ができるようなフリースペースがあれば、街の賑わいにつながる。 ● 若者の勉強する場所がない。 ● 駅にロッカーを含めた待合いを充実。 ● コンビニを広くして、イトインで待合ができる。 ● 観光協会を駅舎に移転してほしい。 ● 南北連絡自由通路とエレベーターの設置が必要。 ● 若者を巻き込む文化コミュニティ交流機能が必要。 ● 既存のアンパンマンを、駅を中心にしながら発信。
東本町旭町1丁目自治会	<ul style="list-style-type: none"> ● ホームの跨線橋を渡るのが非常に大変。 ● 雨天時の18～19時に送迎車が渋滞している。 ● 緑のある場所、東屋やベンチが必要。 ● 図書館をまちなかに配置してほしい。 ● 雨天時の十分な待合スペースの確保が必要。 ● 南北連絡自由通路があれば南北の連携が発生する。

5. 駅周辺地区に求められる内容と課題

駅や駅前広場は、まちに不可欠な基礎的な都市施設ですが、交通結節機能だけでなく、「まちを良くする」ための多様な機能が求められることから、香美市の目指すまちの将来像の実現に向けて、駅周辺地区と連携する「駅まち空間」として一体的に捉え、交通結節点の空間整備・機能配置、新たに導入する機能などの内容について柔軟に検討します。

ここでは、上位・関連計画における駅周辺地区に関連する方針等を踏まえ、駅周辺地区に求められる内容と課題について整理します。

5-1. 駅周辺地区に求められる内容

上位・関連計画における目指すべきまちの将来像やまちづくりの方針、関連計画における検討内容のうち、駅周辺地区に求められる内容は以下のとおりです。

上位計画・関連計画	駅周辺地区に求められる内容
香美市まちづくり計画 香美市改訂 (令和2年9月)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「まち」の交流拠点の形成 <u>JR土佐山田駅周辺については、「まち」の交流拠点と位置づけており、交通や商業、文化、交流機能などの一層の充実を図るため、宅地や住宅等の円滑な供給を促すとともに、都市基盤施設の整備やJR土佐山田駅南側の有効活用方策の検討を推進します。</u>
第2次香美市振興計画 香美市改訂 (平成29年3月)	<p>まちづくりの基本理念 「<u>輝き・やすらぎ・賑わい</u>をみんなで築くまちづくり」</p> <p>基本方針 基本方針 4 <u>賑わいを興す</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>土佐山田町の市街地の整備</u> JR土佐山田駅周辺を、本市の玄関口機能を担う、賑わいのある交流拠点として整備するとともに、<u>香美市いんふおめーしょんを活用した情報発信に努めます。</u> ○ <u>交通ターミナルの整備と活用</u> JR土佐山田駅とその周辺は、<u>列車とバス・タクシー等の円滑な乗換え環境を整備するとともに、市民や観光客の行き交う賑わいのある交流拠点として整備しながら、地域資源を活用した賑わいのある市街地整備につなげます。</u> ○ <u>本市のシンボルとなるイメージ景観の整備</u> JR土佐山田駅周辺は本市の玄関口として位置づけ、<u>香美市らしい景観形成を図る等、高品位な都市の顔づくりを進めます。</u> ○ <u>高齢者等にやさしい商店街・買い物環境形成</u> 商店街のユニバーサルデザイン化、宅配、移動商店、<u>日中を過ごす居場所づくり、健康づくりや自立生活支援等、高齢化先進地の商店街モデルとしての様々な取組を支援します。</u>
第2期香美市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略 香美市改訂 (令和7年3月)	<p>基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本目標 2 <u>香美市への新しいひとの流れをつくる</u> 基本目標 3 <u>子どもを産み育てやすい環境をつくり、若い世代の結婚・妊娠・出産の希望をかなえる</u> 基本目標 4 <u>時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>子ども・子育て支援の充実</u> <u>地域子育て支援拠点の充実。</u> ○ <u>中心商店街の活性化</u> <u>糸びす商店街を中心とした商店街の活性化に向けて、官民一体となって取り組んでいく。</u> ○ <u>あったかられあいセンターの機能強化</u> <u>地域住民の誰もが気軽に集い交流し、お互いに見守り支え合うことができる拠点の機能を強化。</u>

上位計画・関連計画	駅周辺地区に求められる内容
<p style="text-align: center;">香美市 都市計画マスタープラン 香美市策定 (令和2年10月)</p>	<p>基本理念 「<u>輝き・やすらぎ・賑わいをみんなで築くまちづくり</u>」</p> <p>まちづくりの目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) <u>コンパクトな中心部と地域の拠点をネットワークで結ぶまちづくり</u> 2) <u>活力ある産業と快適で魅力あるまちづくり</u> <p>○ 都市拠点エリア 行政系施設や教育・文化施設、住宅、商業施設の立地に伴い市街地が形成されている市役所周辺及び交通結節点である<u>土佐山田駅周辺を都市拠点エリアと位置づけます。</u></p> <p>○ 土佐山田駅周辺の整備 土佐山田駅周辺は、自家用車、自転車、徒歩等の様々な移動手段に対応し、さらには、バス、タクシー等への乗り換えをスムーズにするために、<u>交通結節点として駅前広場の整備や駅南北間を結ぶ連絡通路の整備について検討します。</u></p> <p>○ 都市景観の形成 本市の玄関口である<u>土佐山田駅と南北からのアクセス道路として整備予定の都市計画道路は、統一性を有した高品位で特色のある景観づくりを進めます。</u></p> <p>○ 土佐山田中央地域の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市拠点エリア（市役所及び土佐山田駅周辺） <u>都市機能の充実、空き店舗の活用、土佐山田駅の景観づくり、交通結節機能・インフォメーション機能の強化。</u> ・駅前広場（南）・（北）<u>動線や待機スペースを確保した広場整備。</u> ・<u>土佐山田駅自由通路整備の検討。</u>
<p style="text-align: center;">香美市地域公共交通計画 香美市策定 (令和7年3月)</p>	<p>○利用しやすい公共交通の環境づくり（基本方針）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・待合や乗継ぎに対する負担を軽減させ、<u>交通結節点の利用環境を整えます。</u> <p>〔事業名〕 駅・待合室・バス停の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>土佐山田駅のバリアフリー化を検討します。</u> ・必要に応じて、バス停の更新・改修を検討します。 <p>○生活を支える利用しやすい公共交通ネットワークの再構築（基本方針）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域幹線（JR土讃線）や地域内路線（民間路線バス・市営路線バス・市営エリア型デマンドバス）、タクシーや福祉政策の移動支援と役割分担を図りながら、<u>市民の生活を支える利用しやすい公共交通ネットワークを再構築します。</u> <p>〔事業名〕 鉄道とバスの乗り継ぎの円滑化</p>

上位計画・関連計画	駅周辺地区に求められる内容																																																								
<p>土佐山田駅南地区市街地 総合再生事業基本計画 香美市策定 (平成8年3月)</p>	<p>整備目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ゲートエリアとしての整備 ・情報拠点機能の充実 ・交通環境の整備及び駐車機能の強化 <p>○ 駅前広場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道・バス・車・バイク・自転車・歩行者等各交通手段の連携と効率的な処理を行い、交通結節機能を高める整備をおこなう。また、まちの玄関、都市におけるオープンスペース、交流の場となる公共空間としての機能の充実を大切にし、整備を推進する。 ・空間としての機能の充実を大切にし、整備を推進する。 ・公共交通機関利用時の利便性を高めるなど、利用者へのサービスの向上を図る。 <p>・駅前広場の面積は、面積基準算定式(小浪式)による必要面積 2,500㎡に対し、計画決定面積は 3,800㎡で十分な規模となっている。</p> <p>○ 駅南近接ブロック(Aブロック)</p> <p>当ブロックでは駅北地区の開発等これからの変化にも対応する機能の充実が求められる。そこで、これらに対応するための駅舎整備や現在はアクセスが弱く人の流れが乏しい駅北地区との流動の促進を図るため鉄道をまたぐように横断連絡橋(ブリッジ)を計画する。</p>																																																								
<p>都市計画道路見直し ガイドライン 高知県改訂 (令和3年3月)</p> <p>高知広域都市計画道路 検討委員会検討結果 高知広域都市計画道路 検討委員会策定 (令和5年3月)</p>	<p>○ 目的</p> <p>計画的な整備を図るために決定された都市計画道路が長期間未着手のままであることは、道路機能が発揮されないばかりか、道路予定地内の土地所有者の私権を長期間制限することとなる。今後、長期未着手の都市計画道路の見直しを行うことが望ましい。</p> <p>都市計画道路の見直しと併せ、他の都市施設の位置、規模の見直しを行うことが望ましい。</p> <p>【廃止候補路線】</p> <table border="1" data-bbox="539 1211 1425 1402"> <thead> <tr> <th>NO.</th> <th>都市名</th> <th>路線番号</th> <th>都市計画道路名</th> <th>道路種別</th> <th>道路区分</th> <th>車線数</th> <th>幅員(m)</th> <th>計画延長(km)</th> <th>概成・未整備延長(km)</th> <th>進捗状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>25</td> <td>香美市</td> <td>3651</td> <td>南新町線</td> <td>市道</td> <td>幹線街路</td> <td>2</td> <td>8</td> <td>2</td> <td>0.3</td> <td>完成・未整備</td> </tr> <tr> <td>27</td> <td>香美市</td> <td>3652</td> <td>本町駅前線</td> <td>市道</td> <td>幹線街路</td> <td>2</td> <td>8</td> <td>0.1</td> <td>0.1</td> <td>未整備</td> </tr> <tr> <td>28</td> <td>香美市</td> <td>3550</td> <td>楠目百石線</td> <td>市道</td> <td>補助幹線街路</td> <td>2</td> <td>12</td> <td>0.2</td> <td>0.2</td> <td>未整備</td> </tr> </tbody> </table> <p>【関連する都市計画(駅前広場)】</p> <table border="1" data-bbox="563 1496 1398 1615"> <thead> <tr> <th>名称</th> <th>計画面積(㎡)</th> <th>供用面積(㎡)</th> <th>関連都市計画道路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>土佐山田駅(南)</td> <td>3,800</td> <td>1,000</td> <td>山田駅前線・本町駅前線</td> </tr> <tr> <td>土佐山田駅(北)</td> <td>1,800</td> <td>—</td> <td>宮前秋月丸線</td> </tr> </tbody> </table>	NO.	都市名	路線番号	都市計画道路名	道路種別	道路区分	車線数	幅員(m)	計画延長(km)	概成・未整備延長(km)	進捗状況	25	香美市	3651	南新町線	市道	幹線街路	2	8	2	0.3	完成・未整備	27	香美市	3652	本町駅前線	市道	幹線街路	2	8	0.1	0.1	未整備	28	香美市	3550	楠目百石線	市道	補助幹線街路	2	12	0.2	0.2	未整備	名称	計画面積(㎡)	供用面積(㎡)	関連都市計画道路	土佐山田駅(南)	3,800	1,000	山田駅前線・本町駅前線	土佐山田駅(北)	1,800	—	宮前秋月丸線
NO.	都市名	路線番号	都市計画道路名	道路種別	道路区分	車線数	幅員(m)	計画延長(km)	概成・未整備延長(km)	進捗状況																																															
25	香美市	3651	南新町線	市道	幹線街路	2	8	2	0.3	完成・未整備																																															
27	香美市	3652	本町駅前線	市道	幹線街路	2	8	0.1	0.1	未整備																																															
28	香美市	3550	楠目百石線	市道	補助幹線街路	2	12	0.2	0.2	未整備																																															
名称	計画面積(㎡)	供用面積(㎡)	関連都市計画道路																																																						
土佐山田駅(南)	3,800	1,000	山田駅前線・本町駅前線																																																						
土佐山田駅(北)	1,800	—	宮前秋月丸線																																																						
<p>平成30年度 JR土佐山田駅自由通路 基本計画 香美市策定 (令和元年9月)</p>	<p>JR土佐山田駅自由通路整備の考え方</p> <p>○ 構造形式検討</p> <p>オーバーパス構造(横断歩道橋案)</p> <p>○ 計画位置選定</p> <p>ルート③JR軌道敷南側は駅舎の東側に隣接するバスロータリー敷地と北側の都市計画施設を結ぶ案。</p> <p>○ 橋長(支間長)は、ルート③で38.9m。</p> <p>○ 形式比較結果ルート③鋼床版桁案が施工性、経済性、利便性に優れる。</p>																																																								

5-2. 駅周辺地区の課題

上位・関連計画や地域の現況、都市施設の整備状況や今後のまちづくりの進展などを踏まえ、住民等へのアンケート、関係主体へのヒアリング、市民のワークショップの結果を元に、駅や駅前広場及び駅周辺に求められる機能の検討に向けた課題について整理します。

上位・関連計画や現況を踏まえた JR 土佐山田駅周辺地区(駅から半径 1km の範囲)の特徴

駅周辺地区の強み	駅周辺地区の弱み
<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通結節拠点が形成されている <ul style="list-style-type: none"> ・ 香美市から高知市方面への通勤や高校生等の通学、中学生や高齢者の買い物・レジャーや香美市外からの市内にある高知工科大学や県立山田高校等への通学、市内の企業等への通勤など、日常的な鉄道利用がある。 ・ 特急列車停車駅であり、アンパンマンミュージアムや龍河洞に向かう観光客が利用する。 ・ 市内のバス路線の起終点であり、交通インフラの結節点（ハブ）が形成されている。 ■ 駅周辺に人口・都市機能が集積している <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺（駅から半径 1km 範囲）の市街化区域内の人口密度は、49.8 人/ha（2020 年）と高く、市の人口の約 4 割が居住し、人口は、10 年前より増加しており、特に、駅の北東側の半径 500m 以内の範囲（徒歩圏内）に集中している。 ・ 駅の南側に市役所をはじめとする多くの公共施設や病院などの生活サービス施設が集積している。 ■ 商店街が存続している <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅の 200m 南側に古くからの「そばす商店街」があり、定期的にイベントなども開催されているほか、スーパーの空き店舗を活用したチャレンジショップなど、商店街活性化の取組がされている。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駅や駅前広場の機能の不足 <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅構内がバリアフリー化されていない（跨線橋にエレベーターが付いていない）。 ・ 駅の改札口は南口のみで、駅北側からアクセスできない。 ・ 鉄道やバスの待合施設が十分整備されておらず、気軽に食事や談話ができない。 ・ 南駅前広場が歩車分離されておらず、歩行者の安全性が確保されていない。 ・ 北駅前広場や駅北側の国道バイパスから駅へのアクセス道路が整備されていない。 ■ 駅の南北の市街地が連携していない <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅を中心に東西約 600m にわたって線路を横断できないため、人口が増加している駅の北側と都市機能が集積している駅の南側とが連携していない。 ・ 踏切で線路を横断する必要があり、小学生等の交通弱者や自転車利用者の安全性・利便性が低い。 ■ 駅の南側で商店街や住宅地が衰退している <ul style="list-style-type: none"> ・ 商店街の機能が低下し、店舗数が減少し、空き店舗や空き地が目立ってきており、買い物利便性やにぎやかさが失われている。 ・ 住宅地で空き家や空き地が増加し、活力が低下している。 ■ 駅周辺にまとまった規模の広場や公園が少ない <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺（駅から半径 1km の範囲）には、まとまった規模の広場や公園が少なく、居心地の良い場所や子どもが遊ぶ場所が不足している。

※2024 年 JR 土佐山田駅乗降客数 1,648 人/日、(内 定期利用者 1,176 人/日、切符利用者 472 人/日)
JR 山田西町駅乗降客数 478 人/日、(内 定期利用者 326 人/日、切符利用者 152 人/日)



図 5-1. そばす商店街イベント昭和横丁(2003年～)



図 5-2. そばす商店街日曜日(昭和46年9月)

駅や駅前広場及び駅周辺整備の意義

- 駅構内のバリアフリー化や待合機能、交通結節機能の充実により、鉄道利用者の利便性が向上する。
- 観光案内所（香美市いんぷおめーしょん）や交通結節機能、待合機能の充実により、観光客の利便性が向上する。
- 待合機能の充実により、周辺住民の憩いの場や来訪者との交流の場が生まれる。
- 南駅前広場の歩車分離や乗換機能の充実により、バス利用者の利便性が向上する。また、乗降場や待機場の確保により、タクシーや送迎者の利便性が向上する。
- （将来的な国道バイパスの延伸により、香北・物部地域等からの利用の増加が期待できることから、）北駅前広場と国道バイパスからのアクセス道路整備、待機機能の充実により、駅北側からの鉄道利用者の利便性が向上する。
- 駅の南北を結ぶ南北自由通路の整備により、駅の北側から南側の山田小学校に通学する児童など、歩行者や自転車利用者の安全性・利便性が向上し、駅周辺のまちの（南北の）一体性が生まれる。
- 市内のバス路線の（ハブ）において、高齢者等が利用する施設（クリニック等の医療施設）を整備することにより、自家用車を運転できない高齢者をはじめとする利用者の利便性が向上する。
- 駅と並びす商店街との連携を図ることにより、商店街のにぎわいや活性化に貢献することができる。



図 5-3.現在の駅前広場

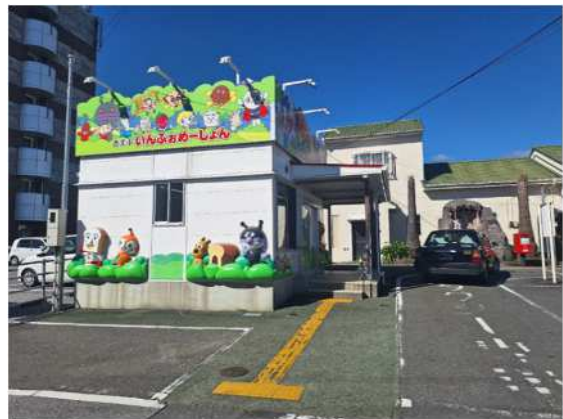


図 5-4.香美市いんぷおめーしょん



図 5-5.並びす商店街



図 5-6.往時の駅前広場

ふる里の日時計
土佐山田町合併 40 周年記念写真集より

(1) 駅と駅前広場の利便性と安全性に関する課題

課題1: 駅の利便性の向上

【現況】

- ① 跨線橋にエレベーターが付いていない。
- ② 駅の改札口は南口のみで、駅北側からアクセスできない。
- ③ 窓口が無人の時間帯がある。
- ④ 鉄道利用者や観光客向けの待合施設がない（周辺住民の憩いの場、交流の場ともなる）。
- ⑤ 駅構内にトイレがない。

【アンケートの主な意見（上位3項目）】

市民アンケート n=717	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホーム間の跨線橋にエレベーターがない（53.8%） ・駅の中（改札の中）にトイレがない（43.9%） ・線路の南北を結ぶ自由通路がない（43.5%） →課題4で整理 <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホーム間の跨線橋のエレベーター（65.8%） ・観光情報の掲示、案内板（63.8%） ・有人の窓口（63.0%）
市民アンケート ※駅利用者のみ： n=168（23.4%）	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホーム間の跨線橋にエレベーターがない（63.1%） ・線路の南北を結ぶ自由通路がない（55.4%） →課題4で整理 ・北側に改札口がない（50.0%） →課題4で整理 <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホーム間の跨線橋のエレベーター（74.4%） ・有人の窓口（68.5%） ・線路の南北を結ぶ自由通路（階段形式）（63.1%） →課題4で整理
工科大生アンケート n=271 ※駅利用者： n=164（60.5%）	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・列車の本数が少なくて不便（76.8%） ・駅の中（改札の中）にトイレがない（53.9%） ・線路の南北を結ぶ自由通路がない（43.9%） →課題4で整理 <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・線路の南北を結ぶ自由通路（スロープ・エレベーター付）（69.4%） ・線路の南北を結ぶ自由通路（階段形式）（67.9%） →課題4で整理 ・駅の中（改札の中）の待合室（66.1%）
山田高校生アンケート n=76 ※駅利用者： n=30（39.5%）	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・列車の本数が少なくて不便（52.6%） ・コンビニが小さい、営業時間が短い（28.9%） ・駅の中（改札の中）にトイレがない（26.3%） <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅の中（改札の中）の売店（56.1%） ・ホーム間の跨線橋のエレベーター（43.4%） ・駅の中（改札の中）の待合室（42.1%） <p>※「わからない」とする回答が30~40%台を占めている</p>
三水会企業アンケート n=52 ※駅利用者： n=18（34.6%）	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・線路の南北を結ぶ自由通路がない（65.4%） →課題4で整理 ・駅の中（改札の中）にトイレがない（63.5%） ・ホーム間の跨線橋にエレベーターがない（53.8%） ・観光情報の掲示や案内図がない（53.8%） <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅の中（改札の中）の待合室（67.3%） ・ホーム間の跨線橋のエレベーター（65.4%） ・観光情報の掲示、案内板（63.4%）

【ヒアリングでの主な意見】

ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高知方面へ病院や買い物に行く高齢者は結構いる ■ 高知市へは夜の会や飲酒時に利用 ■ 高校生は高知市内の学校に行く際に使用 ■ きれいなトイレの整備 ■ コンビニ機能拡張は事業者判断による ■ 駅のバリアフリー化の検討
-------	--

■ JR四国 ■ とさでん交通 ■ ジェイアール四国バス ■ 第2 さくら交通 ■ 糸びす協同組合
 ■ 東本町自治会 ■ 西本町自治会 ■ 宮前町西部自治会

【ワークショップでの主な意見】

ワークショップ	(B班) ● コンビニが狭い ● 勉強ができる所がない
---------	-----------------------------

課題2:南駅前広場の利便性の向上と安全性の確保

【現況】

- ① バス利用者や観光客向けの待合施設がない。
- ② 歩車分離がされておらず、歩行者の安全性が確保されていない。
- ③ 一般車の乗降場や待機場所がない（狭い）。
- ④ 駐車場がない。

【アンケートの主な意見（上位3項目）】

市民アンケート n=717	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場が少ない (60.8%) ・ 歩道と車道が分離されていない (51.5%) ・ 送迎時の乗降場所が少ない (49.7%) <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道と車道を分離する (65.2%) ・ 駐車場を増やす (65.1%) ・ トイレを新設する (63.8%)
市民アンケート ※駅利用者のみ： n=168 (23.4%)	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場が少ない (60.1%) ・ 歩道と車道が分離されていない (60.1%) ・ 送迎時の乗降場所が少ない (56.0%) <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道と車道を分離する (77.4%) ・ トイレを新設する (70.9%) ・ 送迎時の乗降場所を増やす (70.8%)
工科大生アンケート n=271 ※駅利用者： n=164 (60.5%)	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス便が少なく不便 (66.8%) ・ 駅前広場に面して飲食店がない (54.6%) ・ 歩道と車道が分離されていない (50.2%) <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食店を誘致する (76.8%) ・ 歩道と車道を分離する (74.1%) ・ トイレを新設する (69.3%)
山田高校生アンケート n=76 ※駅利用者： n=30 (39.5%)	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐輪場が少ない (23.7%) ・ 駅前広場が狭い (22.4%) ・ 駐車場が少ない (22.4%) <p>※「わからない」とする回答が40%台を占めている</p> <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ トイレを新設する (39.5%) ・ 歩道と車道を分離する (36.8%) ・ コンビニを誘致する (34.2%) <p>※「わからない」とする回答が半数以上を占めている</p>

<p>三水会企業アンケート n=52</p> <p>※駅利用者： n=18 (34.6%)</p>	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車が少ない (61.5%) ・歩道と車道が分離されていない (59.6%) ・駅前広場に待合所がない (48.1%) <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・トイレを新設する (78.9%) ・香美市の玄関口にふさわしいシンボリックなモノを整備 (78.8%) ・歩道と車道を分離する (75.0%) ・飲食店を誘致する (75.0%)
---	---

【ヒアリングでの主な意見】

<p>ヒアリング</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 歩者分離が必要 ■ 通学帰りの迎えの車がずっと並んで待っている ■ 送迎が南口のみ、雨天時危険 ■ 送迎時のロータリー必要 ■ 他社のバスと錯綜する ■ 今の駅前広場ではバスの切返しが必要で狭い ■ 一般車とバスが区別されたロータリー必要 ■ バス、タクシー乗換えスペース必要 ■ バスから降りられる場所を増やす ■ 一般車の円滑な乗降所必要 ■ トイレの軒にバスが当る ■ バスから車椅子スロープ対応スペース必要 ■ 災害時に物資対応する広場必要 ■ イベント広場必要 ■ 真ん中に大木のあるロータリー必要 ■ 送迎待ちの人が利用できる施設が必要 ■ 一般車が送迎できるスペース必要 ■ 駅への送迎車が待つ場所がない ■ ベンチのある東屋希望 ■ 汽車の待ちのための広場必要 ■ 高松市内の屋島駅では、レンタサイクル、電動バイクを置いている
--------------	---

■ JR四国 ■ とさでん交通 ■ ジェイアールバス ■ 第2 さくら交通 ■ 糸びす協同組合
 ■ 東本町自治会 ■ 西本町自治会 ■ 宮前町西部自治会

【ワークショップでの主な意見】

<p>ワークショップ</p>	<p>(A 班)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駅前が狭い ● 通勤・通学、家族の送迎時、車が多く事故の危険がある ● 車を止めるスペースの区分を ● 待つ表示 ● 屋根 ● バス待機場所が送迎の車の待機場になっている ● (駅前に) 緑が少ない ● 周辺に待合などできる場所が少ない ● 改札出たところ歩行者中心の区域がない ● バスを待つ場所が夏は暑く、冬は寒い <p>(B 班)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● バス乗り場が不足 ● 日曜日に市営バスが動いていない、バスのルートが足りない ● バスの行き先案内をわかりやすく ● バスの便が少ない <p>(C 班)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駅前広場の動線が安全でない ● 学生の下車時間が重なるとお迎えの車が居づらい
----------------	--

課題3:北駅前広場の整備

(現況は未整備)

【アンケートの主な意見(上位3項目)】

市民アンケート n=717	<p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・あけぼの街道からアクセスする道路と駅前広場の整備 (66.3%) ・トイレを新設する (61.3%) ・駐車場を増やす (60.1%)
市民アンケート ※駅利用者のみ: n=168 (23.4%)	<p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・あけぼの街道からアクセスする道路と駅前広場の整備 (75.0%) ・トイレを新設する (64.9%) ・送迎時の乗降場所を新設する (63.1%)
工科大生アンケート n=271 ※駅利用者: n=164 (60.5%)	<p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・飲食店を誘致する (75.2%) ・トイレを新設する (68.3%) ・あけぼの街道からアクセスする道路と駅前広場の整備 (66.1%)
山田高校生アンケート n=76 ※駅利用者: n=30 (39.5%)	<p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・トイレを新設する (30.3%) ・待合所を新設する (27.6%) ・あけぼの街道からアクセスする道路と駅前広場の整備 (26.3%) ・コンビニを誘致する (26.3%) ・飲食店を誘致する (26.3%) <p>※「わからない」とする回答が60%以上を占めている</p>
三水会企業アンケート n=52 ※駅利用者: n=18 (34.6%)	<p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・トイレを新設する (76.9%) ・あけぼの街道からアクセスする道路と駅前広場の整備 (75.0%) ・香美市の玄関口にふさわしいシンボリックなモノを整備 (71.1%)

【ヒアリングでの主な意見】

ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ■北口は必要 ■送迎時のロータリーは非常に大事 ■北口の駐輪場の整備 ■北口の整備道路は2車線で
-------	---

■ JR四国 ■ とさでん交通 ■ ジェイアールバス ■ 第2 さくら交通 ■ 糸びす協同組合
■ 東本町自治会 ■ 西本町自治会 ■ 宮前町西部自治会

【ワークショップでの主な意見】

ワークショップ	(北駅前広場に特化した意見はなし)
---------	-------------------



【上位・関連計画における位置づけ】

<ul style="list-style-type: none"> ・第2次香美市振興計画→交通ターミナルの整備と活用 JR土佐山田駅とその周辺は、列車とバス・タクシー等の円滑な乗換え環境を整備する。 ・香美市都市計画マスタープラン→公共交通利用環境の向上 バスターミナルや停留所は、安全性に配慮した乗り継ぎや待ち合わせ場所となるよう利用環境の向上に努めます。 ・香美市地域公共交通計画→具体的に実施する事業 利用しやすい公共交通の環境づくり 待合環境の整備 → 待合室・バス停の整備
--



【アンケート等の結果を踏まえた課題の整理】

【課題1 駅の利便性の向上】

- ・ ホーム間の跨線橋へのエレベーターの設置
- ・ 鉄道利用者や観光客向けの待合施設の整備（周辺住民の憩いの場、交流の場ともなる）
- ・ 駅構内のトイレの整備
- ・ 観光情報の掲示、案内板の整備
- ・ 物販（コンビニ）の充実 等

※ 駅北側の改札口、南北の自由通路の整備は課題4で整理

【課題2 南駅前広場の利便性の向上と安全性の確保】

- ・ 歩車分離とあわせた交通動線の整序
- ・ バス利用者や観光客向けの待合施設の整備（周辺住民の憩いの場、交流の場ともなる）
- ・ 一般車の乗降場や待機場所の整備
- ・ 駐車場の整備
- ・ トイレの新設
- ・ 駐輪場の整備
- ・ 飲食店の誘致
- ・ 香美市の玄関口にふさわしいシンボリックなモノの整備 等

【課題3 北駅前広場の整備】

- ・ アクセス道路と駅前広場の整備
- ・ バス利用者や観光客向けの待合施設の整備
- ・ 一般車の乗降場や待機場所の整備
- ・ 駐車場の整備
- ・ トイレの整備
- ・ 駐輪場の整備
- ・ コンビニや飲食店の誘致
- ・ 香美市の玄関口にふさわしいシンボリックなモノの整備 等

※駅や駅前広場の整備内容については、JR四国や他の交通事業者等との協議・調整が必要。

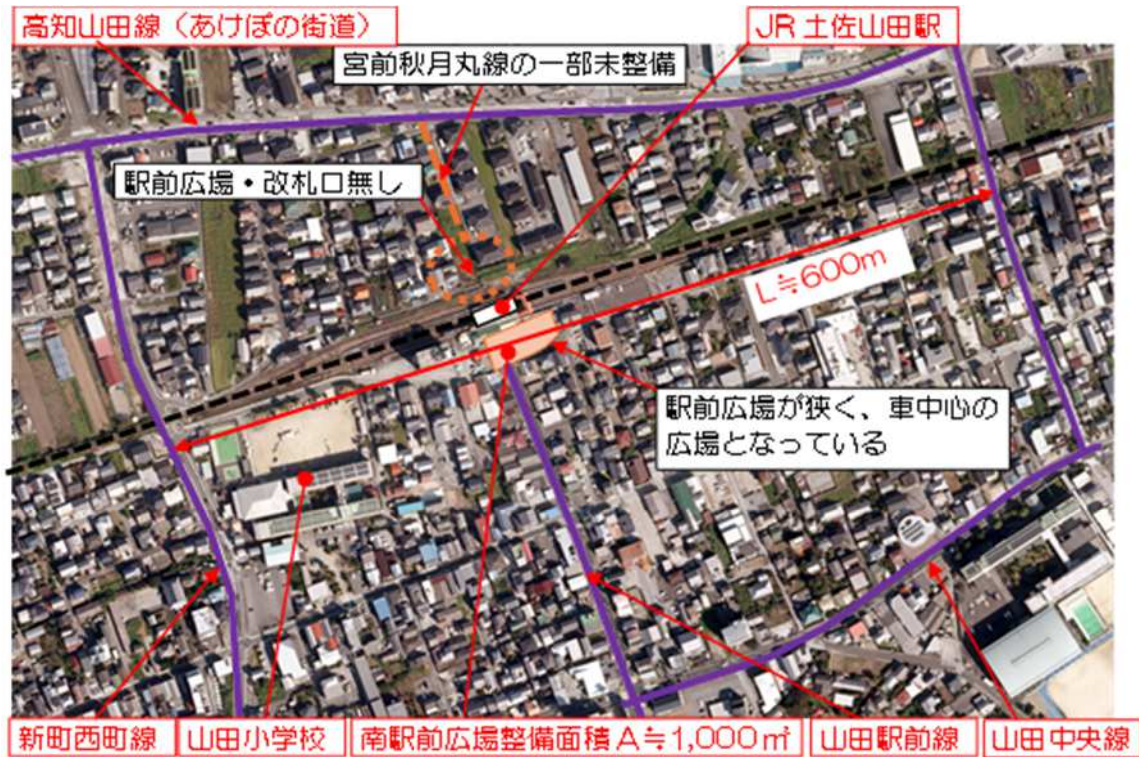


図 5-7. JR 土佐山田駅周辺状況図

■南駅前広場利用状況



図 5-8. バス乗降所



図 5-9. タクシー乗降所・待機所



図 5-10. 自家用車送迎状況・バス待合所



図 5-11. バス待機所



図 5-12.自家用車送迎状況・バス待合所



図 5-13.駅広全景(西側より)・一般車両待機所



図 5-14.自動運転バスイメージ

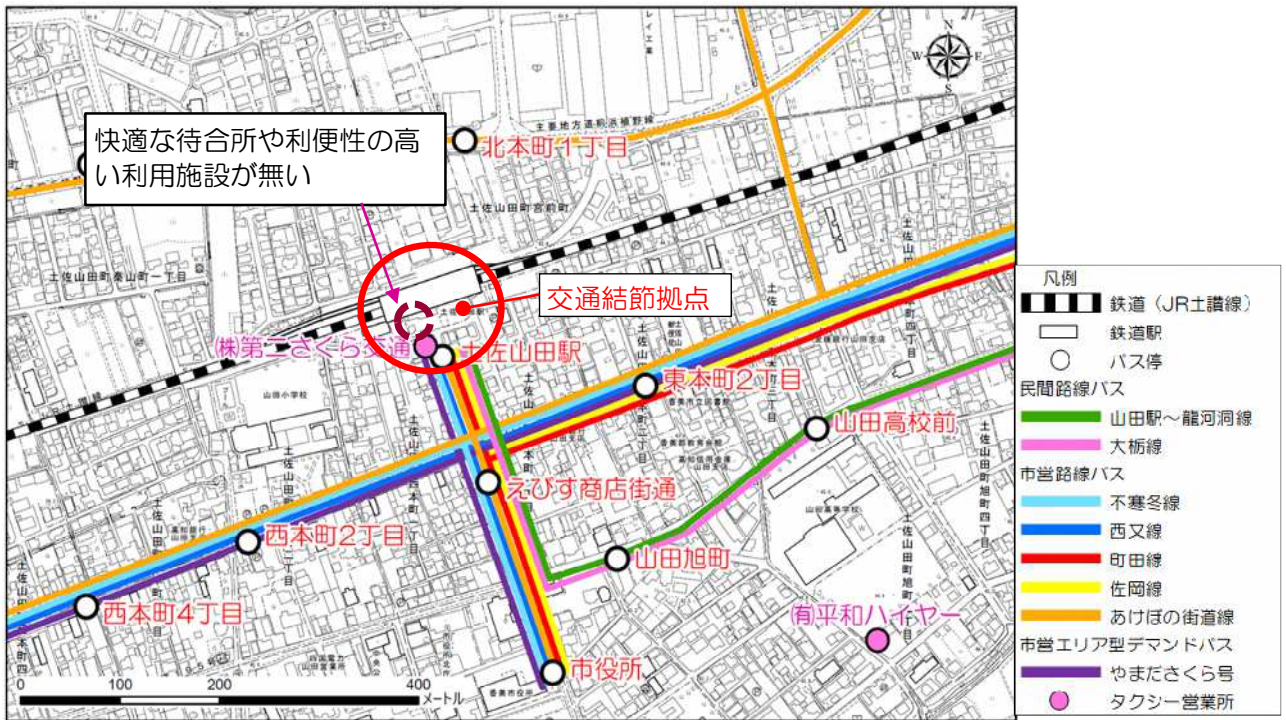


図 5-15. JR 土佐山田駅周辺公共交通現況図



図 5-16. 待合所イメージ 土佐くろしお鉄道中村駅 乗降客数 695 人/日

(2) 駅の南北の市街地の連携に関する課題

課題4: 駅の南北の市街地の連携

【現況】

- ① 駅を中心に東西約 600m にわたって線路を横断できないため、あけぼの街道の開通によって住宅開発が進み人口が増加している駅の北側と、従来からの都市機能が集積している駅の南側とが連携していない。
- ② 踏切で線路を横断する必要があり、小学生等の交通弱者や自転車利用者の安全性・利便性が低い。

【アンケートの主な意見】

市民アンケート n=717	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・線路の南北を結ぶ自由通路がない (43.5%) 【再掲。3位】 <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・線路の南北を結ぶ自由通路 (スロープ・エレベーター付) 【55.8%、5位】 ・線路の南北を結ぶ自由通路 (階段形式) 【51.9%、6位】
市民アンケート ※駅利用者のみ： n=168 (23.4%)	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・線路の南北を結ぶ自由通路がない (55.4%) 【再掲。2位】 <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・線路の南北を結ぶ自由通路 (階段形式) (63.1%) 【再掲。3位】
工科大生アンケート n=271 ※駅利用者： n=164 (60.5%)	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・線路の南北を結ぶ自由通路がない (43.9%) 【再掲。3位】 <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・線路の南北を結ぶ自由通路 (スロープ・エレベーター付) (69.4%) 【再掲。1位】 ・線路の南北を結ぶ自由通路 (階段形式) (67.9%) 【再掲。2位】
山田高校生アンケート n=76 ※駅利用者： n=30 (39.5%)	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・線路の南北を結ぶ自由通路がない 【10.5%、10位】 <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・線路の南北を結ぶ自由通路 (スロープ・エレベーター付) 【40.8%、4位】 ・線路の南北を結ぶ自由通路 (階段形式) 【32.9%、5位】 <p>※「わからない」とする回答が 30~40%台を占めている</p>
三水会企業アンケート n=52 ※駅利用者： n=18 (34.6%)	<p><課題だと思うこと></p> <ul style="list-style-type: none"> ・線路の南北を結ぶ自由通路がない (65.4%) 【再掲。1位】 <p><必要だと思う・あったら使う機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・線路の南北を結ぶ自由通路 (スロープ・エレベーター付) 【61.5%、4位】 ・線路の南北を結ぶ自由通路 (階段形式) 【59.6%、5位】

【ヒアリングでの主な意見】

ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ■ 有人改札対応を行っているため、自由通路と改札口を接続することは現状不可能 ■ 自由通路＋橋上駅舎化して頂ければ、既存ホームへの接続も可能 ■ <u>現在の跨線橋は、構造上エレベーター設置は困難であるため、バリアフリー化を図る場合は跨線橋の建替えが必要</u> ■ <u>エレベーターを駅についたらお年寄りは喜ぶ</u> ■ <u>跨線橋を高齢者、車いす対応等で改善必要</u> ■ <u>南北を歩道でつなげ、エレベーター整備を</u> ■ <u>ホームを渡る階段が大変。連絡通路にエレベーターが必要</u> ■ <u>駅を渡る自由通路希望。南北の自由通路希望。最低歩行者、自転車は通れるように</u> ■ <u>違法駐輪が発生しないような配置が望ましい</u> ■ <u>自由通路ができれば駅北の「業務用食品スーパー」へ行きたい</u> ■ <u>駅北側からは商店街等に来ると予測</u>
-------	--

■ JR四国 ■ とさでん交通 ■ ジェイアールバス ■ 第2 さくら交通 ■ 糸びす協同組合
 ■ 東本町自治会 ■ 西本町自治会 ■ 宮前町西部自治会

【ワークショップでの主な意見】

ワークショップ	<ul style="list-style-type: none"> (A班) ● <u>南口と北口をつなぐ自由通路</u> (B班) ● <u>エレベーター・エスカレーターがない</u> (C班) ● <u>北側から駅に入れない</u>
---------	--



【上位・関連計画における位置づけ】

<ul style="list-style-type: none"> ・平成 30 年度 JR 土佐山田駅 自由通路基本計画 	<p>→ <u>南側に分布する昔ながらの商業地域及び駅舎と北側のバイパス開通にともなう新規住居地域のアクセス向上の観点等から JR 土佐山田駅における「自由通路の必要性は高い」</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> ・土佐山田駅南地区市街地総合再生事業基本計画 	<p>→ <u>現在はアクセスが弱く人の流れが乏しい駅北地区との流動の促進を図るため鉄道をまたぐように横断連絡橋（ブリッジ）を計画する。</u></p>



<p>【課題 4 駅の南北の市街地の連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅の南北をつなぐ自由通路（スロープ・エレベーター付）の整備

※ 自由通路の整備については、跨線橋の建替えや改札口の整備と併せて JR 四国との協議・調整が必要。

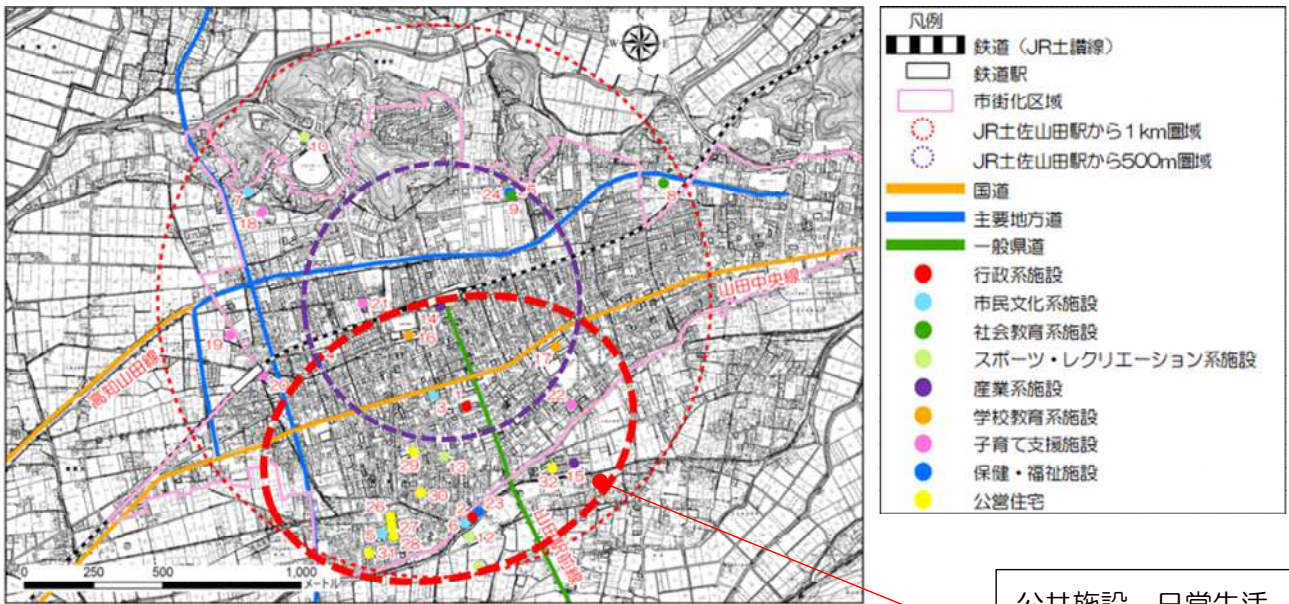


図 5-17.都市拠点エリア内の都市機能配置図(公共施設)

公共施設、日常生活サービス施設ともに多くの都市施設が駅南側に立地している

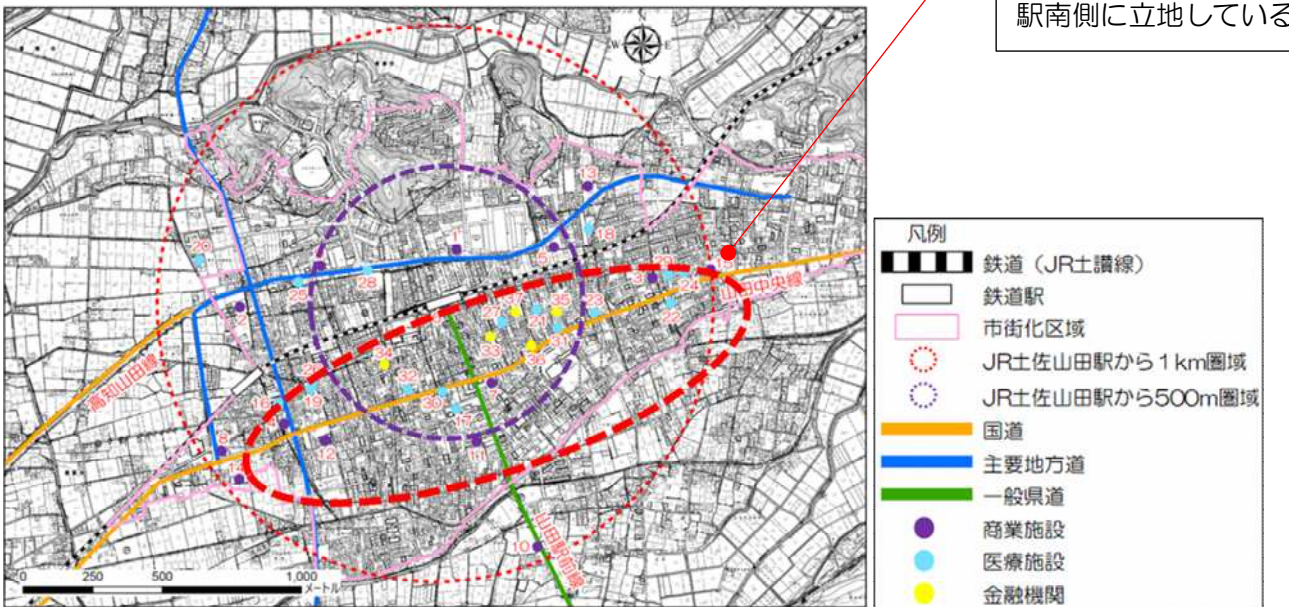


図 5-18.都市拠点エリア内の都市機能配置図(日常生活サービス施設)

(3) 駅周辺(及び商店街含む)の課題

課題5: 駅周辺(及び商店街含む)の活性化と生活利便機能の誘導

【現況】

- ① 商店街の機能が低下し、店舗数が減少し、空き店舗や空き地が目立ってきており、買い物利便性にぎやかさが失われている。
- ② 住宅地で空き家や空き地が増加し、活力が低下している。
- ③ 駅と南駅前広場は、市内のバス路線の起終点が集中する結節点(ハブ)になっているが、生活利便施設が立地しておらず、交通結節点としての特性を活かせていない。

【アンケートの主な意見(上位4項目)】

市民アンケート n=717	<課題だと思うこと> ・まちに活気がない(68.6%) ・空き地や空き家が多い(58.7%) ・商店街に駐車場が少ない(56.5%) ・ホテル・宿泊施設がない(54.7%) <必要だと思う・あったら使う機能> ・街灯を設置する(68.6%) ・空き地や空き家を活用する(67.4%) ・トイレを新設する(61.5%) ・商店街の駐車場を整備する(60.9%)
市民アンケート ※駅利用者のみ: n=168(23.4%)	<課題だと思うこと> ・まちに活気がない(70.2%) ・空き地や空き家が多い(61.9%) ・ホテル・宿泊施設がない(59.5%) ・道路が狭く歩道がないので歩いていて危ない(58.9%) <必要だと思う・あったら使う機能> ・街灯を設置する(75.0%) ・空き地や空き家を活用する(73.2%) ・飲食店を誘致する(68.5%) ・商店やスーパーマーケットを誘致する(64.9%)
工科大生アンケート n=271 ※駅利用者: n=164(60.5%)	<課題だと思うこと> ・まちに活気がない(70.2%) ・空き地や空き家が多い(61.9%) ・ホテル・宿泊施設がない(59.5%) ・道路が狭く歩道がないので歩いていて危ない(58.9%) <必要だと思う・あったら使う機能> ・街灯を設置する(75.0%) ・空き地や空き家を活用する(73.2%) ・飲食店を誘致する(68.5%) ・商店やスーパーマーケットを誘致する(64.9%)
山田高校生アンケート n=76 ※駅利用者: n=30(39.5%)	<課題だと思うこと> ・街灯が少なく、夜暗い(30.3%) ・道路が狭く歩道がないので歩いていて危ない(28.9%) ・車の交通量が多いので歩いていて危ない(26.3%) ・公衆トイレがない(26.3%) ・飲食店・喫茶店が少ない(26.3%) ・商店やスーパーマーケット、コンビニが少ない(26.3%) ・空き地や空き家が多い(26.3%) ※「わからない」とする回答が30~40%台を占めている <必要だと思う・あったら使う機能> ・街灯を設置する(46.0%) ・空き地や空き家を活用する(44.8%) ・トイレを新設する(44.8%)

	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント等を実施できる場所を整備する (39.4%) ※「わからない」とする回答が約 50%を占めている
三水会企業アンケート n=52 ※駅利用者： n=18 (34.6%)	<課題だと思うこと> <ul style="list-style-type: none"> ・まちに活気がない (67.3%) ・ホテル・宿泊施設がない (65.4%) ・飲食店・喫茶店が少ない (53.8%) ・道路が狭く歩道がないので歩いていて危ない (50.0%) <必要だと思う・あったら使う機能> <ul style="list-style-type: none"> ・トイレを新設する (78.9%) ・商店街の歩道を整備する (75.0%) ・街灯を設置する (73.1%) ・ホテル・宿泊施設を整備する (71.1%)

【ヒアリングでの主な意見】

ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駅に隣接し、集落活動センターが立地している事例がある ■ <u>土佐久礼駅も観光協会に観光案内所として活用いただいている</u> ■ 佐川町の「酒蔵のイベント」、三好市の「四国酒まつり」などでは臨時列車を運転している ■ 高齢者が駅のコンビニで買い物 ■ <u>生活に必要な施設や税務署、年金事務所などが、駅に集約されていたら、駅が利用される</u> ■ <u>まちが廃れていっているのので、全部中に集中してこないといけない</u> 中へ集中してこないと、ばらけてしまって、賑わいが無くなる ■ まちが集中するのが、公共交通としては良い ■ 利用者は駅への用事でなく、駅を基点に病院に行くことが多い ■ 昔の病院は減少、近くの小さいクリニックを利用している ■ タクシー利用は高齢者がメインで病院・買物等午前中に集中 ■ 駅前にある商店街を大切に ■ 商店街のチャレンジショップを活用したコミュニティの形成を考えている ■ 糸びす商店街にカラオケ、漫画喫茶、軽食店があればよい ■ 糸びす商店街スーパーが無くなってからは商店街としては弱くなってきた ■ 糸びす商店街にファストフード店、ファミレス、ガソリンスタンドあればよい ■ ホテルが無い ■ 公民館がない ■ 子ども達が遊ぶ所がない ■ コーヒースタンドなどの<u>駐車場を市有地跡地に整備</u>
-------	---

■ JR四国 ■ とさでん交通 ■ ジェイアールバス ■ 第2さくら交通 ■ 糸びす協同組合
 ■ 東本町自治会 ■ 西本町自治会 ■ 宮前町西部自治会

【ワークショップでの主な意見】

ワークショップ	<p>(A班)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駅前に緑が少ない ● 山田駅に行けば全てが完結できるハブとしての機能 ● <u>ビジネスホテルダイワが機能していない</u> ● 商店街通りは、車と歩行者・自転車の区分があいまい ● 緑の公園を作って欲しい(イベント会場も公園の中で) <p>(B班)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>にぎやかな駅</u> ● <u>子どもが遊べる所</u> ● <u>エレベーター、エスカレーターが設置されたバリアフリーな空間</u> <p>(C班)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>駅西ホテルの活用</u> ● <u>観光客向けのお土産販売所がない</u> ● <u>学校から帰ってきて友達と遊びに行く場所がない</u>
---------	---



【上位・関連計画における位置づけ】

- ・第 2 次香美市振興計画→ 基本方針 4 賑わいを興す
○高齢者等にやさしい商店街・買い物環境形成
商店街のユニバーサルデザイン化、宅配、移動商店、日中を過ごす居場所づくり、健康づくりや自立生活支援等、高齢化先進地の商店街モデルとしての様々な取組を支援します。

施策 26 医療体制の充実（1）地域医療の確保
中山間地域の多い本市にあっては、適正な医療の提供が必要であり、医師会・歯科医師会など関係機関や県、広域市町村と協議・連携しながら地域医療の確保に努めます。



【課題5 駅周辺（糸びす商店街含む）の活性化と生活利便機能の誘導】

- ・ 街灯の設置
- ・ ホテル・宿泊施設の誘致
- ・ 飲食店の誘致
- ・ 空き地や空き家の活用
- ・ 駐車場の整備
- ・ トイレの整備
- ・ 商店街の歩道整備における歩きたくなる歩道整備
（ウォークアブルで居心地の良い空間づくり）

※商店街の整備や飲食店等の誘致については、糸びす商店街の活性化の取り組みと連携。

※これらの他、（アンケートでは指摘が少なかったが、）交通結節点であることの強みを活かし、高齢者等が利用するクリニックなど、生活利便施設を駅周辺に誘導することについても検討。

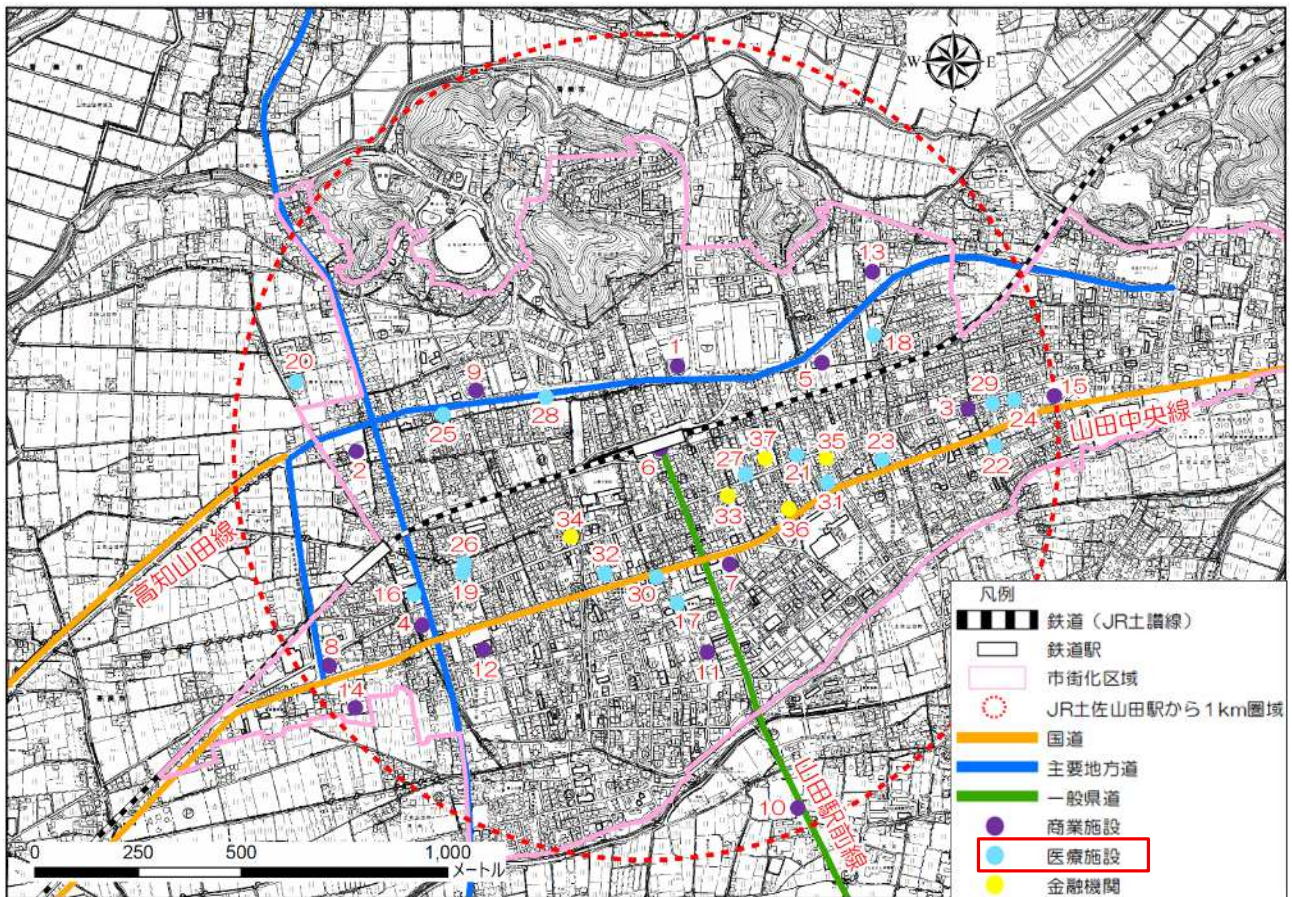


図 5-19.都市拠点エリア内の都市機能配置図(日常生活サービス施設)

表 5-1.医療施設一覧

区分	番号	施設名	番号	施設名
医療施設	16	香長中央病院	25	山本歯科医院
	17	たにむら産婦人科	26	八井田歯科医院
	18	さくら香美クリニック	27	竹本歯科診療所
	19	八井田医院耳鼻咽喉科	28	あけぼの街道佐々木歯科医院
	20	とさやまだクリニック	29	小松歯科
	21	佐野内科リハビリテーションクリニック	30	かぎやまデンタルクリニック
	22	楠目循環器科内科・眼科	31	山下歯科
	23	坂本内科	32	宇賀歯科
	24	小松内科		

(4)長期間未着手の都市施設に関する課題

課題6:長期間未着手の都市施設の整理

【現況】

- ① JR土佐山田駅周辺には、都市計画決定後、長期間未着手となっている本町駅前線があり、高知広域都市計画道路検討委員会において、必要性や実現性の観点から評価がなされ、廃止候補路線とされています。
- ② 本町駅前線は南駅前広場に接続しており、南駅前広場は、現在使用している面積 1,000 m² に対し、計画決定面積は 3,800 m² となっています。
- ③ 北駅前広場計画決定面積は 1,800 m² で未着手となっています。
- ④ 北駅前広場にアクセスする宮前秋月丸線は、駅前区間等が未着手となっています。

【上位・関連計画における位置づけ】

- ・都市計画道路見直しガイドライン→ 都市計画道路が長期間未着手のままであることは、道路予定地内の土地所有者の私権を長期間制限することとなる。今後、長期間未着手の都市計画道路の見直しを行うことが望ましい。
都市計画道路の見直しと併せ、他の都市施設の位置、規模の見直しを行うことが望ましい。

【課題6 長期間未着手の都市施設の整理】

- ・本町駅前線の廃止
- ・南駅前広場の必要機能や規模について検討し、都市計画を変更
- ・北駅前広場とアクセス道路の必要機能や規模について検討し、都市計画を変更

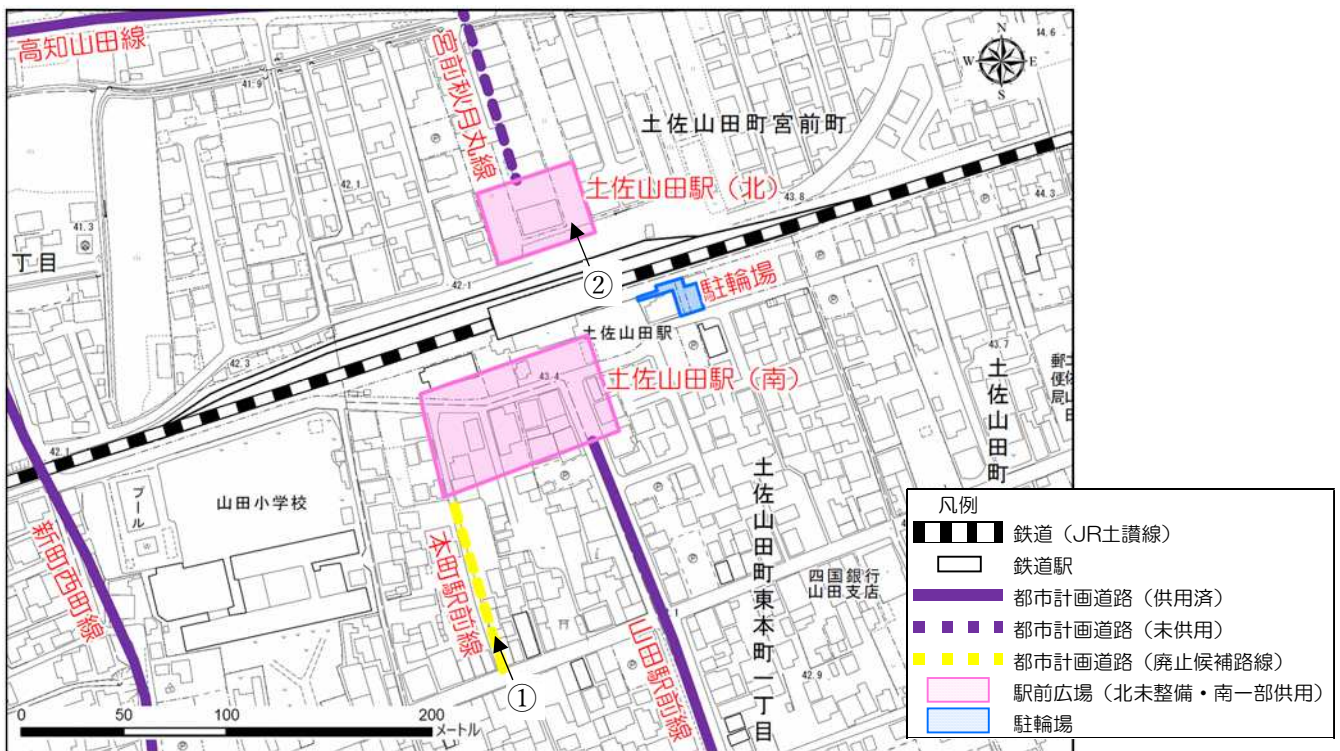


図 5-20. JR 土佐山田駅周辺の都市計画道路・駅前広場整備状況詳細図



図 5-21.本町駅前線未整備 撮影方向①
(爰びす商店街通りより北方向)



図 5-22.北駅前広場未整備 撮影方向②
(JR 土佐山田駅より北方向)

6. まちづくりのコンセプトと基本方針

前述の「駅周辺地区の課題」をふまえ、土佐山田駅周辺地区のまちづくりのコンセプトと基本方針を以下のとおりとします。

6-1. まちづくりのコンセプト

～誰もが便利で居ごこちの良い「駅まち空間」づくり～

- ・ JR土佐山田駅周辺地区は、通勤・通学や買い物など市民や学生等の鉄道利用に加え、アンパンマンミュージアムや龍河洞への観光客が乗降している。また、駅前広場は市内のバス路線のハブとなっているほか、タクシーや鉄道利用者の乗降・送迎にも利用されており、駅構内のバリアフリー化、駅前広場の歩車分離、待合施設や駐車場の整備などが求められている。
- ・ 駅の南側には、従来から都市機能が集積し、商店街活性化の取り組みが進められており、あけぼの街道開通後に住宅開発が進んでいる駅の北側と連携するための自由通路や、駅北側の駅前広場の整備などが求められている。
- ・ このため、駅・駅前広場・駅周辺（あびす商店街を含む）の「駅周辺地区」について、鉄道やバスの利用者・観光客・周辺住民などに必要な機能と施設を備え、安全で快適に利用し、豊かな時間を過ごすことができる、誰もが便利で居ごこちの良い「駅まち空間」として、一体的に整備を行う。

6-2. まちづくりの基本方針

- ① 便利で快適な公共交通利用環境の実現
 - 鉄道やバスの乗り継ぎ、時間待ち、送迎や待ち合わせなど、少しの空き時間を有効に安心して利用できる待合機能の整備により、安全・快適で利用しやすい交通環境をつくります。
 - 駅を利用する学生や観光客、ビジネスマンが移動の時間待ちに活用できる立寄りスペースを付加することにより、利便性の向上を図るとともに、交通結節点としての立地を活用し、マルシェやイベント、地域の交流会など滞留や交流を伴う活動を誘発し、まちのにぎわいの創出や活力の向上を図ります。
 - 待合スペース等を活用し、観光やまちの情報がワンストップで得られるインフォメーション機能を強化します。
 - これらの施設や人の集まりを既存商店街における活動や店舗の利用につなげ、連携を図ることにより、その立地の効果を高め、地域活性化につながることを期待されます。
 - イベントなどが開催できる機能等に加え、待合スペースの多様な利用を図ることにより鉄道利用者以外の人の子行き来を誘発し、利用勝手のよい、多様な機能を持つ場づくりが可能となります。
 - 駅の待合施設は、開かれたサードプレイス（第3の居場所）として、周辺住民の居心地の良い談笑や憩いの場としても利用されます。
- ② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
 - 駅南北の市街地をつなぎ、人の流れを円滑にし、駅南北の市街地の連携を図ることにより、駅周辺地区の利便性を高めるとともに、駅南北の移動の安全性を確保します。

- 様々な交通機関が集まる現在の狭小で車中心の南駅前広場から、歩行者と車の分離とあわせ、車の動線や歩行者の流れを明確にし、交通動線を整序することにより、安全で利便性が高く、快適でゆとりのある交通結節拠点へと転換します。
 - 新たな北駅前広場の整備により、駅北地区の駅利用環境の向上と将来の市北東部方面からの駅の利用に備えます。
- ③ アクセス機能の強化
- 駅前広場につながる幹線道路の整備や改修により、駅及び駅周辺地区へのアクセスを強化します。
 - 駐車場の整備や駐輪場の改修により、公共交通への乗り継ぎの円滑化を図ります。
 - バス路線の追加や新たな自動運転車両の導入によるアクセス性の向上を促進します。
- ④ 生活利便施設の立地
- 人口減少や少子・超高齢社会が進展する中で、生活利便施設等の適正な立地により、生活に必要な各種サービスの効率的で持続的な提供が図られ、安心して快適な暮らしが送れるようにするため、医療・福祉、子育て支援、商業、金融機関などの都市機能（施設）を周辺地域からもアクセスしやすく交通利便性の高い駅周辺地区に誘導、集積することとします。
これにより、高齢者や子育て世代をはじめ、誰もが便利で気軽に生活利便施設が利用できる健康で魅力的なまちを実現します。
 - 生活利便施設については、地域特性や施設の特性・立地状況、上位関連計画における施策の方向性などを考慮しながら、維持すべき既存施設を含め、医療施設など駅周辺地区での社会的な要請が高い施設の立地を検討します。
- ⑤ 既存商店街との連携強化
- 駅北エリアから並びす商店街への人の流れをつくります。
 - 駅前広場周辺の人の集積や待合施設における人の活動を商店街に取り込みます。

7. 導入機能・導入施設の整備方針

「まちづくりの基本方針」を実現するために必要な導入機能・導入施設の整備方針について、以下のとおり整理します。

7-1. 駅周辺における新たな導入機能の整備方針

(1) 待合機能等

待合機能等の運用の検討にあたっては、駅の改札や切符販売の自動化（無人化）、駅内外のトイレや売店、インフォメーション機能の配置や運用等と併せてJR四国と協議します。

導入施設	必要性	整備の考え方	まちづくりの基本方針
待合スペース	快適な公共交通利用環境の構築	駅や駅前広場に訪れる人たちが気軽に利用できる利便性の高い待合施設を設置する。	①便利で快適な公共交通利用環境の実現
学習スペース	駅等を利用する学生等の利便性の向上	鉄道利用の学生や市内の学童・学生が気軽に立ち寄れる場を設け、待ち時間の有効活用や各自が思い思いの時間を過ごすことができるサード・プレイス※1として、学習や滞留する場を提供する。	①便利で快適な公共交通利用環境の実現
コワーキングスペース※2 フリースペース	駅等を利用するビジネスパーソンや学生、地域住民等の利便性の向上	簡易な仕事や交流のできるワークスペースを設け、ビジネスパーソンや学生等の移動時間の有効活用や、地域の交流ができる場を提供する。	①便利で快適な公共交通利用環境の実現
インフォメーション機能	来街者の利便性向上 観光案内、地域情報の発信	既存施設の機能・規模を充実。インバウンドを想定して多言語対応とする。	①便利で快適な公共交通利用環境の実現
売店	駅利用者、来街者の利便性向上 地域住民の活用	既存施設を利用し、駅利用者への飲食や地域住民を対象とする簡易な日常生活品を提供する。カフェサービスなどを追加して利便向上を図る。	①便利で快適な公共交通利用環境の実現
多目的トイレ	駅利用者、来街者の利便性向上	授乳設備などを拡充した、多目的トイレを導入し、駅利用者、地域住民、駅前広場の利用者などが利用する利便性の高い施設を提供する。	①便利で快適な公共交通利用環境の実現

※1 自宅や職場とは隔離された、心地のよい第3の居場所を指す。

サード・プレイスの例としては、公園、サークル活動の場など。

※2 「共同で作業する（Co-Working）場所（Space）」を指し、職種・業種が異なる人たちが一つのスペースを共有して、仕事をするワークスペースのこと。



図 7-1. 無人駅の事務室をリニューアルした学習室
群馬県みなかみ町 JR 後閑駅（JR 高崎支社提供）



図 7-2. コワーキングスペース活用状況
香川県観音寺市 JR 観音寺駅

(2)既存商店街と連携した地域の活性化と生活利便施設の誘致

- ・夜間照明については、照度増やLED化について、商店街、自治会と連携して検討します。
- ・宿泊施設等の誘致、駐車場等の整備については、中心商店街活性化計画等の活性化施策と連携して検討します。
- ・交通結節点であることの強みを活かし、医療施設等の生活利便施設を駅周辺に誘導することについて検討します。

導入施設	必要性	整備の考え方	まちづくりの基本方針
夜間照明	歩行者の安全性の確保 環境増進	視認性に配慮した夜間照明について、商店街等の関係主体と連携して検討する。	⑤既存商店街との連携強化
宿泊施設	駅周辺（そばす商店街含む）の活性化	商店街の空き店舗等を活用した宿泊施設の開業支援。	⑤既存商店街との連携強化
飲食店 ・カフェ	駅周辺（そばす商店街含む）の利便性向上	既存の店舗を活用するとともに、空き店舗等を活用した飲食店・カフェの開業支援による施設整備。	⑤既存商店街との連携強化
医療施設	生活利便施設の利用	内科、小児科等の地域ニーズに対応した医療施設の集積支援による施設整備。	④生活利便施設の立地
駐車場	公共交通への乗り継ぎの円滑化	駅周辺における駐車場、空き地を活用したコインパーキングなどを整備して、利便性の向上を支援する。	③アクセス機能の強化
駐輪場	公共交通への乗り継ぎの円滑化	駅前駐輪場の拡充や新設によりサイクルアンドライドを支援するとともに、屋根、照明施設を設け、利便性の向上を図る。	③アクセス機能の強化
カーシェア・シェアサイクル	駅周辺（そばす商店街含む）の利便性向上	駐車場、駐輪場の整備と併せて、カーシェア、シェアサイクルの導入を図る。	③アクセス機能の強化
空き地や空き家の活用	駅周辺（そばす商店街含む）の活性化	中心商店街活性化計画等の活性化施策と連携して活用を検討する。	⑤既存商店街との連携強化

7-2. 駅周辺における都市基盤施設としての導入施設の整備方針

(1)南駅前広場

- 以下の導入施設について、駅前広場計画指針等に基づき適正に配置します。
- レイアウトを検討し、現在の都市計画決定面積（A=3,800㎡）に対し、必要となる駅前広場の面積を定め、都市計画決定の変更を行います。

導入施設	必要性	整備の考え方	まちづくりの基本方針
バスバス・プール	交通結節機能	現在、民間路線バスが2路線、市営バスが5路線、デマンドバスが1路線発着しており、今後JR土佐山田駅と、香南市にある「のいち駅」を結ぶバスの運行や自動運転車両の実証運行が検討されていることから必要なバス停車帯やバス待機スペースを確保する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
タクシーバス・プール	交通結節機能	現在、タクシーが乗り入れており、観光客やバスカバーエリア外への市民に対するサービスを提供するためタクシー乗場、待機スペースを確保する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
一般車両バス・プール	交通結節機能（送迎支援等）	駅への送迎車両が多いため、交通結節機能として、一般車両の送迎スペース及び待機スペースを確保する。 夜間のバスバス、タクシーバスとの共用についても検討する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
身障者車両バス・プール	バリアフリー対応	鉄道利用及び駅周辺地区への来訪者に対するバリアフリー機能として身障者バス・プールを確保する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
案内板・サイン	交通結節機能（案内） 利用しやすい駅前広場の整備 （交通結節機能）	駅前広場案内、周辺地区案内、広域案内等の機能を持つ案内板を設置するとともに、これに連動した施設方面指示サインを多言語対応で整備する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
植栽	良好な環境を有する駅前広場の整備 （環境増進機能） （緑化空間機能）	環境空間として、環境機能を有する植栽を行い、潤いある駅前広場を演出する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
夜間照明	交通結節機能（安全）	歩行者の夜間の安全性を確保するため、視認性に配慮した夜間照明を設け、駅周辺と商店街の夜間の回遊性を確保する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
シェルター	交通結節機能（利便性向上）	日除けや雨天のためのバス・タクシーのシェルター等を整備する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化

(2)北駅前広場

- ・以下の導入施設について、駅前広場計画指針等に基づき適正に配置します。
- ・レイアウトを検討し、現在の都市計画決定面積（A=1,800 m²）に対し、必要となる駅前広場の面積を定め、都市計画決定の変更を行います。

導入施設	必要性	整備の考え方	まちづくりの基本方針
バスバース	交通結節機能	あけぼの街道からのアクセスや新たなコミュニティバスルートの設定、各種施設の送迎バスのための乗降スペースを確保する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
タクシーバース	交通結節機能	観光客やバスカバーエリア外への市民に対するサービスを提供するためタクシー乗場スペースを確保する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
タクシー兼一般車両プール	交通結節機能（送迎支援）	駅への送迎車両の交通結節機能として、タクシー兼一般車両の待機スペースを確保する。 夜間のバスバース、タクシーバースと一般車両の共用についても検討する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
身障者車両バース	バリアフリー対応	鉄道利用及び駅周辺地区への来訪者に対するバリアフリー機能として身障者バースを確保する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
案内板・サイン	交通結節機能（案内）	駅前広場、周辺地区、広域等の案内板と施設方面指示サインを多言語対応で整備する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
植栽	良好な環境を有する駅前広場の整備（環境増進機能） （緑化空間機能）	環境空間として、環境機能を有する植栽を行い、潤いある駅前広場を演出する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
夜間照明	交通結節機能（安全）	夜間の駅利用者や送迎者の安全性を確保するため、視認性に配慮した適切な夜間照明を整備する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
シェルター	交通結節機能（利便性向上）	日除けや雨天のためのバス・タクシーのシェルター等を整備する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化



図 7-3.南駅前広場当初レイアウト

資料：土佐山田北地区土地区画整理事業 A・B 調査

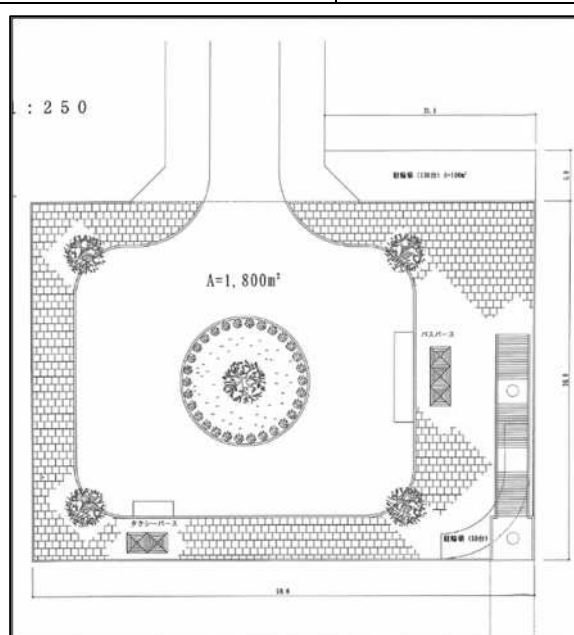


図 7-4.北駅前広場当初レイアウト

資料：土佐山田北地区土地区画整理事業 A・B 調査

(3)南北連絡自由通路

- 自由通路の検討にあたり、駅構内の跨線橋のバリアフリー化、改札や切符販売の自動化（無人化）、改札口の運用、駅内外のトイレや待合施設、売店の配置等について、JR四国と協議し、適切な役割分担を行う。
- 駅南北の市街地の一体化を図るルート設定を検討します。

導入施設	必要性	整備の考え方	まちづくりの基本方針
自由通路 (歩行者・自転車)	駅南北の市街地の連携 改札口と南北駅前広場の動線の確保	鉄道利用だけでなく、南北市街地をつなぐ歩行者・自転車の動線としての適正な規模・機能とする。 南北連絡自由通路から、駅ホームへの昇降を検討する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化
多目的エレベーター	駅南北市街地の連携 (バリアフリー対応)	車椅子、高齢者等のバリアフリーに対応するとともに、自転車等の利用も見込んだ多目的エレベーターを設置する。	② 駅南北エリアの連携と交通結節機能強化

(4)都市計画道路等

- 南北駅前広場の検討と併せて必要な構造や幅員を検討し、都市計画決定の変更を行う。
- 駐車場、駐輪場の配置や運用について、JR四国をはじめとする周辺の土地所有者との協議・調整を行う。

導入施設	必要性	整備の考え方	まちづくりの基本方針
宮前秋月丸線	北駅前広場へのアクセス道路の整備	あけぼの街道から、北駅前広場間の未整備区間の道路整備。	③ アクセス機能の強化
山田駅前線	駅周辺の歩道整備 安全な歩行者空間の確保と商店街との連携	駅前広場からまじりす通り間の高質な歩道整備。 商店街から駅にかけての歩行者の安全性を確保するため、視認性に配慮した適切な夜間照明を整備する。	③ アクセス機能の強化
駐車場	乗継環境の改善	パーク＆ライドへの対応。 駅周辺において、通勤通学、地区来訪の視点から官民共同で必要量を確保する。 「車 de トレイン」専用駐車場の利活用や周辺の未利用地等の活用についても検討。	③ アクセス機能の強化
バイク駐車場	乗継環境の改善	通勤通学の視点から必要量を確保する。 パーク＆ライドへの対応。 バイクの大型化への対応を検討。 屋根の設置等を検討。	③ アクセス機能の強化
駐輪場	乗継環境の改善	通勤通学の視点から必要量を確保する。 サイクル＆ライドへの対応。 屋根の設置等を検討。	③ アクセス機能の強化

※長期間未着手となっている本町駅前線については、南駅前広場の都市計画決定の変更に合わせて廃止の方向で検討します。



図 7-5.現在の連絡通路



図 7-6.現在の連絡通路



図 7-7.現在の駐輪場



図 7-8.JR「車 de トレイン」駐車場

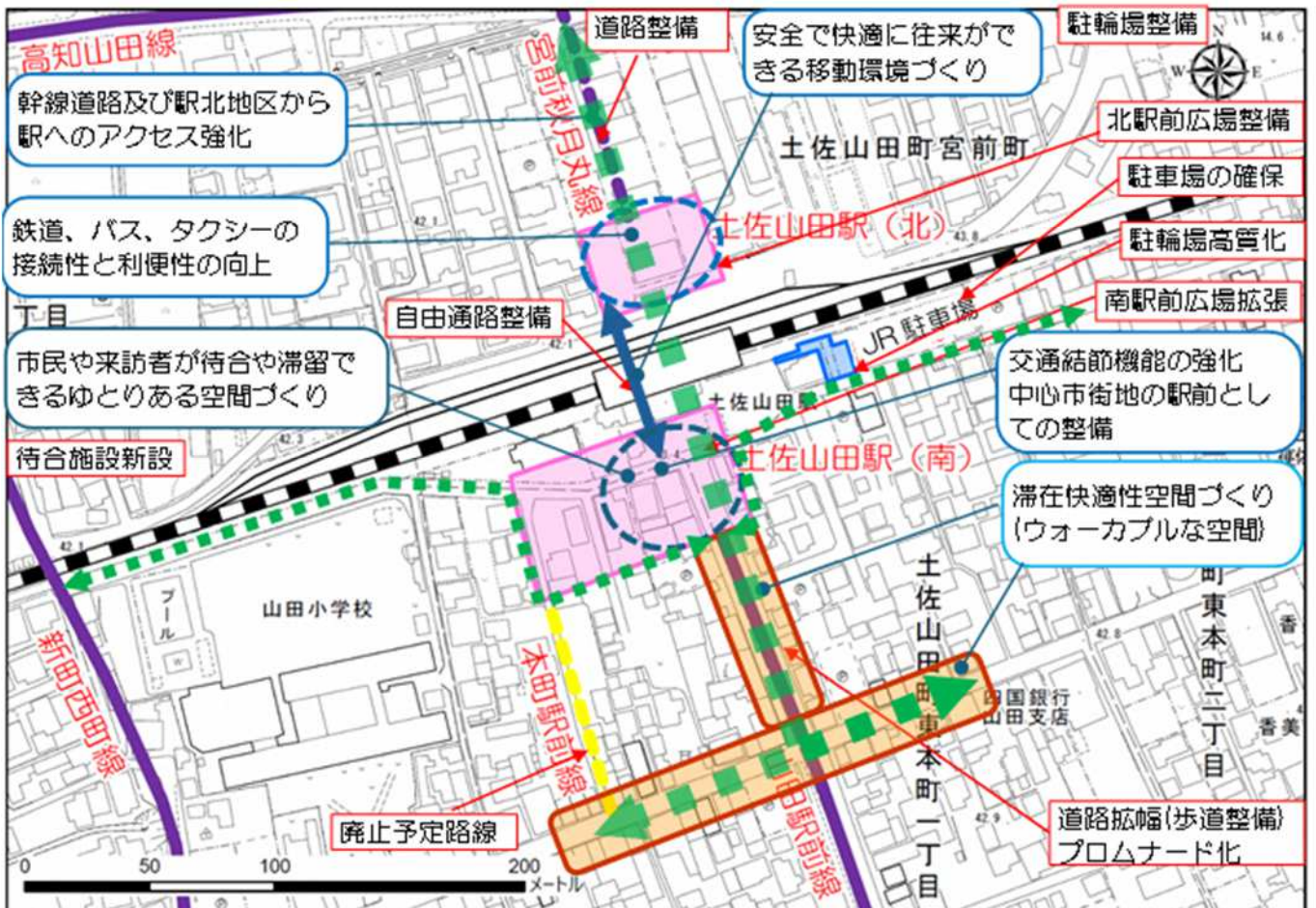


図 7-9.土佐山田駅周辺まちづくり方針実現化検討図

8. ゾーニング・ネットワークの検討

8-1. 山田駅周辺の基本構成

(1) 歩行者ネットワークの方針

土佐山田駅周辺の歩行者・自転車と緑のネットワークは、以下のとおり形成します。

- ▶ 都市計画道路の歩道部によって歩行者ネットワークを確保することを基本とします。
- ▶ 都市計画道路の車道端において自転車通行帯によるネットワークを確保します。
- ▶ 土佐山田駅南北連絡通路によって、歩行者の南北連絡を確保します。
- ▶ 南駅前広場から山田駅前線にかけてのシンボル道路では快適なオープンスペースを確保し、歩行者の滞在・憩いの場として整備します。
- ▶ 駅まち空間においては、都市機能の立地を支援する歩車共存道路を導入します。

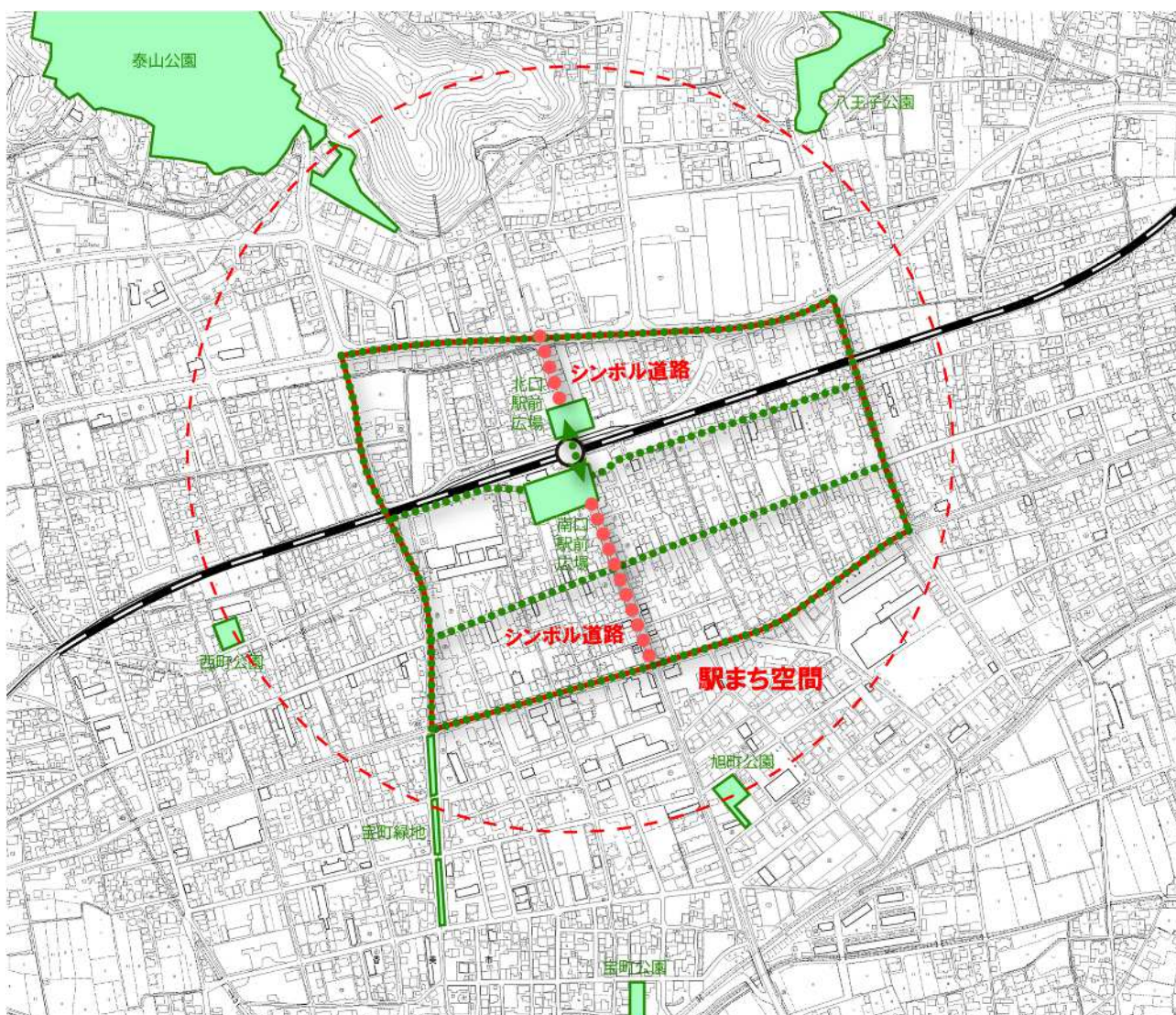


図 8-1. 歩行者ネットワーク方針図

(2) 駅まち空間ゾーニング構成

土佐山田駅周辺の市街地のゾーニングは以下のとおり構成します。

- ▶ 駅まち空間内は駅まち機能を導入する区域として、まちの魅力と利便性の向上、生活サービスのための都市機能の集積を図る駅まち機能導入ゾーンとして位置づけます。
駅まち機能導入ゾーン内は中心市街地として、都市計画の誘導施策等を講じることにより、不足する生活利便施設等の都市機能の導入を図ることとします。
- ▶ 駅まち機能導入区域の中でも、駅前広場及びシンボル道路に接する街区は、駅まち機能の導入を促進する区域として、官民連携のもとに、早期に都市機能の導入を図る駅まち機能導入促進ゾーンに位置づけます。
- ▶ 糸びす商店街区は、駅前広場と連携し、沿線商店歩道との一体利用などにより、まちなかを回遊する賑わい活力ゾーンとして位置づけます。
- ▶ 南駅前広場から糸びす商店街に至るシンボル道路沿線は、高質なゆとりのある歩道空間の整備や沿道施設との調和を図ることにより、心地よく歩けるまちなか滞在快適空間に位置づけます。

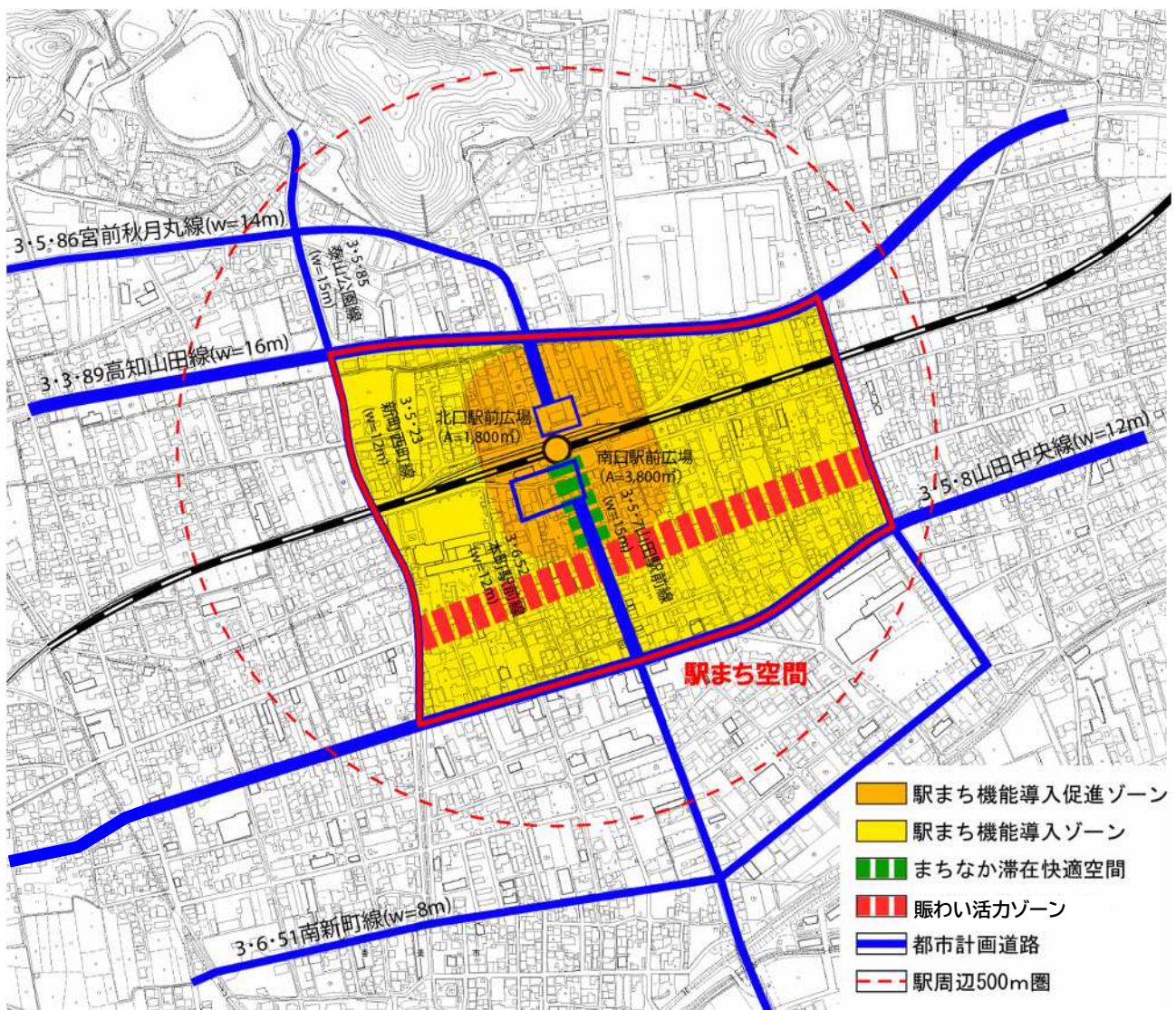
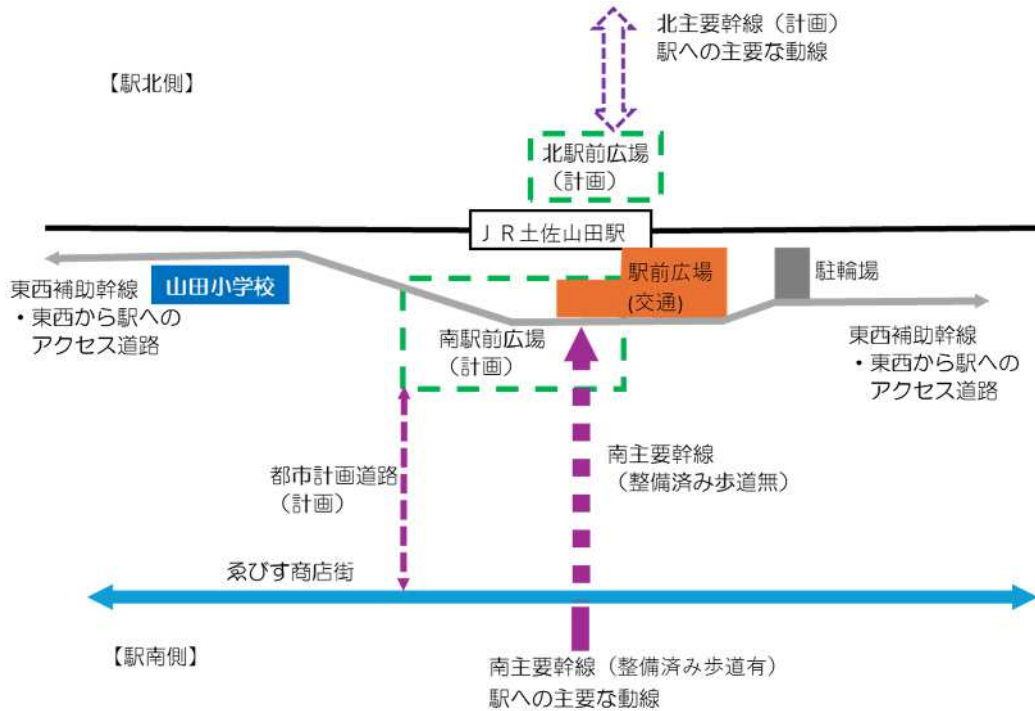


図 8-2.ゾーニング構成図

8-2. ゾーニング・ネットワーク

土佐山田駅周辺地区では駅まち機能の導入によるゾーニングとネットワーク形成により、以下の概念図のとおり再編と魅力の強化を図るものとします。

【現在の駅周辺地区】



【再編後の駅周辺地区】

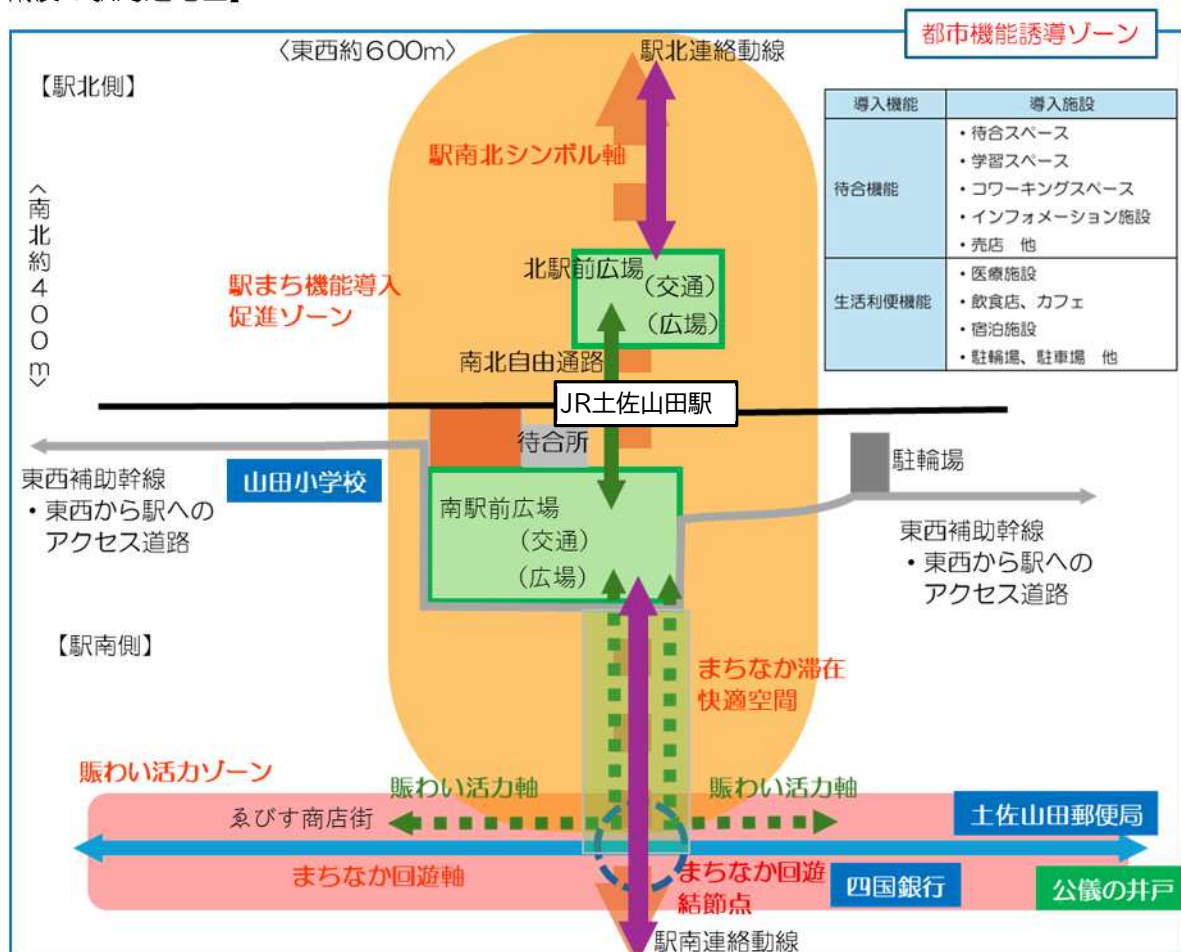


図 8-3.土佐山田駅周辺ゾーニング・ネットワーク図

9. 基本構想

9-1. 施設内容・規模等の整理

それぞれの機能毎（待合、生活利便、駅前広場、南北自由通路）の施設内容の規模を以下に整理するとおり想定しています。

(1)待合機能(設置場所:駅・駅前広場周辺)

NO	導入施設	利用対象者	施設内容	規模・機能	整備主体	管理	参考事例
1-1	待合スペース (南・北)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者 ・バス利用者 ・タクシー利用者 ・待合せ利用者 ・送迎者 	駅や駅前広場に訪れる人たちが気軽に利用できる利便性の高い待合施設を提供する。	面積 A=25㎡ ・椅子 20脚 ・Wi-Fi・電源	市とJR四国とで今後協議する	市とJR四国とで今後協議する	観音寺駅待合スペース参照
1-2	学習スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・学生 ・児童 ・通学者 ・生涯学習者 	鉄道利用の学生や市内の児童・学生を中心に気軽に立ち寄れる場を設け、待ち時間の有効活用や各自が思い思いの時間を過ごすことができるサード・プレイスとして、学習する場を提供する。	面積 A=25㎡ ・学習机 20台 ・Wi-Fi・電源	市とJR四国とで今後協議する	<ul style="list-style-type: none"> ・市 ・民間 	中村駅学習スペース参照
1-3	コワーキングスペース・フリースペース	<ul style="list-style-type: none"> ・ビジネスマン ・学生 ・地域住民 	簡易な仕事や学習のできるワーキングブースを設け、ビジネスパーソンや学生等の移動時間の有効活用ができる場を提供する。自由に談笑したり、サークル活動や簡易な市民活動の場を設け、学生等の移動時間の有効活用や、地域住民の簡易な会合、地域交流ができる場を提供する。また、駅前広場と一体となったイベントスペースとしても活用する。	面積 A=50㎡ ・共用テーブル5台 ・椅子 20脚	市とJR四国とで今後協議する	<ul style="list-style-type: none"> ・市 ・民間 	中村駅コワーキングスペース参照 防府市創業・交流センター フリースペース参照
2	売店	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者 ・地域住民 	既存施設を利用し、駅利用者への飲食や地域住民を対象とする簡易な日常生活品を提供する。カフェサービスなどを追加して向上を図る。南に整備。	面積 A=100㎡	市とJR四国とで今後協議する	<ul style="list-style-type: none"> ・JR四国(キオスク) ・民間 	現施設よりも規模を拡大して新設 中村駅土産売場参照
3	インフォメーション施設	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者 ・地域住民 	既存施設の機能・規模を充実し、来街者の利便性向上、観光案内、地域情報の提供を行う。インバウンドを想定して多言語対応とする。南に整備。	面積 A=50㎡ (実測面積)	<ul style="list-style-type: none"> ・市 ・観光協会 	<ul style="list-style-type: none"> ・市 ・観光協会 	香美市いんふおめーしょん
4	多目的トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者 ・地域住民 	多目的トイレを導入し、授乳設備などを拡充し、駅利用者、地域住民、駅前広場の利用者などが利用する利便性の高い施設を提供する。	面積 A=80㎡ (実測面積) ・南北2箇所	市とJR四国とで今後協議する	<ul style="list-style-type: none"> ・市 ・民間 	南現施設よりも規模を拡大しリニューアル 北新設

※整備主体、管理については、想定とし、今後変更される可能性があります。

■JR土佐山田駅(現状機能)



【待合スペース想定】

1,612 人/日→ピーク率 15%=241 人/ピーク時→待合人員 50%=120 人≒100 ㎡

■待合所イメージ(JR 観音寺駅舎内)



■待合所・学習スペースイメージ
(土佐くろしお鉄道中村駅)



■土産売り場イメージ
(土佐くろしお鉄道中村駅)



■フリースペースイメージ(防府市創業・交流センター)



■多目的トイレイメージ



■多目的トイレイメージ



(2)生活利便機能(設置場所:駅・駅前広場周辺・よびす通り商店街)

NO	導入施設	利用対象者	施設内容	規模・機能	整備主体	管理	参考事例
1	夜間照明・ 足元照明	・駅利用者 ・地域住民	歩行者の夜間の安全性を確保するため、視認性に配慮した夜間照明を設け、駅周辺と商店街の夜間の回遊性を確保する。	南北駅前広場 山田停車場線 ・概ね 30 基	・市	・市	照明事例参照
2-1	宿泊施設	・観光客 ・ビジネスマン ・学生	商店街の空き店舗等を活用した宿泊施設の開業を支援する。	規模未定	・市 ・民間	・民間	空き店舗活用
2-2	飲食店・カフェ	・駅利用者 ・学生 ・地域住民	既存の店舗を活用するとともに、空き店舗等を活用した飲食店・カフェの開業を支援する。	面積・店舗数未定 (出店調整)	・民間	・民間	空き店舗活用 飲食店事例 参照
2-3	医療施設	・駅利用者 ・学生 ・地域住民	内科、小児科等の地域ニーズに対応した医療施設の集積を支援する。	面積・店舗数未定 (出店調整)	・民間	・民間	医療モール 事例参照
3-1	駐車場	・駅利用者 ・学生 ・地域住民	駅周辺における駐車場、空き地を活用したコインパーキングなどを整備して、利便性の向上を支援する。	面積 A=40 m ²	・市 ・民間	・市 ・民間	駐車場事例 参照
3-2	駐輪場	・駅利用者 ・学生 ・地域住民	駅前駐輪場の拡充や新設によりサイクルアンドライドを支援するとともに、屋根、照明施設を設け、利便性の向上を図る。	面積 A=150 m ² (実測面積) ・駐輪台数 200 台	・市	・市 ・民間	駐輪場事例 参照
3-3	カーシェア シェアサイクル	・駅利用者 ・観光客 ・学生 ・地域住民	駐車場、駐輪場の整備と併せて、カーシェア、シェアサイクルの導入を図る。	規模未定	・民間	・民間	カーシェア 事例参照

※整備主体、管理については、想定とし、今後変更される可能性があります。

■フットライト照明イメージ



■空き店舗活用飲食店イメージ



■医療モール・調剤薬局併設イメージ



※医療モールの平均規模は5診療科で100~150㎡となっている

■ベンチイメージ(秋田駅西口駅前広場)



■東屋イメージ(草津駅駅前)



■ベンチイメージ



■テーブルベンチイメージ



■駐車場イメージ(JR徳島線鴨島駅駅前)



■自転車駐輪場イメージ(相模原市矢部駅北口)



■カーシェアイメージ(JR土佐山田駅前)



(3)南駅前広場機能(設置場所:南駅前広場)

NO	導入施設	利用対象者	施設内容	規模・機能	整備主体	管理	参考事例
1-1	バスバース	・ 駅利用者 ・ 地域住民	鉄道とバスの結節機能を確保するとともに、地域のバス利用者のためのバス乗降スペースを確保する。	面積 A=90 m ² ・ 乗降 2 バース	市と県とで 今後協議する	市と県とで 今後協議する	配置図 参照
1-2	バスプール	・ 駅利用者 ・ 地域住民	鉄道とバスの結節機能を確保するとともに、地域のバス利用者のためのバス駐車スペースを確保する。	面積 A=30 m ² ・ 兼用 1 プール	市と県とで 今後協議する	市と県とで 今後協議する	配置図 参照
1-3	タクシーバース	・ 駅利用者 ・ 地域住民	鉄道とタクシーの結節機能を確保するとともに、地域のタクシー利用者のためのタクシー乗降スペースを確保する。	面積 A=20 m ² ・ 乗降 2 バース	市と県とで 今後協議する	市と県とで 今後協議する	配置図 参照
1-4	タクシープール	・ 駅利用者 ・ 地域住民	鉄道とタクシーの結節機能を確保するとともに、地域のタクシー利用者のためのタクシー駐車スペースを確保する。	面積 A=30 m ² ・ 駐車 3 プール	市と県とで 今後協議する	市と県とで 今後協議する	配置図 参照
1-5	一般車バース	・ 駅利用者 ・ 地域住民	駅への送迎のための一般車両の乗降スペースを確保する。	面積 A=10~30 m ² ・ 乗降 3 バース	市と県とで 今後協議する	市と県とで 今後協議する	配置図 参照
1-6	一般車プール	・ 駅利用者 ・ 地域住民	駅への送迎のための一般車両の待機スペースを確保する。身体障害者用含む。	面積 A=40~80 m ² ・ 駐車 4 プール	市と県とで 今後協議する	市と県とで 今後協議する	配置図 参照
1-7	身障者バース	・ 駅利用者 ・ 地域住民	身体障害者のための乗降スペースを確保する。	面積 A=20 m ² ・ 乗降 1 バース	市と県とで 今後協議する	市と県とで 今後協議する	配置図 参照
1-8	身障者プール	・ 駅利用者 ・ 地域住民	身体障害者のための駐車スペースを確保する。	面積 A=20 m ² ・ 駐車 1 プール	市と県とで 今後協議する	市と県とで 今後協議する	配置図 参照
2-1	シェルター	・ 駅利用者	日除けや雨天のためのバス・タクシーのシェルター等を整備する。	面積 A=40 m ² ・ シェルター	市と県とで 今後協議する	市と県とで 今後協議する	シェルター 事例参照
2-2	案内板・サイン	・ 駅利用者 ・ 観光客	駅利用者や観光客に分かりやすい多言語対応の総合案内板及び誘導サインを整備する。	面積 A=2 m ²	市と県とで 今後協議する	市と県とで 今後協議する	案内板・サイン 事例参照
2-3	植栽	・ 駅利用者 ・ 地域住民	利用者が和め、環境に寄与するような、管理が容易な植栽を配置する。	面積 A=100 m ²	市と県とで 今後協議する	市と県とで 今後協議する	植栽イメ ージ参照
2-4	夜間照明	・ 駅利用者 ・ 地域住民	歩行者の夜間の安全性を確保するため、視認性に配慮した夜間照明を設け、駅周辺と商店街の夜間の回遊性を確保する。	面積 A=10 m ² ・ 20 基	市と県とで 今後協議する	市と県とで 今後協議する	照明事例 参照

※整備主体、管理については、想定とし、今後変更される可能性があります。

(4)北駅前広場機能(設置場所:北駅前広場)

NO	導入施設	利用対象者	施設内容	規模・機能	整備主体	管理	参考事例
1-1	バスバース	・ 駅利用者 ・ 地域住民	鉄道とバスの結節機能を確保するとともに、地域のバス利用者のためのバス乗降・待機スペースを確保する。	面積 A=30 m ² ・ 乗降 1 バース	・ 市	・ 市	配置図参照
1-2	タクシーバース	・ 駅利用者 ・ 地域住民	鉄道とタクシーの結節機能を確保するとともに、地域のタクシー利用者のためのタクシー乗降スペースを確保する。	面積 A=20 m ² ・ 乗降 2 バース	・ 市	・ 市	配置図参照
1-3	一般車バース	・ 駅利用者 ・ 地域住民	駅への送迎のための一般車両の乗降・待機スペースを確保する。	面積 A=20 m ² ・ 乗降 2 バース	・ 市	・ 市	配置図参照
1-4	タクシープール 兼一般車プール	・ 駅利用者 ・ 地域住民	鉄道とタクシーの結節機能を確保するとともに、地域のタクシー利用者のためのタクシー待機スペースを確保する。また、タクシー不在の際は一般車プールとして運用する。	面積 A=80 m ² ・ 待機 4 プール	・ 市	・ 市	配置図参照
1-5	身障者車バース	・ 駅利用者 ・ 地域住民	身体障害者のための乗降スペースを確保する。	面積 A=25 m ² ・ 乗降 1 バース	・ 市	・ 市	配置図参照
2-1	多目的トイレ	・ 駅利用者 ・ 地域住民	多目的トイレを導入し、授乳設備などを拡充し、駅利用者、地域住民、駅前広場の利用者などが利用する利便性の高い施設を提供する。	面積 A=40 m ² (実測面積)	・ 市	・ 市	現施設拡充 リニューアル
2-2	シェルター	・ 駅利用者	日除けや雨天のためのバス・タクシーのシェルター等を整備する。	面積 A=40 m ² ・ シェルター	・ 市	・ 市	シェルター 事例参照
2-3	案内板・サイン	・ 駅利用者 ・ 地域住民	駅利用者や観光客に分かりやすい多言語対応の総合案内板及び誘導サインを整備する。	面積 A=2 m ²	・ 市	・ 市	案内板・サイン 事例参照
2-4	植栽	・ 駅利用者 ・ 地域住民	利用者が和め、環境に寄与するような、管理が容易な植栽を配置する。	面積 A=100 m ²	・ 市 ・ 市民 ・ 民間	・ 市 ・ 市民 ・ 民間	植栽イメージ 参照
2-5	夜間照明	・ 駅利用者 ・ 地域住民	歩行者の夜間の安全性を確保するため、視認性に配慮した夜間照明を設け、駅周辺と商店街の夜間の回遊性を確保する。	面積 A=5 m ² ・ 10 基	・ 市	・ 市	照明事例参照

※整備主体、管理については、想定とし、今後変更される可能性があります。

(5)南北連絡機能(設置場所:南北自由通路)

NO	導入施設	利用対象者	施設内容	規模・機能	整備主体	管理	算定根拠
1	自由通路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅利用者 ・ 地域住民 	土佐山田駅の南北駅前広場を連絡する歩行者・自転車が通行可能な自由通路を整備する。	延長 L=40m 幅員 W=4m ・ 誘導ブロック	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市 	北伊予駅事例参照
2	多目的エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅利用者 ・ 地域住民 	車椅子、高齢者等のバリアフリーに対応するとともに、自転車等の利用も見込んだ多目的エレベーターを設置する。 設置箇所は南北駅前広場及び土佐山田駅 2 番ホームへの対応を見込み調整を行う。	面積 A=30 m ² ・ エレベーター3 基 (北・南・駅ホーム)	市とJR四国とで今後協議する	市とJR四国とで今後協議する	北伊予駅事例参照

※整備主体、管理については、想定とし、今後変更される可能性があります。

■案内板イメージ（千葉駅前）



■サインイメージ（千葉駅前）



■一般車プール・緑地イメージ（常磐線日立駅）



■バスシェルターイメージ



■自由通路イメージ（JR予讃線北伊予駅）



（側方からの全景）



（夜間全景）



（階段・エレベーター）

■JR予讃線北伊予駅航空写真（GoogleMaps）



（自由通路及び周辺全景）



9-2. 都市計画の見直し方針

都市計画決定されているそれぞれの施設について、以下に整理するとおり見直し及び整備を進めます。

(1) 都市計画の見直し方針

NO	施設名	都市計画見直しの考え方
1	本町駅前線	南駅前広場のアクセス道路を1路線に絞って交通の錯綜を回避するため、同路線を廃止する。
2	山田駅前線	南駅前広場のアクセス道路であり、土佐山田駅から市役所に至るシンボル道路として高質化の整備を推進する。現況幅員12mで暫定整備されており、完成に向け歩道部の整備を推進するとともに、歩いて楽しいまちづくりの一環として、十分な歩道幅員を確保するため道路幅員構成の見直しを行う。
3	宮前秋月丸線	南駅前広場のアクセス道路であり、土佐山田駅から泰山公園に至る歩行者ネットワーク機能と合わせ整備を推進する。
4	南駅前広場	必要な施設規模に応じ、現行の都市計画決定面積の縮小を調整し、南駅前広場の整備を促進する。
5	北駅前広場	土佐山田駅の新たな北口エントランスとして南北連絡自由通路の整備と併せて、北駅前広場の整備を推進する。

(2) 都市計画道路・駅前広場

NO	導入施設	利用対象者	整備内容	規模・機能	整備主体	管理	算定根拠
1	本町駅前線	—	南駅前広場にアクセスする本町駅前線については、整備の実現性を考慮して廃止する。	延長 L=100m 幅員 W=12m	・市	・市	構想図参照
2	山田駅前線	・駅利用者 ・地域住民	山田駅前線の南駅前広場から柔びす通りまでの区間については、歩いて楽しいまちづくりの視点から歩道を拡幅し高質化舗装を行う。	延長 L=115m 幅員 W=15m	市と県とで 今後協議する	市と県とで 今後協議する	構想図参照
3	宮前秋月丸線	・駅利用者 ・地域住民	道路整備を推進するとともに、北駅前広場から高知山田線までの区間については、歩いて楽しいまちづくりの視点から歩道の高質化舗装を行う。	延長 L=90m 幅員 W=14m	・市	・市	構想図参照
4	南駅前広場	・駅利用者 ・地域住民	必要な機能を充足させつつ、周辺道路への影響、移転家屋の減少に向けて、西側、南側境界をできないか検討する。	面積 A=3800 m ² から縮小できないか検討していく	市と県とで 今後協議する	市と県とで 今後協議する	構想図参照
5	北駅前広場	・駅利用者 ・地域住民	現都市計画面積において、必要な交通機能を充足できるため、変更はしない。	面積 A=1,800 m ² (現都決面積)	・市	・市	構想図参照

※整備主体、管理については、想定とし、今後変更される可能性があります。

※都市計画における具体的な道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討します。

(3)関連区画道路

NO	付替え道路	利用対象者	利用形態	規模・機能	整備主体	管理	算定根拠
1	山田小北通り	<ul style="list-style-type: none">・ 駅利用者・ 地域住民・ 通過交通	駅前広場整備に伴う現道の機能回復。	延長 L=80m 幅員 W=6m	・ 市	・ 市	構想図参照
2	山田駅百石通線	<ul style="list-style-type: none">・ 駅利用者・ 地域住民・ 通過交通	駅前広場整備に伴う現道の機能回復。	延長 L=30m 幅員 W=6m	・ 市	・ 市	構想図参照

※整備主体、管理については、想定とし、今後変更される可能性があります。

※付替え道路は、駅前広場用地の所有区分により、ルート変更の可能性あります。

※都市計画における具体の道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討します。

《参考》■山田駅前線における滞在快適性向上の検討イメージ

『居心地が良く、そぞろ歩きをしたくなるまちなか空間づくり』

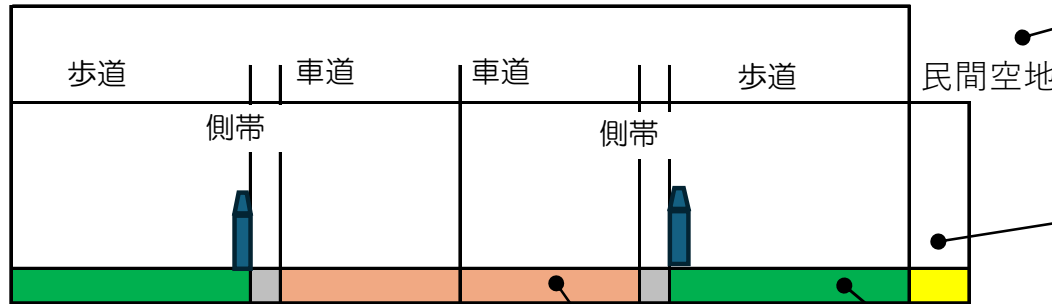
■車中心から人中心の道路空間への転換

- ・歩きたくなる魅力的な歩道空間の形成
- ・滞在したくなる居心地のよい空間の演出

■交通結節点である土佐山田駅と商店街を結ぶ快適なエリアを形成

- ・回遊性の向上を図る高質な歩車道整備による良好な景観づくりと誘導
- ・多様な活動を繰り広げる場としての滞在機能の設置、低未利用地の活用による賑わい創出

幅員15m



地区計画によるセットバックやまちづくり協定による民間空地の確保



- ・低未利用地や空地を活用して、仮設的にカフェ等を出店



- ・歩車道境界のフラット化と可動式ポラードの設置等、道路空間の活用により柔軟な対応ができる設えを確保
- ・道路規格の許す範囲で車道を狭め、景観形成及びイメージ狭さくによる速度抑制のために中央部に高質舗装を採用

※都市計画における具体的な道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討する。



- ・道路空間にテーブル・椅子を設置し、滞留空間として活用

9-3. 都市基盤施設配置計画

駅周辺の主な都市基盤施設配置計画として、南北駅前広場、駅アクセス道路、南北連絡自由通路、関連する区画道路の切り回しの配置は以下に整理するとおりとなります。

■施設配置計画一覧

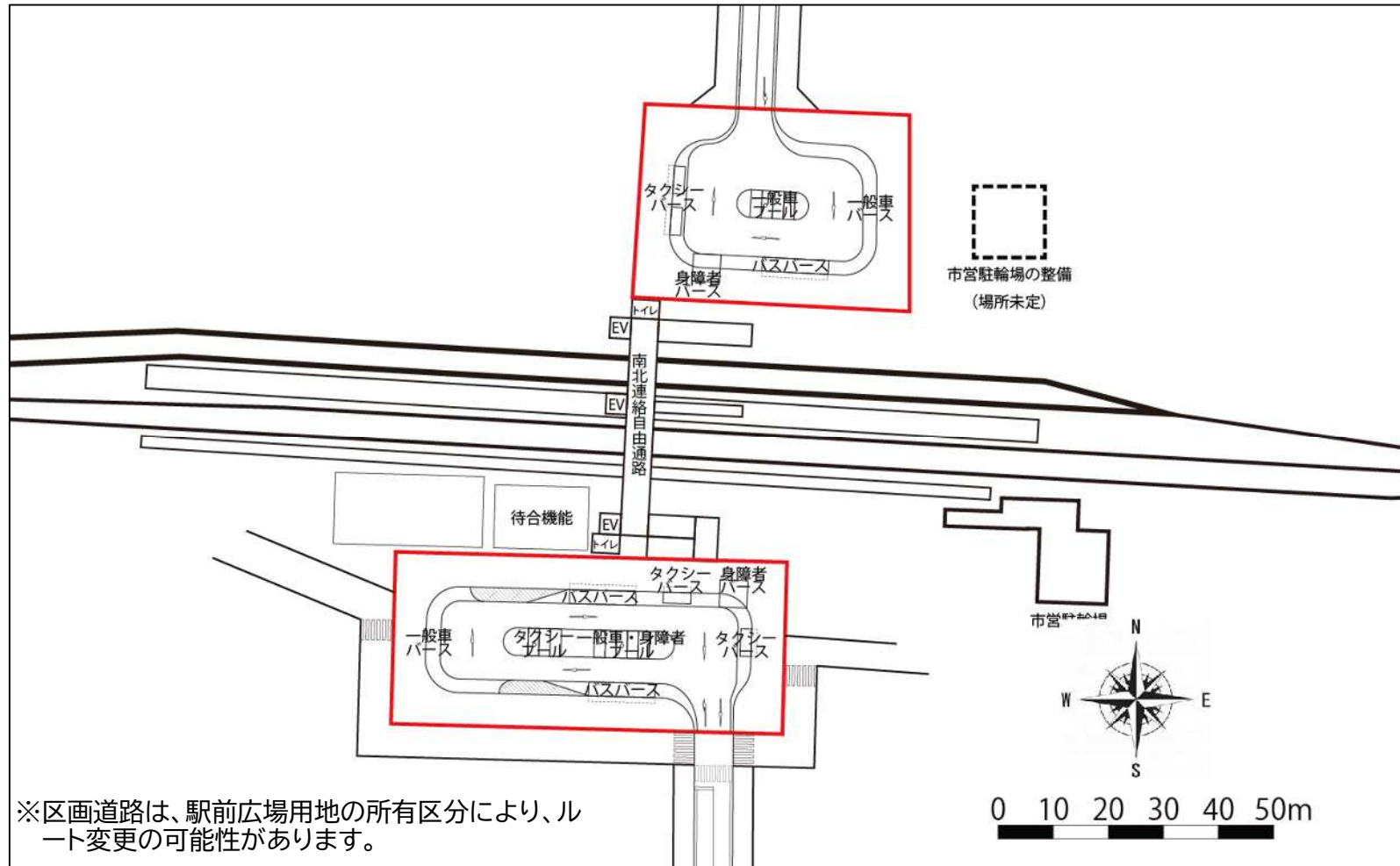
施設名	現況	南駅前広場検討案 (2,200 m ²)		北駅前広場検討案 (1,800 m ²)	
タクシーバス	1バス	2バス	乗降バスを区分する	2バス	乗降バスを区分する
タクシープール	2プール	3プール	現況が手狭であるため、拡充する	4プール	一般車プールと兼用とする
バスバス	1バス	2バス	民間路線バス(2路線)1バス(併用) 市営路線バス(5路線)・デマンドバス1バス 送迎・貸し切り・イベント等対応1バス	1バス	民間路線バス・市営バス兼用とする ※詳細な乗り入れ路線については今後調整
バスプール	3プール	1プール	乗降バスと兼用で1プール確保する	0プール	タッチ&ゴーを基本にバスプールは確保しない
一般車バス	0バス	3バス	朝夕や悪天候時に周辺道路で待機する送迎車が交通環境を阻害していることなどを踏まえ駅前広場内に可能な限り設置する	2バス	朝夕や悪天候時に周辺道路で待機する送迎車が交通環境を阻害していることなどを踏まえ駅前広場内に可能な限り設置する
一般車プール	4プール	4プール	現況と同数とする	4プール	タクシープールと兼用とする
身障者バス	0バス	1バス	身障者対応として1バス確保する	1バス	身障者対応として1バス確保する
身障者プール	0プール	1プール	身障者対応として1プール確保する	2プール	一般車プールで併用する
駅アクセス道路	幅員 12m 延長 115m	幅員 15m 延長 115m	駅南アクセス道路として山田駅前線の歩道部を整備する	幅員 14m 延長 115m	駅北アクセス道路として宮前秋月丸線を整備する
付替え道路	—	幅員 6m 延長 115m	駅前広場周辺の区画道路の機能補償として付替え道路を整備する	—	—
南北連絡自由通路	—	幅員 4m 延長 40m	既往調査を踏まえた南北連絡自由通路を整備する		

※都市計画における具体的な道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討する。

9-4. 基本構想図

基本構想図（案）は「7. 導入機能・導入施設の整備方針」等を基に必要な施設規模の設定を行い、駅前広場整備の方向性を示したものです。今後、本図面を基に、より詳細に交通施設の配置や規模、昇降施設の配置などの検討を進めていきます。

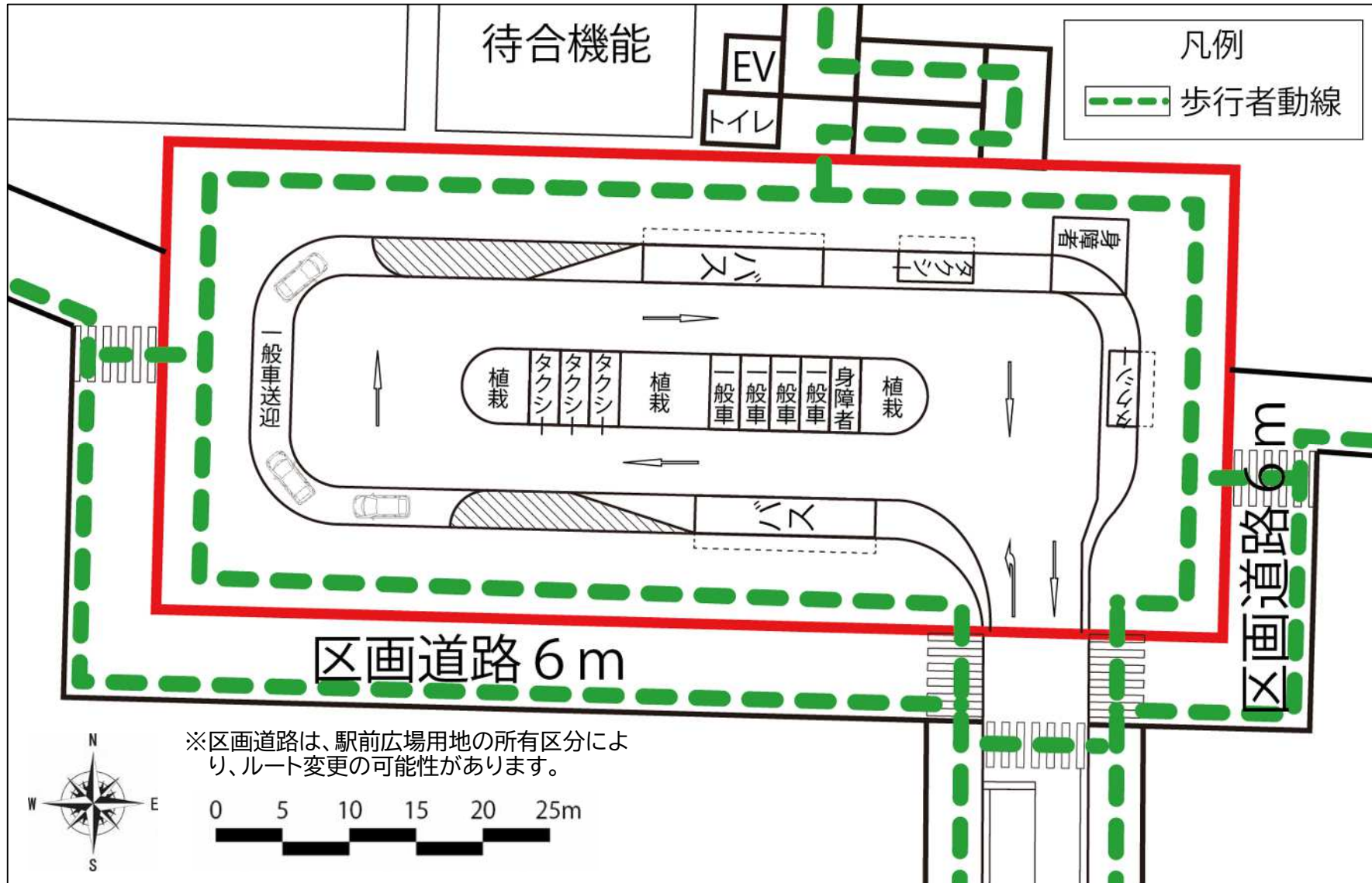
(1)基本構想平面図(全体)



※この「基本構想平面図」については、全体の概ねの施設配置を示しており、「7. 導入機能・導入施設の整備方針」における全ての施設が記載されたものではありません。

※都市計画における具体的な道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討します。

(2)基本構想平面図(南駅前広場) ※最小限の機能を配置した場合のイメージ

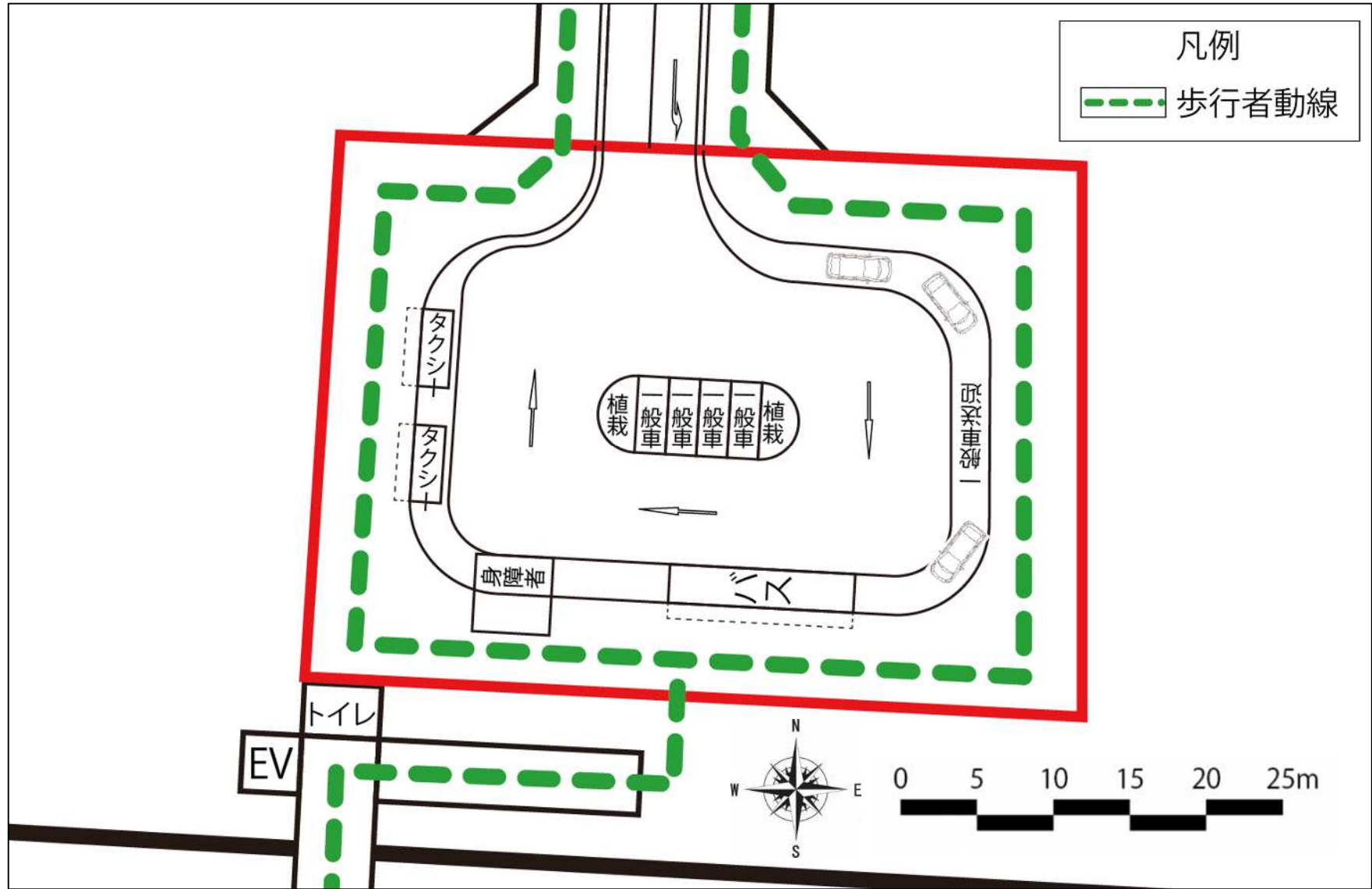


101

※この「基本構想平面図」については、全体の概ねの施設配置を示しており、「7. 導入機能・導入施設の整備方針」における全ての施設が記載されたものではありません。

※都市計画における具体的な道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討します。

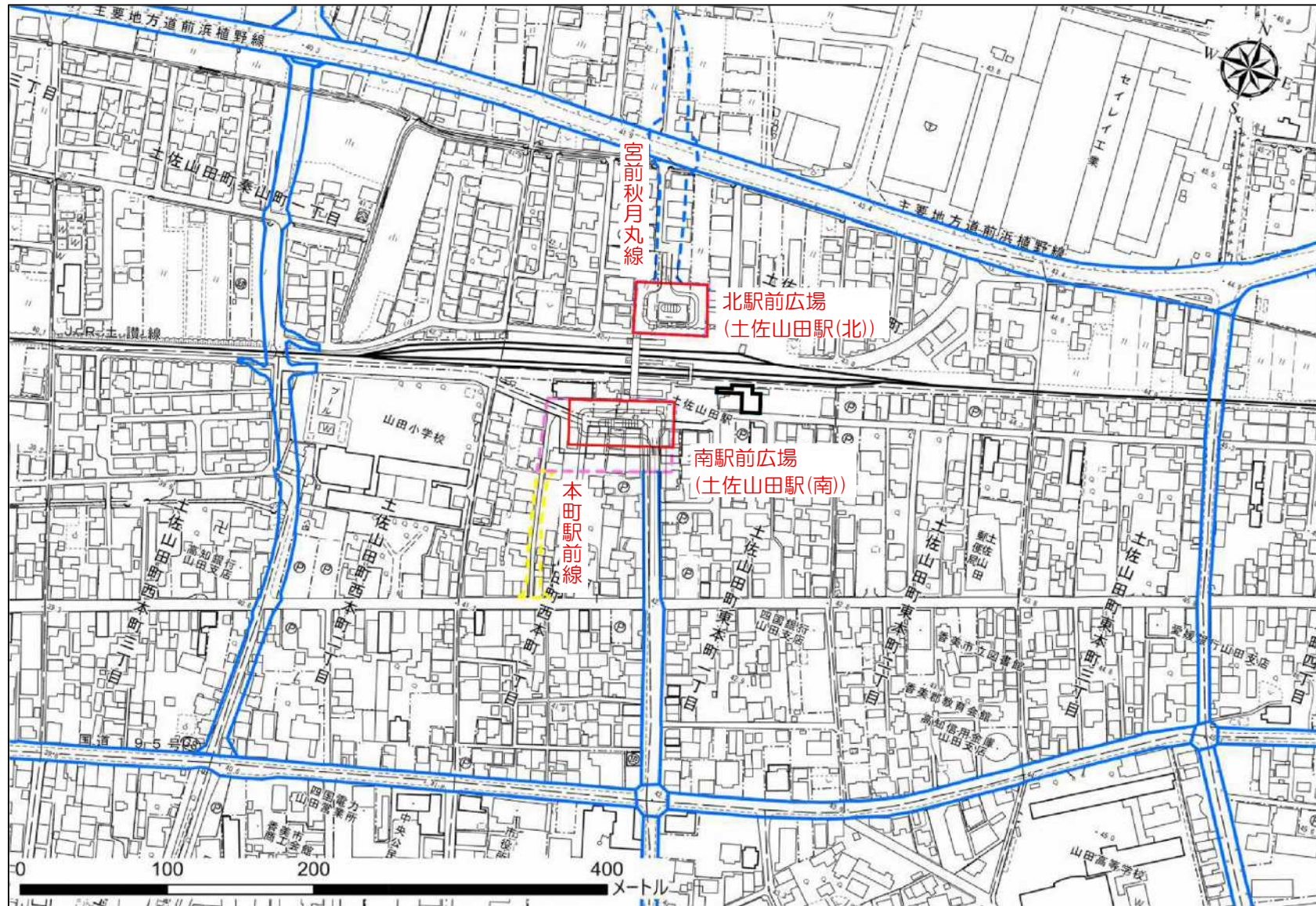
(3)基本構想平面図(北駅前広場) ※最小限の機能を配置した場合のイメージ



※この「基本構想平面図」については、全体の概ねの施設配置を示しており、「7. 導入機能・導入施設の整備方針」における全ての施設が記載されたものではありません。

※都市計画における具体的な道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討します。

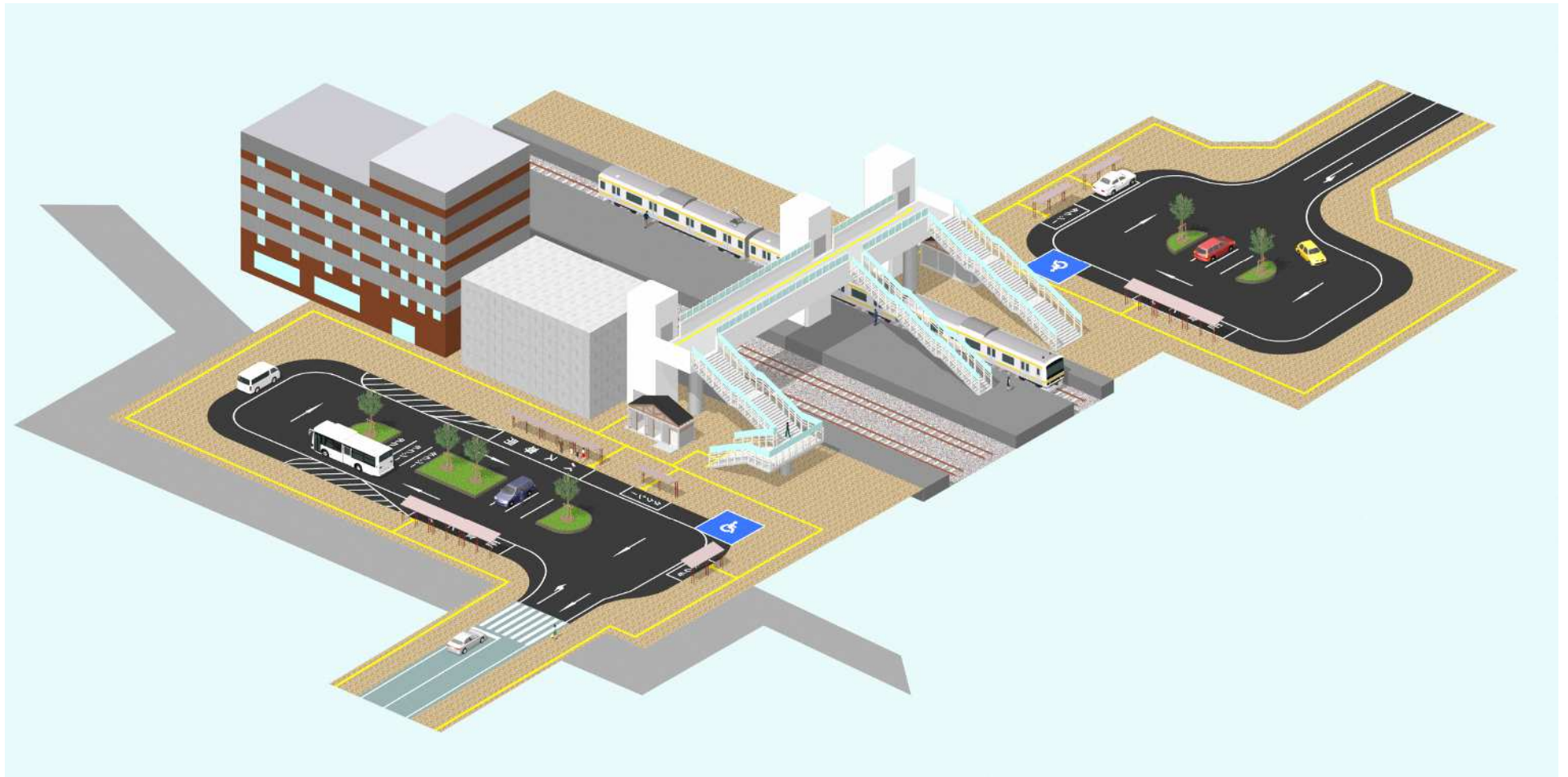
(4)基本構想位置図



※都市計画における具体の道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討します。

9-5. イメージパース

基本構想イメージパースは下図のとおりです。※最小限の機能を配置した場合のイメージ

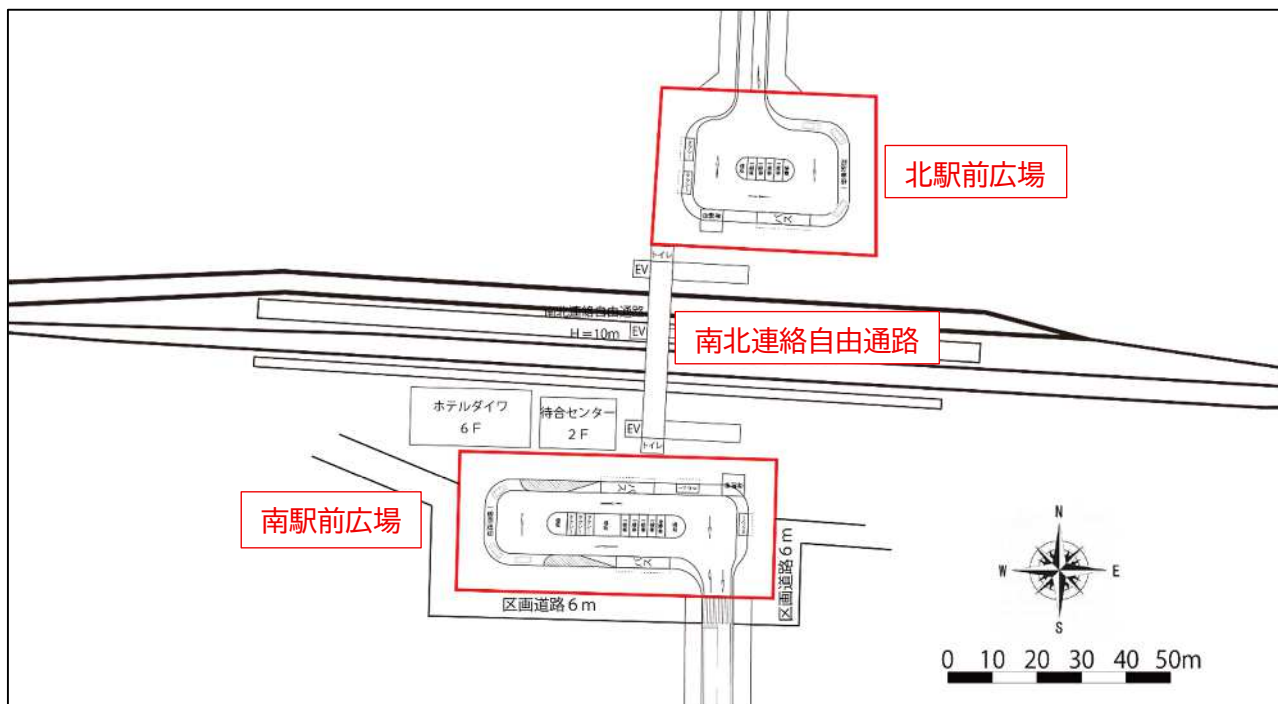


※この「基本構想イメージパース」については、全体の概ねの施設配置を示しており、「7. 導入機能・導入施設の整備方針」における全ての施設が記載されたものではありません。

※都市計画における具体的な道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討します。

10. 概算事業費の算出

南北駅前広場及び南北連絡自由通路の概算事業費を以下のとおりとします。
南北連絡自由通路については令和元年の調査に基づくものとなっています。



※各整備費は概算であり、今後の検討、関係機関との調整、協議により変更となる可能性があります。

南北広場合計概算事業費	14億2,691万円
南駅前広場概算事業費	2億6,442万円
交通広場部分整備費 ・街路、植栽、照明、歩車道舗装、サイン、シェルター、ベンチ等	2億2,040万円
撤去・処分費 ・街路、照明、歩車道舗装、その他残置物等の処分費	4,402万円
北駅前広場概算事業費	2億3,303万円
交通広場部分整備費 ・街路、植栽、照明、歩車道舗装、サイン、シェルター、ベンチ等	1億9,829万円
撤去・処分費 ・街路、照明、歩車道舗装、その他残置物等の処分費	3,474万円
南北連絡自由通路概算事業費	9億2,946万円
平成30年度調査修正概算事業費 ・上部工、下部工、エレベーター設置工(エレベーター2基)	6億2,607万円
追加整備費 ・ホームエレベーター、ホーム階段(エレベーター1基)	3億0,339万円

11. 基本構想の実現にむけて

基本構想は、駅周辺地区のまちづくりの推進に向け、駅前広場を中心に、まちづくりの基本方針や導入機能・導入施設など、まちづくりの基本的な考え方を示したものです。

今後、この基本構想を踏まえ、下記事項に留意したうえで、具体的な整備手法やスケジュール等を示した「基本計画」の策定、さらには、具体的な施設計画等を内容とする「事業計画」の策定などを行い、地区整備を推進していきます。

(1) 関連計画との整合の確保

本市では、地域公共交通計画による公共交通の再編に向けた検討等が行われており、また、都市計画マスタープランにおいては、コンパクトなまちづくりに向けた方向性が示され、駅周辺地区についても都市拠点エリアとしての位置付けがなされていることなどを踏まえ、こうした関連計画と整合を図りながら、駅周辺地区の整備を進める必要があります。

さらに、基本構想においては、南駅前広場と並びす商店街との連携を図り、回遊性を持たせることにより、地区全体の活力や賑わいの向上を図ることとしており、中心商店街の活性化の取り組みとの整合により、相乗効果が得られるよう調整することとします。

(2) 段階的な整備の検討

駅周辺地区の整備にあたっては、少子高齢化の急速な進展、新たなバイパス道路の整備や公共交通の再編による交通実態の変化をはじめ、本市を取り巻く様々な社会経済状況の変化に的確・柔軟に対応しながら取り組んでいく必要があります。

こうした中、駅周辺地区まちづくりは、既存市街地において南北駅前広場の整備や自由通路の設置による交通結節機能の強化や南北市街地の連携強化などを行うとともに、駅周辺に待合施設などの利便施設を新たに設置するものであり、地区整備が長期にわたることも想定されることから、各事業の進捗状況等を勘案しつつ、段階的な整備についても検討を行ってまいります。

(3) 地元権利者の合意形成や関係機関等との連携・調整

基本構想を踏まえ、地区整備を円滑かつ着実に推進するため、地元権利者の合意形成や民間事業者との連携を図るとともに、駅前広場の施設配置や動線計画、施設立地に伴う交通計画、地区内における道路整備・改良など、地区整備に向けた各種事業について、鉄道事業者を始めとする交通事業者や交通管理者、道路管理者などの関係機関と十分連携・調整を図りながら取り組んでいきます。

参考資料－1. 用語解説(ア～ワ順)

用語	解説
IT	情報技術 (Information Technology)。
イートイン	購入した飲食物を、店内に設けられたテーブルや椅子などの設備を使ってその場で飲食すること。
医療モール	複数の異なる診療科のクリニック (医院・診療所) と調剤薬局が1か所 (1つの建物内や一帯のエリア) に集まった複合医療施設のこと。
インバウンド	「外から中へ」「内向き」という意味で、観光業界では「外国人が日本へ旅行に来ること (訪日旅行者)」。
ウォークابل	「歩く (walk)」と「できる (able)」を組み合わせた造語で、「歩きやすい、歩きたくなる」という意味を持ち、車中心の街を「人中心」の居心地の良い空間に変え、人々が快適に歩き、交流し、多様な活動ができるようにするまちづくりの概念や取り組み。
駅まち空間	単なる交通拠点である駅だけでなく、駅前広場や周辺市街地まで含めて一体的に捉え、地域住民や利用者にとって利便性、快適性、安全性が高く、賑わい創出や交流が生まれるような空間全体。
オーバース	高架橋などで他の道路や線路の上を通過する構造物。
オープンカフェ	道路に面した壁を取り払ってテラスのように開放的な空間にしたカフェやレストランのこと。
カーシェア	アプリなどの会員制で車を共有し、必要な時に必要な時間だけ利用できるサービス。
コワーキングスペース	「co (共同)」と「working (働く)」を組み合わせた言葉で、多様な職種の人々が同じ空間を共有しながら、各自の仕事や作業を行うための空間。
コンセプト	全体を貫く基本的な観点・考え方。
コントロールポイント	測量・GISにおける正確な位置、施設を設計するための基準点。
サードプレイス	自宅 (ファーストプレイス) でも職場 (セカンドプレイス) でもない、心地よくリラックスできる「第三の居場所」。
サイクル&ライド	自宅から駅やバス停まで自転車で行き、駐輪場に停めてからバスや電車などの公共交通機関に乗り換えて目的地まで行くシステム。
シェアオフィス	1つのオフィス空間を複数の企業や個人が共有して利用する形態で、机・椅子、コピー機、インターネット回線などの設備をシェアすることで、固定費 (賃料・設備費) を大幅に削減できるのが特徴。
シェアサイクル	街中の複数箇所に設置された駐輪ポート (サイクルポート) で自転車を借り、別のポートで返却できる自転車の共有サービス。
シェルター	停留場・乗降場に設置される屋根付きの待合施設。
シンボル道路	地域を代表する象徴的な意味を持つ道路で、単なる交通機能だけでなく、地域の景観や文化、歴史、緑化などを活かして、快適で個性的な空間として整備される道路のこと。
森林GIS	森林におけるGIS (地理情報システム) のこと。森林基本図や森林簿、衛星画像、ドローンデータなど様々な森林情報をデジタル地図上に統合・管理・分析するシステム。
多目的エレベーター	車いす利用者やベビーカー、大きな荷物など、多様な人が快適・安全に利用できるように、標準的な乗用エレベーターよりも広いスペース (11人乗り以上が目安) を持ち、手すりや音声案内、低い位置のボタン、鏡などを備えたエレベーター。
タクシーベイ	タクシー専用の乗降スペース。
デマンドバス	デマンドバス (オンデマンドバス) は、利用者の予約に応じて運行する、従来の路線バスとタクシーの中間的な乗り合い交通サービス。

用語	解説
都市計画区域	都市計画法第5条に規定される区域。都市計画区域は都市の実際の広がりに合わせて定めるため、その大きさは一つの市町村の行政区域の中に含まれるものからいくつかの市町村にわたる広いものまである。
都市計画マスタープラン	都市計画法第18条の2に基づき、市町村が地域の将来の理想的な姿（将来像）と、それを実現するためのまちづくりの基本的な方向性（土地利用、道路、公園などの整備方針）を、住民の意見も踏まえて総合的に示す計画。
パーク＆ライド	郊外の駅やバス停近くの駐車場（パーク）に車を止め、そこから電車やバスなどの公共交通機関（ライド）に乗り換えて都心部へ向かうシステム。
パークPFI制度	公募設置管理制度であり、都市公園の魅力を高めるため、飲食店や売店などの収益施設を設置・運営する民間事業者を公募で選定し、その収益の一部を公園整備に還元してもらう制度。
バース	バス、タクシー、自家用車などの乗降場。
バリアフリー	高齢者や障害のある方、誰もが社会生活を送る上で支障となる「バリア（障壁）」をなくす（フリーにする）考え方や取り組み。
100mメッシュ	およそ100m四方に区分されたデータ。
プール	バス、タクシー、自家用車などの滞留所・駐車場。
フットライト照明	高さ1m以下の足元照明。
フリースペース	誰もが自由に使える空間。
プロムナード	「散歩道」、「遊歩道」のこと。 景色を楽しみながら散歩するための歩行者向けの幅の広い開放感のある道。
ポラード	道路や歩道、施設などで車両の進入を防いだり、交通を整理したりするために設置される柱状の設備（車止め）全般。
マルシェ	「朝市」や「青空市」のように「場所を移動する・たまに行われる」市のこと。 生産者が直接消費者に商品を販売するイベント。
ユニバーサルデザイン	年齢、性別、国籍、個人の能力などに関わらず、はじめからできるだけ多くの人が利用可能なように、都市や環境をデザインすること。
ワークショップ	参加者が主体となって体験・議論・共同作業を通じて、知識やスキルを習得したり、課題解決やアイデア創出を行ったりする実践的な場。